

ZA BOHA A NÁROD



**Stíhací esa slovenských
Vzdušných zbraní
ve 2. světové válce**



Jiří Rajlich



ZA BOHA A NÁROD

**Stíhací esa slovenských Vzdušných zbraní ve
2. světové válce**

Jiří RAJLICH



2006

© Svět křídel, Cheb, 2006

© Jiří RAJLICH, 2006

© Jozef ANĎAL, 2006 – barevné ilustrace

ISBN – 80-86808-30-0

Úvodem

Bojová činnost slovenské armády při taženích 2. světové války, zvláště pak na východní frontě patřila až do listopadu 1989 ke značně problematickým tématům domácí režimní historiografie. Byla-li vůbec reflektována (a to nebývalo často), pak se stala buď předmětem zcela nepřesného a povrchního popisu, nebo naprosto zkreslené interpretace, nejčastěji však obojího. Pod nánosem legend, mýtů, polopravd či vyslovených lží skončila i válečná historie slovenského letectva. Přesto, či spíše právě proto problematika této početně nevelké, ale elitní zbraně každé armády budí oprávněnou pozornost profesionálních historiků, soukromých badatelů i odborné veřejnosti. V uplynulých šestnácti letech toho o ní bylo publikováno již nemálo. Nejen ve slovenštině a češtině, ale i v angličtině, francouzštině, němčině, polštině a nedávno dokonce i v japonštině. Mezi monografiemi či dílčími studiemi převažují buď obecná historická pojednání, nebo fotografické publikace. Vlastní životní osudy významných slovenských letců včetně těch, kteří dosáhli statusu stíhacího esa, však dosud zůstávají tak trochu na okraji zájmu. Nečetné výjimky toto konstatování spíše potvrzují. Tato publikace je věnována právě jim.

Dříve nežli se však k nim dostaneme, je třeba učinit alespoň nezbytný historický exkurs. V něm se jednak seznámíme s problematikou uznávání sestřelů u *Luftwaffe*, jednak alespoň v nezbytné minimální míře nastíníme celkový organizační vývoj slovenského stíhacího letectva a seznámíme se s válečnými kampaněmi, na nichž podílelo.

Pojem stíhací eso se zrodil za 1. světové války. Tento víceméně čestný titul náležel letci, kterému bylo oficiálně uznáno sestřelení nejméně pěti nepřátelských letounů. Je pochopitelné, že každé letectvo bylo na svá esa náležitě hrdé. Dostávalo se jim publicity v tisku, byla jim udělována nejvyšší vyznamenání, mnozí se stali národními hrdiny. Výjimkou nebyl ani Slovenský štát, později (21. července 1939) oficiálně přejmenovaný na Slovenskou republiku. Jeho stíhací letci mají z období roků 1939-1944 oficiálně přiznáno celkem 221 sestřelů protivníkových letounů – polských, amerických, ale v naprosté většině (99 %) sovětských.

Trvalo však velmi dlouho, nežli se mravenčím výzkumem podařilo zjistit, kdo konkrétně mezi slovenská esa vůbec patří. Jména těch neúspěšnějších sice byla známa přinejmenším již za války z oslavných novinových článků, ale o většině ostatních panovaly pochybnosti, k čemuž ostatně po válce značnou měrou přispěli letci samotní. Bylo tedy nejprve nutno sestavit přehled všech uvedených 221 sestřelů i s jejich konkrétním autorstvím, což se mi za rozhodujícího použití nově objevených německých archivních záznamů podařilo až v roce 2001 (aktualizovaná tabulka je uvedena v příloze). Z ní vyplývá, že titul eso náleží pouhým sedmnácti slovenským stíhačům, kteří ovšem mají na kontě celkem 207 sestřelů, tedy plných 93 %.

Zatímco v průběhu války, přinejmenším až do vypuknutí Slovenského národního povstání, byli nejúspěšnější slovenští stíhači oslavováni, povyšováni a vyznamenáváni, později a zvláště po válce svou někdejší aktivní účast v bojích po boku zemí Osy buď rovnou popírali či alespoň bagatelizovali. Obvykle tvrdili, že aby před Němci vykazali činnost, tak si dosažené sestřely vymýšleli a pak navzájem dosvědčovali. K takovým a podobným účelovým tvrzením měli ostatně pádné důvody. Většina z nich totiž nejpozději v létě 1944 přešla na spojeneckou stranu (buď svou účastí ve Slovenském národním povstání nebo jako příslušníci formované 1. čs. smíšené letecké divize v SSSR) a po válce setrvali v řadách obnoveného československého letectva. Tam jejich válečná minulost znamenala klíčový existenční problém. A připomínání minulých zásluh na té „nesprávné“ straně se tehdy – mírně řečeno – nenosilo.

O co více tedy dotyční o svých někdejších leteckých úspěších mnohochačně mlčeli (případně akcentovali své údajné sabotování německých rozkazů či fingování sestřelů), o to více vyzdvihovali své pozdější odbojové zásluhy. „*Dané nám rozkazy a úkoly jsem neprovedl, pouze všechno jsem konal v neprospěch Němců,*“ tvrdil například v roce 1945 ve své přihlášce do čs. armády rtm.let. Ján Režňák, oficiálně nejúspěšnější slovenský stíhač s 32 sestřely sovětských letounů (po roce 1989 se k nim naopak bez výhrad přihlásil). „*Lety jsem vykonával, aby na mě nebylo poukazováno, že se vyhýbám, nebo bojím, nikdy jsem boj nevyhledával,*“ „objasňoval“ roku 1950 svou válečnou minulost mjr.let. Vladimír Kriško, tvrdící, že „*měl zaznačeno 7 (sic) sestřelů, avšak ve skutečnosti jsem neměl ani jeden.*“ V podobném duchu se vyjadřovali i další: „*Naše skupina pilotů nechtěla jít bojovat,*“ uvede v roce 1951 ve svém životopise kpt.let. František Hanovec. „... *když Němci na nás prudce zaútočili, že nás [pro vyhýbání se bojům] pošlou do koncentráků, začali naši piloti předstírat sestřely tím, že hlásili, že sestřelené letadlo padlo do moře,*“ atd., atd. atd. Tento kánon se v mnoha variacích takřka bez výjimky opakoval prakticky až do roku 1989 a mnohdy ještě poté. Za dané situace jen málokdo byl ochoten bránit se tvrzením, že za války byl jen vojákem, plnícím rozkazy. Nečetné výjimky toto spíše jen potvrzují. „*Boje jsem nevyhledával, ale z bojů jsem ani zbaběle neutíkal,*“ napsal roku 1951 poměrně odvážně do svého služebního životopisu kpt.let. František Brezina, „*bránil jsem se a vnucený boj jsem vybojoval až do vítězství.*“ V této souvislosti je třeba poznamenat, že nejpozději v roce 1958 byla většina z nich z armády stejně propuštěna. Oficiálně v důsledku snižování stavů, ve skutečnosti právě proto, že kdysi bojovali na východní frontě.

Otázka věrohodnosti počtů sestřelů dosažených slovenskými stíhači byla a dodnes zůstává předmětem sporů. Ačkoli u některých jednotlivců (jako byli např. rtk. Anton Matúšek či čtk. Alexander Gerič) jejich fingování vyloučit nelze, je značně nepravděpodobné, že by se tak mohlo dít v nějakém významnějším měřítku. Nahlášená vítězství totiž podléhala verifikaci z německé strany, která měla poměrně přísný systém uznávání nahlášených vítězství a bylo v něm jen minimum prostoru na předstírání sestřelů. Každý nahlášený sestřel procházel důkladnou a poměrně zdoluhavou německou prověřovací a schvalovací procedurou. Po vyplnění příslušného formuláře a podání písemného hlášení



Vajnory, pozdní léto 1943. Šestice pilotů, kteří si ze svého nedávného působení u I3.(slow.)/JG52 z východní fronty přinesli celkem 112 potvrzených sestřelů. Zleva zvk. Pavel Zeleňák (12 sestřelů), zvk.rtm. František Cyprich (12), zvk. Izidor Kovárik (28), zvk. František Brezina (14), zvk. Jozef Štauder (14) a zvk. Ján Režňák (32). Zvěčnit se nechali před jedním z dosluhujících slovenských Emilů.

byl tento *Abschussmeldung* s nezbytnými přílohami, jako bylo písemné svědectví ze vzduchu, případně ze země, postupován nadřízeným a vyšším velitelstvím k vyjádření. Poslední instancí pak bylo osobní odbor vrchního velitele letectva (*Luftwaffenpersonalamt*), respektive vedoucí jemu podřízené složky, zabývající se vyznamenáváním a disciplinárními záležitostmi (*Chef der Auszeichnungen und Disziplinarsachem*, zkráceně Chef f. Ausz. u. Diszipl.). Ten pak v případě pozitivního posouzení vzneseného nároku vystavoval písemné potvrzení o sestřelu, zasílané pak zpětně jednotce, u níž dotyčný pilot působil. V některých případech takový proces trval velmi dlouho.

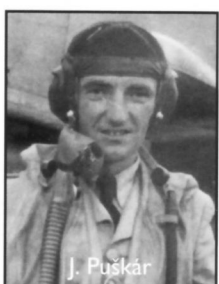
Nejúspěšnější slovenský stíhač, Ján Režňák (jenž má 32 sestřelů potvrzených a další 3 nepotvrzené) o autenticitě sestřelů, přiznaných německým velením jeho letce 13 (i jemu samotnému) příliš nepochybuje: „*Systém uznávání nahlášených sestřelů měli Němci velice přesný a přísný. Prostoru pro nějaké předstírání sestřelů v něm mnoho nebylo. Fingování sestřelů považují jen za takové povídačky, lidí, kteří tam s námi snad ani nemohli být. Všechno bylo totiž přesně zorganizováno a propojeno hláskou službou, telefony a radiostanicemi, Němci tedy věděli o každém našem kroku. Na sestřel potřeboval pilot svědka ve vzduchu a v každém případě to musela potvrdit také hláska. Stávalo se často, že hláska*

to potvrdila ještě než jsme přistáli. Důkazem o sestřelu byly i nalezené trosky letounu nebo zajatá či mrtvá osádka. Fingovaný sestřel by tedy mohl být těžko pilotovi přiznán. Snad to šlo v bojích nad mořem, ale k tomu byl potřeba také svědek...“

Podrobný a kompletní seznam všech 221 sestřelů, oficiálně uznaných stíhačům slovenských Vzdušných zbraní, je, jak už bylo uvedeno, uveřejněn v příloze. K tomu je nezbytné poznamenat jednu věc. Ve všech případech se jedná o sestřely, které byly nárokovány a posléze oficiálně uznány vyššími instancemi (především německými). Do jaké míry jde o sestřely autentické, nebo fingované (či jsou jen důsledkem příliš optimistického pilotova hlášení), to definitivně rozhodne až výzkum v badatelsky hůře přístupných archivech ruských.

Letecká esa slovenského stíhacího letectva

hodnost a jméno	počet potvrzených sestřelů				celkem	poznámka
	Polsko 1939	SSSR 1941- 1943	obrana Slovenska 1944	SNP 1944		
zvč. Ján Režňák	-	32	-	-	32	
zvč. Izidor Kovárik	-	28	-	-	28	zahynul 11. 7. 1944
npor. Ján Gerthofer	-	24	-	-	24	zajat 31. 8. 1944
zvč. František Cyprich	-	12	-	2 ½	14 ½	
zvč. František Brezina	-	14	-	-	14	
zvč. Jozef Štauder	-	14	-	-	14	
zvč. Pavol Zelenák	-	12	-	-	12	těžce zraněn 26.6.1944
rtk. Anton Matúšek	-	12	-	-	12	dezertoval 9.9.1943
rtk. Rudolf Božik	-	8	1	2 ½	11 ½	zraněn 26. 9. 1943
npor. Vladimír Kriško	-	9	-	-	9	
čtk. Alexander Gerič	-	9	-	-	9	dezertoval 11.9.1943, zahynul 29. 8. 1944
čtk. Jozef Jančovič	-	7	-	-	7	padl 30. 3. 1943
rtk. František Hanovec ^{1/3}	-	5	-	-	5 ^{1/3}	zajat 17. 11.1944
čtk. Rudolf Palatický	-	5	-	-	5	zraněn 18. 7. 1943
npor. Juraj Puškár	-	5	-	-	5	padl 26. 6. 1944
rtk. Štefan Ocvirk	-	5	-	-	5	
rtk. Štefan Martiš	-	5	-	-	5	



Dínožaugen!

A.S.M.

(Slowakezstaffel)

27. April 1943

1

Abschussmeldung

27.4.1943 um 18,15 Uhr

3 km SW Abinskaja (Pl.Qu. 85142)

50 Meter

Feldgebel-R-5-2-2-2

I- 16

U.d.S.S.R.

Sowjetstern

Abschuss

27.6

792/44

V. 18.10.44

Aufschlagbrand

ein Angriff

von hinten

70 bis 40 Meter

von hinten

SmK., Smkl., Pmk., B.P., PS.G.P., M.G.P., P.S.G.P.L.S.

180 Kanone, 300 Schuss M.G.

3 M.G.151/20, 2 M.G.17

BF 109 C- 4

8 1/2 Tm

Hauptmann und Staffelkapitän.

30 717

Původní hlášení rtk. Jána Režňáka o sestřelu Polikarpova I-16 dne 27. 4. 1943 spolu s vyjádřením velitele letky stot.let. Ondreje Ďumbaly a jeho zástupce npor.let. Vladimíra Křiška. Vzhledem k absenci svědků (Ohne Zeugen) nebyl sestřel zprvu potvrzen a nařízené velitelství si pro případné pozdější uznání ponechalo rezervu (A.S.M. - Anerkennung später möglich).
Sestřel byl nakonec uznán až dodatečně, 18. 10. 1944. (BA)

strana I

Beze svědků! (razítko)	O potvrzení bude rozhodnuto později (razítko)
13. (Slowakenstaffel)	28. duben 1943
	Hlášení o sestřelu
1. [Čas (den, hodina, minuta) a prostor sestřelu:]	27. 4. 1943 18.15 h 3 km JZ Abinskaja (kvadrát 85142)
[Výška:]	50 metrů
2. [Kým proveden sestřel?]	Feldwebel Režňák
3. [Typ sestřeleného letounu:]	I-16
4. [Státní příslušnost protivníka:]	SSSR
[tovární číslo, případně označení:]	sovětské hvězdy
5. [Způsob zničení:]	sestřel
a.) plameny s <u>černým dýmem</u> , plameny se světlým dýmem	
b.) jednotlivé části odletěly, upadly (druh částí vysvětlit), rozletěly se po zemi	
c.) donucen k přistání (na této nebo opačné straně fronty, případně hladce havaroval)]	
6. [Druh nárazu (jen pokud byl pozorován) a.) na této nebo <u>druhé straně fronty</u> b.) <u>kolmo</u> , pod úhlem, <u>požár při dopadu</u> , zvíření prachu c.) nepozorován a proč]	
7. [Osud osádky (mrtva, vyskočila padáky, <u>nepozorováno</u>)]	
8. [Střelcova zpráva o boji je připojena v příloze]	
9. [Svědkové: a.) ve vzduchu b.) ze země]	
10. [Počet útoků provedených na nepřátelský letoun:]	jeden útok
11. [Směr, z něhož byly provedeny jednotlivé útoky:]	zezadu
12. [Vzdálenost, z níž byl proveden sestřel:]	70 až 40 metrů
13. [Taktická pozice, z níž bylo sestřelu dosaženo:]	zezadu
14. [Byl některý z palubních střelců umlčen střelbou?]	./.
15. [Druh použité munice:]	SmK, Smkl., PmK, B.P., P.S.G., M.G.P., P.L.S.
16. [Spotřeba munice:]	160 z kanónů, 300 ran z kulometů
17. [Druh a počet zbraní použitých k sestřelu:]	3 M.G. 151/20, 2 M.G. 17
18. [Typ vlastního stroje:]	Bf 109G-4
19. [Další technicky či takticky pozoruhodné momenty:]	./.
20. [Zásahy vlastního stroje:]	./.
21. [Účast dalších jednotek (rovněž flak):]	./.
	Ďumbala (podpis)
	Hauptmann a Staffelkapitän

2

13. (Slowakenstaffel)
 Režňák Feldwebel

28. April 1943

I-16

27.4.1943 um 18,15

Am 27.4.1943 um 17,00 Uhr startete ich mit Feldwebel Kovarik zur freien Jagd im Raume Krymskaja, Noworossijsk, Gelendzhik, Cholmskaja. Südwestlich Abinskaja sah ich eine, in 50 Meter Höhe, nach Osten fliegende I-16. Ich flog auf die I-16 zu und griffte von hinten an. Die I-16 zieht steil an, indem Augenblick schoss ich aus 70 bis 40 Meter Entfernung und meine Geschossgarbe drang in Motor und Kabine. Senkrecht abfallend, eine schwarze Rauchfahne hinter sich ziehend, schlug die I-16 brennend am Boden auf.

Ort: 3 km SW Abinskaja (Pl.Qu. 85142)
 Zeit: 18,15 Uhr
 Höhe: 50 Meter
 Jenseits der Front.

Režňák

strana 2

13. (Slowakenstaffel)
 Režňák Feldwebel

28. dubna 1943

I-16

27. 4. 1943

v 18.15

Dne 27. 4. 1943 okolo 17.00 h jsem startoval s Feldwebelem Kovarikem k volnému stíhání do prostoru Krymskaja, Novorossijsk, Gelendžik, Cholmskaja. Jihozápadně Abinskaja jsem uviděl I-16 letící ve výšce 50 m směrem na východ. Letěl jsem k I-16 a zaútočil jsem zezadu. I-16 začala prudce stoupat a v tom okamžiku jsem vystřelil ze vzdálenosti 70 až 40 m, přičemž moje dávka pronikla do motoru a kabiny. I-16 padal kolmo dolů, zanechával za sebou černý dým a hořící vrazil do země.

Místo: 3 km jihozápadně Abinskaja (kvadrát 85142)

Čas: 18. 15 h

Výška: 50 m

Za frontou

Režňák Ján (podpis)

3-1
 (Slowakenstaffel)

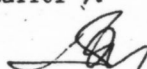
28. April 1943

I- 16

27. April 1943

Nach dem ersten Angriff durch Feldwebel Režňák stürzte die I- 16 mit einer schwarzen Rauchfahne ab und schlug brönnend am Boden auf. Der Aufschlag und die aufschlagenden Flammen wurden vom Schützen einwandfrei beobachtet. Der Rottenführer musste wegen Brennstoffmangel vorzeitig zum Einsatzhafen zurückkehren. Die zur Zeit in diesem Raum fliegenden deutschen Flugzeuge hatten den Abschuss nicht beobachtet und waren somit nicht an dem Abschuss beteiligt.

Ich bitte um Anerkennung des Abschusses für die 13./Jagdgeschwader 52 (Slowakenstaffel).


 Hauptmann und Staffelkapitän.

strana 3

13. (Slowakenstaffel)

28. dubna 1943

I-16

27. dubna 1943

Po prvním útoku Feldwebela Režňáka se I-16 zřítíla s černým dýmem a hořící vrazila do země. Náraz a vyšlehnutí plamenů byly střelcem jednoznačně pozorovány. Rottenführer se pro nedostatek pohonných hmot musel předčasně vrátit na mateřskou základnu. Německá letadla nacházející se v té době v prostoru sestřel nepozorovala a nebyla tedy na sestřelu účastna.

Žádám o uznání sestřelu pro 13./Jagdgeschwader 52 (Slowakenstaffel).

Đumbala (podpis)
 Hauptmann a Staffelkapitän

13./
 (Slowakenstaffel)

28. April 1943

4

I- 16

27. April 1943 um 18,15

Nach dem ersten Angriff durch Feldwebel R e s n a k stürzte die I- 16 mit einer schwarzen Rauchfahne ab und schlug brennend am Boden auf, wie der Schütze im Gefechtsbericht angibt. Der Rottenführer konnte den Abschuss nicht beobachten, da er wegen Brennstoffmangel vorzeitig zum Einsatzhafen zurückkehrte. Auf Grund des abgegebenen, glaubwürdigen Gefechtsberichtes und der bisher errungenen 20 Luftsiege ist der Abschuss als sicher anzunehmen.

Die zur Zeit in diesem Raum fliegenden deutschen Flugzeuge waren an dem Abschuss nicht beteiligt.

Ich bitte um Anerkennung des Abschusses für die 13./Jagdgeschwader 52 (Slowakenstaffel).

Kriško
 Oberleutnant und Staffelführer.

strana 4

13. (Slowakenstaffel)
 Režňák Feldwebel

28. dubna 1943

I-16

27. 4. 1943

v 18.15

Po prvním útoku Feldwebela Režňáka se I-16 zřítla s černým dýmem a hořící vrazila do země, jak udává střelec ve svém hlášení. Rottenführer nemohl sestřel pozorovat, neboť se pro nedostatek pohonných hmot musel předčasně vrátit na mateřské letiště. Na základě podané věrohodné zprávy o boji a vzhledem k dosud dosaženým 20 vzdušným vítězstvím, je třeba sestřel brát jako jistý. Německá letadla nacházející se v té době v tomto prostoru se na sestřelu nepodílela.

Žádám o přiznání sestřelu pro 13./Jagdgeschwader 52 (Slowakenstaffel).

Kriško (podpis)
 Oberleutnant a Staffelführer

Slovenské stíhací letectvo v letech 1939-1944

Počátky slovenského letectva byly značně obtížné. Až do rozbití společného československého státu v březnu 1939 byl na Slovensku trvale dislokován jediný ze šesti leteckých pluků československého letectva. Byl to Letecký pluk 3, nesoucí čestný název *Generála-letce M. R. Štefánika*. Po 14. březnu 1939 se (již bez čísla) automaticky stal organizační základnou nově budovaného slovenského letectva. Stejně jako celá nově vznikající slovenská armáda i letectvo se potýkalo s celou řadou problémů. Jedním z nejpálčivějších byl akutní nedostatek personálu, který nastal v důsledku odchodu letců české národnosti do protektorátu. Tak z bezmála 1400 příslušníků letectva, zůstalo po dvou měsících na Slovensku pouhých 824 osob létajícího, pozemního a pomocného personálu, přičemž za některé specialisty nemělo slovenské letectvo okamžitou náhradu. Akutní nedostatek byl pocítován u klíčového létajícího personálu, neboť zpočátku bylo k dispozici jen asi 80 plně kvalifikovaných slovenských pilotů a pozorovatelů, z nichž jen šest mělo vyšší hodnosti (jeden major, dva štábní kapitáni a tři kapitáni). Tato situace limitovala činnost letectva jak během pohraničního konfliktu s Maďarskem v březnu 1939, tak i v průběhu následného polního tažení proti Polsku v září 1939. Ačkoli výcvik létajícího i pozemního personálu a výchova důstojnického sboru se na Slovensku rozeběhly poměrně brzy, z podstaty věci šlo o dlouhodobější proces, takže s příchodem kvalifikovaných posil se nedalo počítat v dohledné době.

Jen mírně příznivější byla situace s leteckým materiálem. Po vzniku Slovenského štátu slovenská strana nárokovala 20 % výzbroje někdejšího československého letectva. To podle slovenských propočtů mělo představovat zhruba 340 kusů letounů různého určení, což však německá strana vůbec neakceptovala. Navíc, v rámci vojenského obsazení tzv. *Schutzzone*, pruhu západoslovenského území, oddělujícího Slovenský štát od protektorátu, *Wehrmacht* obsadil m.j. i letiště Žilina a Malacky-Nový Dvor, kde kromě dalšího materiálu zabavil celkem 39 (podle jiných údajů 44) letounů. Slovensko tak mohlo zprvu počítat pouze se zhruba 220, maximálně 230 vojenskými letouny, z toho 88 stíhacími. Z nich celkem 66 připadalo na standardní stíhací dvouplanošníky Avia B-534 a 15 kusů na jejich kanónovou variantu Bk-534. Je však nezbytné připomenout, že údaje se v různých zdrojích pochopitelně odlišují. Někteří autoři uvádějí např. 68, jiné 76, případně 79 kusů B-534, respektive 11 či 13 exemplářů Bk-534, ale je zřejmé, že v těchto počtech jsou zahrnuty i „pětistovky“ získané později z Německa. Každopádně zbytek stíhaček tvořily beznadějně zastaralé typy Avia B-21, Ba-33, B-34 aj., které mohly posloužit maximálně k výcviku.

„Pětistovky“ patřily vesměs do výzbroje všech pěti stíhacích letek zmíněného pluku, přičemž letky 37, 38, 39 a 45 byly dislokovány v Piešťanech a letka 49 ve Spišské Nové Vsi (kam se zakrátko z Piešťan přesunula i letka 45). Zatímco však výcvik personálu mohlo Slovensko zajistit vlastními silami, zdejší letecký průmysl prakticky neexistoval a vojenské letouny se tedy na Slovensku nevyrá-



Stíhací Avie B-534 od Leteckého pluku 3 v roce 1938. Po odstranění identifikačních písmen a čísel na trupu se jednotlivé letky rozlišovaly např. podle odlišně zbarvených vrtulových kuželů, kapot kol či geometrickými symboly na trupu.

běly. Úbytky tedy bylo nezbytné nahrazovat akvizicemi v zahraničí, a to zejména z kořisti, které Německo získalo po okupaci Českých zemí. Pokud jde o stíhací letouny, šlo logicky o Avie B-534, získané prostřednictvím německé společnosti Wirtschaftsgruppe Luftfahrt Industrie (WLI) v Berlíně. Deset kusů slovenští piloti převzali na letišti v Erdingu u Mnichova již počátkem října 1939. V protektorátě, jmenovitě v opravárenském závodě firmy Avia v Kunovicích, pak slovenské „pětistovky“ rovněž procházely většími opravami a revizemi.

O tom, že by „pětistovky“ měla na Slovensku čekat nějaká mírová služba, nemohlo být ani řeči. Již několik dní po vyhlášení samostatného Slovenského štátu se totiž poměrně intenzivně zapojily do obrany východních hranic země, ohrožených maďarským postupem. Po rozpadu československého státu jeho nejvýchodnější část, hospodářsky zaostalá Podkarpatská Rus, přičleněná k Československu mezinárodním společenstvím v září 1919, vyhlásila svou nezávislost, ale již 15. března 1939 zahájila její okupaci maďarská armáda. Přes odpor vojáků prakticky již zanikající čs. armády, ale i bojůvek ukrajinských nacionalistů, již o dva dny později dosáhla polské hranice. Po dokončení obsazení Podkarpatské Rusi se však maďarský postup nezastavil. Počítaje s tím, že nově budovaná slovenská armáda se po odchodu českých důstojníků do protektorátu nedokáže postavit na účinný odpor, překročila maďarská vojska 23. března východoslovenské hranice a zahájila postup do slovenského vnitrozemí. Improvizovaně zformované slovenské jednotky se však útočníkům energicky postavily na odpor, což vyústilo v několikadenní pohraniční konflikt.

Bojové akce slovenského letectva probíhaly od 23. března a vyvrcholily následujícího dne sérií vzdušných bojů s maďarským letectvem. Vedle pozorovacích letek 12 a 13 (posílených personálem letky 15 ze Žiliny), vyzbrojené dvoumístnými Letovy Š-328, se do bojů zapojily stíhací letky 45 a 49, sídlící ve Spiš-



První tři roky války tvořily jádro slovenského stíhacího letectva Avie B-534, resp. jejich kanónové varianty Bk-534. Na snímku je stroj B-534 čtvrtého provedení, zachycený v březnu 1939 na letišti ve Spišské Nové Vsi. Náležel do stavu letky 45, která se zúčastnila bojů při slovensko-maďarském konfliktu. Letoun má ještě československé výsostné znaky, užívané ještě tři měsíce po vzniku Slovenského štátu, do 23. 6. 1939.

ské Nové Vsi. Byly však natolik personálně slabé (disponovaly pouhými sedmi, resp. pěti piloty), že je zakrátko museli posílit nejzkušenější piloti od letek 37, 38 a 39 z Piešťan. „Pětistovky“ prováděly doprovody slovenských pozorovacích letounů, dále samy konaly vzdušný průzkum, útočily na maďarské pozemní jednotky a svedly i několik leteckých bojů. V jejich průběhu slovenská strana sice hlásila jisté sestřelení čtyř a pravděpodobný sestřel pátého nepřátelského letounu, ale maďarská strana ve skutečnosti ve vzdušných bojích žádné ztráty neutrpěla. Naopak, průběh krátké kampaně vyzněl jednoznačně ve prospěch

Čtyři ze slovenských pilotů, účastníků březnového konfliktu s Maďarskem. Zleva čat. František Hanovec, npor. Ján Lehocký (létal tehdy jako kurýr), rtm. Ján Hergott a des. Martin Danihel. Přestože dobové slovenské zdroje připisují pilotům Avii B-534 čtyři jisté a jeden pravděpodobný sestřel (m.j. Hanovcovi a Danihelovi), maďarská strana ve skutečnosti ve vzdušných bojích nepřišla o žádný stroj.





Během svého křtu ohněm v průběhu březnového slovensko-maďarského konfliktu utrpělo mladá a teprve se formující slovenské letectvo poměrně těžké ztráty. Jedna z Avii B-534, poškozená 24. 3. 1939 protiletdeckou palbou, po nouzovém přistání na okupovaném území dokonce padla do maďarských rukou. Zatímco zajatý des. Jozef Zachar byl po skončení konfliktu repatriován, jeho stroj dostal maďarské znaky a označení. Po opravě obdržel nejprve trupové kódy G. I+92, s nimiž byl podroben vojenským zkouškám (na snímku), později byl předán aeroklubu polytechniky v Györu, kde létal s civilní imatrikulací HA-VAB. Nakonec byl zničen v roce 1945 při evakuaci letiště Győr. (via V. Němeček)

Ukořistěná Zacharova „pětistovka“ ve „společnosti“ strojů maďarského letectva – vlevo Heinkel He 70K, vpravo Weiss Manfréd WM-I 6 Budapest. Snímek byl pořízen pravděpodobně v roce 1940, a to buď na letišti Budaörs nebo Székesfehérvár.



Na vzácném snímku ocasních ploch maďarského stroje lze rozeznat dva symboly sestřelů slovenských letounů s notickou *SOBRÁNC 1939 3 24*. Jelikož Slováci tehdy létali ještě na letounech s původními čs. znaky, jsou tímto způsobem označeny i symboly obou „slovenských“ sestřelů.



maďarských stíhačů, bojujících na robustních Fiatech CR-32. Jejich přičiněním a rovněž palbou protiletdecké obrany bylo (vedle několika Letovů Š-328) zničeno nebo poškozeno celkem sedm B-534 a dvě další utrpěly poškození na zemi při těžkém náletu maďarských Junkersů Ju 86K na letiště ve Spišské Nové Vsi, který se uskutečnil odpoledne 24. března. Brzy poté bylo uzavřeno příměří a ke slovu se dostali diplomaté, kteří vytyčili novou východoslovenskou hranici.

Neuplynul ani půlrok a Avie B-534 se dostaly do bojových akcí znovu. Stalo se tak v průběhu tažení proti Polsku v září 1939, kde „pětistovky“ zažily svůj okamžik falešné slávy. Slovensko tehdy nejenže poskytlo své území a dopravní spoje pro německý útok, ale současně se k němu vojensky připojilo. Vedle pozorovacích letek 9, 10, 12 a 16 a zvědné letky 64 se do akcí v různé míře zapojily rovněž stíhací letky 37, 39, 45 a 49.

V březnových bojích jasně dominovaly maďarské stíhací Fiaty CR-32 od stíhací letky I/1 *Ijász*.





Dokladem toho, že ještě několik měsíců po vzniku Slovenského štátu létaly slovenské stroje s československými výsostnými znaky, je i tato nehoda Avie B-534.259, k níž došlo ve Spišské Nové Vsi 22. 6. 1939. O den později byly oficiálně zavedeny první slovenské výsostné znaky, platné do 10. 9. 1939 (pak k nim přibyl bílý lem).

Snímek dvojice Avii B-534 lze časově zařadit zhruba do října 1940. Stroj v popředí nese ještě bíle lemované výsostné znaky, platné od 10. 9. 1939, letoun vzadu již má aplikovány definitivní podobu slovenských znaků, zavedenou k 15. 10. 1940.





Polské tažení, září 1939. Stíhací letouny Avia B-534 od letky 37 (budoucí letky 13). Letouny již nesou druhou variantu slovenských výsostných znaků, platnou od 10. 9. 1939 do 15. 10. 1940 a doplněnou ještě o německé trámové kříže (podle nařízení z 15. 9. 1939). Předchozí, první verze slovenských znaků, platná od 23. 6. do 10. 9. 1939 ještě neměla bílý lem. Za pozornost stojí nejednotné umístění trupových trámových křížů. (via J. Krumbach)

Původní německá popiska k této fotografii: „Bojovníci za Evropu. Také mladé letectvo Slovenska létá úspěšně proti společnému nepříteli evropských národů. Slovenská stíhací letka ohlásila před několika málo měsíci svůj 200. sestřel.“ Na snímku jsou dva mladí slovenští stíhači, čtk. František Bošmanský a čtk. Ludovít Dobrovodský. Bošmanský byl pilotem tzv. III. garnitury, která se na „stodevítky“ přeškolovala na jaře a v létě 1944. Dobrovodský bojoval s II. garniturou letky 13 na východní frontě, ale 9. 9. 1943 dezertoval na sovětskou stranu. Stal se příslušníkem I. čs. stíhacího leteckého pluku Zvolenského (vyzbrojeného Lavočkiny La-5FN), s nímž se v létě a na podzim 1944 úspěšně zúčastnil povstání na Slovensku a na jaře 1945 pak ještě bojuj o Moravskou Ostravu.

Barevné fotografie z činnosti slovenských Vzdušných zbraní jsou velice vzácné, následující dvě pocházejí z německého válečného propagandistického časopisu *Signal*. Původní německá popiska k této zněla: „*Tri Raty, oznamuje lakonicky slovenský bojový pilot.*“ Pilotem před ocasními plochami Avie B-534 je čtk. Štefan Jambor, jenž byl na východní frontě nasazen celkem třikrát: v roce 1941 s letkou 12, v roce 1942 s letkou 11 a roku 1943 s letkou 13 alias 13.(slow.)/JG 52. Nakonec padl 26. 6. 1944 v letecké bitvě s americkými stíhači nad jižním Slovenskem. Ačkoli Jambor vykonal za války více než 120 bojových letů, ve skutečnosti nikdy žádného sestřelu nedosáhl. Snímek zachycuje m.j. barevné provedení nového, definitivního znaku slovenského vojenského letectva, zavedeného 15. 10. 1940.





Několik beznadějně zastaralých Avii B-34 dosloužilo při výcviku u cvičné letky Letecké školy.

Kromě doprovodů slovenských a německých letounů nad polské území zajišťovaly protivzdušnou ochranu postupujících pozemních jednotek a konaly starty na poplach. Při jedné z takových příležitostí, 6. září v okolí Sabinova, slovenští stíhači sestřelili jeden polský letoun (Lublin R-XIII). Vlastní ztráty se omezily na dvě odepsané „pětistovky“ – jedna při havárii, druhá po sestřelu polskou protiletdeckou obranou. Brzkým zhroucením polské obrany se setrvávání stíhacích letek na polních letištích východního Slovenska stalo bezpředmětným a 18. září 1939 se tyto vrátily na mírové základny.

Teprve poté byl čas na nezbytnou reorganizaci, která byla původně plánována na 1. září 1939, ale kvůli polskému tažení musela být odložena. Měla několik etap a byla dokončena až v prvních měsících roku 1940. Již zmiňovaný nedostatek personálu si vynutil snížení počtu letek, resp. jejich slučování. Pokud jde o stíhací letky, tak z původních pěti (37, 38, 39, 45 a 49) byly dvě zrušeny (letka 38 a 49), takže zůstaly tři, přičemž letka 39 dostala nové číslo 11 (byla dislokována v Piešťanech), letka 45 číslo 12 (Spišská Nová Ves) a letka 37 číslo 13 (Piešťany). V další fázi reorganizace pak byly všechny tři stíhací letky k 20. dubnu 1940 podřízeny právě vzniklé II. peruti, jejíž velitelství se nacházelo v Piešťanech (po vzniku Velitelství vzdušných zbraní – VVZ – pak 1. května 1941 dostala nový oficiální název stíhací peruť II).

Doba relativního míru, využitá ke konsolidaci a upevnění organizace slovenských Vzdušných zbraní neměla trvat dlouho. V rámci příprav na východní tažení proti SSSR, jehož se slovenská armáda zúčastnila ve jménu „*křížového tažení proti bolševismu*“, došlo i k přesunům stíhacích letek. Jen několik dní před 22. červnem 1941 odletěla letka 13 z Piešťan do Spišské Nové Vsi, kde se již nacházela letka 12. Třetí jednotka, letka 11, odletěla z Piešťan do Vajnor



Avia Bk-534 s označením L-12 od letky 12 na Ukrajině.

u slovenského hlavního města, aby po dobu tažení zajistila ochranu jižní hranice státu. Počátkem července pak letky 12 a 13 společně s dalšími složkami VVZ překročily hranice a pak v rychlém tempu pokračovaly dále na východ.

Slovenské „pětistovky“ přitom opět plnily pestrou škálu úkolů – od doprovodů slovenských a německých pozorovacích letounů, přes hlídkové lety až po bombardovací a bitevní nálety na ustupující jednotky Rudé armády. Klesající počty bojeschopných Avií B-534 a jejich zhoršující se technický stav si však brzy vynutily jejich postupné stažení zpátky na Slovensko. Letka 13 ukončila svou frontovou činnost na letišti Tulčin, odkud 15. srpna 1941 nastoupila cestu zpátky na Slovensko, zatímco letka 12 pokračovala dál ke Kyjevu. Po jeho pádu pak pokračovala dál až na letiště Sofijevka, odkud 16. října 1941 zahájila rovněž cestu domů. Do té doby obě slovenské stíhací letky na východní frontě vykonaly celkem 1119 letů v čase 964 hodin. Ve dnech 7. a 8. září 1941 dosáhly celkem tři sestřelů letounů protivníka, Polikarpovů I-16. Dobový slovenský armádní tisk hovoří o dalších dvou sestřelech sovětských letounů označených jako I-17 (což byly nejspíše Jaky-1), ale nijak blíže je nedokumentuje. Z celkem 39 bojově nasazených B-534 jich však zůstalo jen 10 bojeschopných: jedna byla odepsána ještě před zahájením bojů při pokusu o dezerci pilota, dvě byly sestřeleny protileteckou palbou, šest pro bojová poškození havarovalo a zbylých dvacet bylo poškozeno z různých dalších důvodů.

Ačkoli již tehdy bylo zřejmé, že „pětistovky“ již nevyhovují náročným požadavkům frontové služby, nebylo to naposledy, kdy byly nasazeny na východní frontě. Potřeba letecké podpory Zajišťovací divize (ZD) si totiž v následujícím roce vynutila vyslání tzv. Skupiny vzdušných zbraní, jejíž součástí byla rovněž letka 11. Jejich dvanáct B-534 odletělo z Piešťan na východ 30. června 1942. Letka zprvu operovala z letiště Žitomir (s detašmánem na polním letišti Kozinki), poté z Ovruče a nakonec z Minska. Z nich letecky zabezpečovala prostory činnosti ZD (od 1. srpna 1943 nesla název 2. pěší divize), lokalizovala partyzánské tábory a podnikala na ně bitevní nálety. Postupem času však morální rozklad divize nabyl takových rozměrů, že byla reorganizována a po přejme-



Pozemní personál při údržbě Avii B-534 v podmínkách východní fronty.

Waffenbruderschaft. Němečtí vojáci u slovenské Avie B-534 v červenci 1941 na východní frontě.
Bud' na letišti Sambor nebo Rzeszno.





nování na 2. technickou divizi byla přesunuta do Itálie. Další setrvání letky 11 v poli tak pozbylo opodstatnění, takže 25. října 1943 následoval odlet zbylých letounů a personálu letky 11 zpátky na Slovensko. Přesun skončil koncem příštího měsíce.

Přibližně v téže době se po ročním působení na východní frontě vracela zpátky na Slovensko rovněž stíhací letka 13, která je v německých záznamech vedena jako 13. (slowakei) Staffel/Jagdgeschwader 52, zkráceně 13. (slow.)/JG 52. Z hlediska námi sledované problematiky je letka 13 klíčová, neboť byla zdaleka nejúspěšnější stíhací jednotkou slovenských Vzdušných zbraní. Při zhruba 2600 bojových vzletech, vykonaných na jižním úseku východní fronty, dobyla podle německých záznamů celkem 215 potvrzených sestřelů. To je bezmála 98 %

MINISTERSTVO OBRANY ČSR

1941

F o n e t r m .

27

11

2

Veliteľstvo Viktor II.

Č.82.523 Dáv.let.1941.

SV.,10/9.1941.o 14.00 hod.

Vec: Zpráva o sestrelení
ruských stíhačích
letadiel letkou 12.

Podľa rozprávky.

Dodatkom k hláseniu Viktor II čfs.82.492 Dáv.let.1941 o sestrelení ruských letadiel stíhačmi 12.letky,pridelanej k 51 AK na letisku Gubine hlásim:

Dňa 7/9.1941 okolo 18.hod.približovalo sa na dohľad letky 12 na letisko v Gubine skupina 9 ruských stíhačích letadiel typu "Rata".Letka 12 startovala proti útočníkom v počte 10 letadiel, pričom došlo k súboju v bezprostrednej blízkosti letiska.

Behom súboja sa lietadlo pri unikaní nepriateľov dostalo na východ k Dnepru, kde došlo k sestreleniu 1 nepriateľského lietadla čatníkom Drličkom Jozefom, ktoré v priestore asi 3 km južne mostu cez Dnepr /u Gornostajpolu:/ spaľo. Ako svedkovia sú: rtk.let.Hanovec a čat.čsl.Danihel, ktorí tento súboj so vzdychu pozorovali.

Dodatočne dňa 8/9.pri osobnej návšteve na AK 51 sa veliteľ 2.perute mjr.let.Kačka dozvedel o pozorovateľov nemeckého Flaku u mostu cez Dnepr, že pri zmienenom súboji dňa 7/9. boli sestrelené celkom 2 nepriateľ.letadlá.

Veliteľ 2.perute hlási, že k 2.sostreleniu a k tomu kto 2. lietadlo sestrelil, stanovisko zaujať nemôže, nakoľko žiaden z pilotov ani sestrel nehlásil, pravdepodobne pretože to nepostrehnul. Dôkazy o sestrelení budú vyžiadané u nemeck.OPI pri moste na Dnepru.

Dňa 8/9.1941 asi o 9.hod.pri hliadkovaní nad mostom cez Dnepr, stretol sa 3 členný náš roj, vedený čtk.Drličkom s dvoma nepriateľ.stíhačmi v letadlách typu "Rata". Keď si týmito lietadlami a našimi stíhačmi došlo k súboju, pričom čatár Ivan Kocka sestrelil jedno nepriateľ.letadlo.

Toho sestrelenie videl čtk.Jozef Drlička, ktoré sestrelené lietadlo prešlo cez most so strelbou až k zemi. Čatár Kocka Ivan má na potvrdenie o sestrelení nepriateľ.letadla jedného svedka a to veliteľa roja, ale vie presne, kde sestrelené lietadlo dopadlo. Zatiaľ toto miesto je v rukách nepriateľa /:v lesíku u Borki:/ výchoďne Ostjerk.Čtk.Jozef Drlička má tieto vyznamenania: Pam.medail a za hrđinstvo III.stupňa za záchranu svojho kamaráta čat.Danihela v boji keď tento bol 30.júla 1941 sestrelený a pristal medzi frontom, pristal vedľa neho a vzal ho do svojho stíh.letadla a doviezol ho na vlastné letisko.

Čatár Kocka Ivan má vyznamenania za hrđinstvo III.stupňa. Keď dňa 30.júla 1941 palbou chránil pristavšieho čtk.Drličku, ktorý zachránil čat.Danihela. Písomné potvrdenie o svedkov ako i vlastnoručné popisy preloží veliteľ 2.perute do dodatku.

Vlastné straty neboli. Dva lietadlá sú neschopné, 2 liet.menej schopné.

Dalej predkladám hlásenie o bojovej činnosti 4/DPIF baterie pridelenej na ochranu letky 12 v Gubine. Dňa 8/9.1941 zasiahla 4. bateria do boja takto: O 10.18 hod.zasiahla druhá čata za pozoro-

vania veliteľa skupiny "o boja proti náletu ruských lietadiel paľbou a "onútila takto 3 ruských stíhačov k návratu, t.j. ku zmene smeru z juhozápadu na severozápad", táto akcia poslúžila tomu, že nepriateľskí letci nemohli priamo zistiť naše letisko, resp. na toto previesť bojový nálet. Vystrelené bolo touto čatou 79 PL nábojov. Presnú strelbu potvrdzuje veliteľ skupiny mjr. "el. Polóny. O 11.41 hod. toho samého dňa 3 nepriateľské lietadlá typu "Bata" prileteli zo smeru juhozápadne ponad les, v priestore 1 čaty 4. baterie, ktorá prítomnosť nepriateľských lietadiel včas zpozorovala a zahájila na ne "obre mierenú a veľmi účinnú paľbu, takže nepriateľských stíhačov rozprášila a "opomohla k tomu, že vlastná stíhacia letka mohla napádať jednotlivé po palbe rozprúsené lietadlá. Túto úspešnú činnosť 4. baterie okrem veliteľa skupiny mjr. Polónyho potvrdzujú letci 2. perute a 12 letky: mjr. Kačka, npor. Čakuný, npor. Borský, rtk. Hanovec.

Postanú: MNO-štáb., Viktor I. propag. odd. a NMVZ.

Odozval: npor. let. Hanuš,

Za Viktor. II.

Prevzal: zvk. del. Bohumilský o 14.15 hod.

pplk. št. Novotný v. r.

Handwritten signature: "Viktor II."

Handwritten note: "v. rednu, personal an."

Vec: Zpráva o sestrelení ruských stíhačích lietadiel letkou 12.

Dôverné	
Ministerstvo národnej obrany Bratislava	
Dostlo dňa	
Cis. : 72121	14. apríl.

Všetě na vedomie.

Zal.

25.9.1941.

Prednosta personálie MNO:
pplk. del. Elemér Lindvay.

Handwritten signature: "Elemér Lindvay"

Hlášení o sestřelech tří sovětských stíhacích letounů letkou 12 ve dnech 7. a 8. září 1941. (VHA)

všech potvrzených sestřelů, jichž za války příslušníci slovenských Vzdušných zbraní dosáhli (do jaké míry jde o sestřely autentické, to pochopitelně ukáže až podrobný výzkum v dosud hůře dostupných sovětských, resp. ruských archivních záznamech). Tohoto výsledku dosáhla především díky tomu, že na Kavkaze, Kubáni, Krymu a nad Azovským a Černým mořem její piloti bojovali v kabinách moderních německých Messerschmittů Bf 109 různých verzí. Přitom vlastní ztráty byly poměrně nízké: z celkem 29 bojově nasazených pilotů obou jejích frontových garnitur čtyři padli nebo zůstali nezvěstní, tři dezertovali a čtyři byli zraněni, avšak ztráty včetně dezercí se nevyhnuly ani pozemnímu personálu.

Vzhledem k tomu, že prakticky všechna slovenská stíhací esa získala tento statut právě v řadách této jednotky, je třeba se jí věnovat trochu blíže.



Momentka z polního letiště na východní frontě. (G. Lang via P. Šumichrast)

Již na podzim 1941, po stažení leteckých jednotek VZ z východní fronty, dospěli představitelé slovenského MNO i *Deutschen Luftwaffen-Mission in der Slowakei* (DLM) k jednoznačnému závěru, že další nasazení slovenských stíhačů do

prvoliniové služby na východní frontě je podmíněno modernizací výzbroje. Vybraná skupina slovenských pilotů a pozemních specialistů v čele s mjr.let. Vladimírem Kačkou prodělala příslušný přeškolovací kurz na německé Messerschmitty Bf 109 v období od 25. února do 6. července 1942, a to až v okupovaném Dánsku. Kurz vedený německými instruktory proběhl u pro tento účel zřízené 5. (slowakei) Schul-Staffel/Jagdgruppe Drontheim (zkráceně 5. (slow.)/JGr. Drontheim), a to na letišti Karup-Grøve. Po zvládnutí teoretické části, zahájené 3. března, byl praktický letecký výcvik zahájen 27. března 1942. Základní přezkoušení a seznamovací lety absolvovali Slováci na cvičných Aradech Ar 96B, poté následovala výcviková osnova na Messerschmittech Bf 109 starších verzí B (*Bruno*), D (*Dora*) a nakonec E (*Emil*), což byla varianta, kterou mělo Slovensko pro své stíhače zakoupit. Vzhledem k tomu, že všichni kursisté

Při svém rychlém postupu Ukrajinou v létě 1941 naráželi slovenští letci na četné vraky sovětských strojů, zanechaných na kvapně opouštěných letištích.



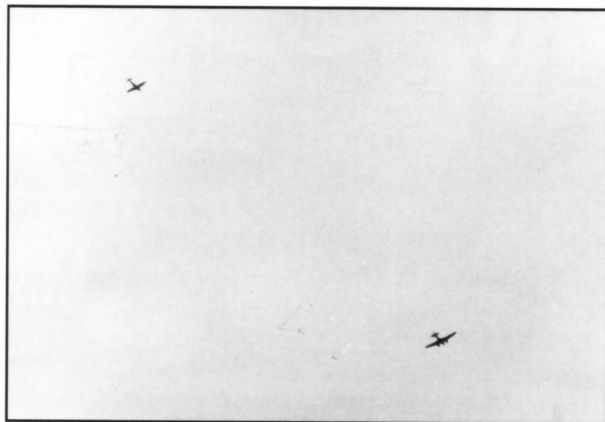


Rzesno, červenec 1941. Stíhací Avie B-534 od letky 12 na dobytém sovětském letišti, posetém vraky bombardovacích strojů SB-2bis a SB-3, opuštěných ustupujícími jednotkami Rudé armády.

Letka 12 byla jedinou jednotkou slovenských Vzdušných zbraní, která při východním tažení v roce 1941 získala nějaké sestřely. (via A. Droppa)

patřili ke zkušeným pilotům, probíhal jejich výcvik poměrně rychle a bezproblémově. Výcvik a přeškolení vyvrcholily ostrými střelbami na pozemní cíl, konanými ve dnech 15. až 18. června. Zatímco většina kurzistů se na Slovensko vrátila 6. července 1942 vlakem, část pilotů do vlasti přelétla na prvních olétaných *Emilech*, zakoupených Slovenskem.

Nutno poznamenat, že *Emily* samy o sobě v té době již nepředstavovaly nikterak špičkovou výzbroj. U německých frontových stíhacích jednotek byly nahrazeny či nahrazovány modernějšími a výkonnějšími stroji Bf 109F (*Friedrich*) či Bf 109G (*Gustav*). Větší rozčarování slovenské přejímací komise však způsobil nevalný technický stav nabízených *Emilů*. Komise je přebírala podle drakových a motorových knih, které předložil zástupce firmy Messerschmitt A.G. Podle nich stroje vypadaly jako nedávno vyrobené a jen málo olétané. Záhy však vyšlo najevo, že předložená technická dokumentace je nově založená, přičemž původní drakové a motorové knihy německá strana odmítla komisi vydat. Tak vyšlo



Momentka ze vzdušného boje: Messerschmitt Bf 109 pronásleduje unikající sovětský bombardovací stroj SB.



Slovenští vojáci s ukořistěným stíhacím LaGGem-3.

najevo, že některé stroje nejenže pamatovaly boje ve Francii, nad Británií a v severní Africe a byly tedy značně olétané, ale že mnohé měly za sebou četné havárie a repase. Zástupci firmy Messerschmitt a představitelé DLM, působící jako „poradci“ na slovenském MNO, tedy nebyli – mírně řečeno – příliš dobrými advokáty slovenských potřeb a se svými vazaly sehráli nečestnou hru. Slovenská přejímací komise však pod německým nátlakem a v časové tísní nabízené stroje nakonec stejně převzala.

Slovenská Avia Bk-534 na lyžovém podvozku.



Major letectva Vladimír Kačka, dlouholetý velitel II. peruti a tím i faktický velitel početně nevelkého slovenského stíhacího letectva.

Navzdory uvedeným okolnostem však šlo o první moderní stíhací letouny slovenských Vzdušných zbraní. Údaje o celkovém počtu na Slovensko dodaných *Emilů* (jejich dodávky pokračovaly až do března 1943) se různí – od 20 do 29 kusů, z nichž však konkrétními výrobními čísly (W.Nr.) je doloženo jen 19 exemplářů.

Část dodaných letounů a většina frekventantů zmíněného kurzu byla zařazena do Piešťan k tzv. I. frontové garnituře letky 13, jejíž příprava na bojové nasazení proběhla od 1. září do 7. října 1942. Jakmile byla prohlášena za plně bojeschopnou, došlo k jejímu odeslání na východní frontu. Zatímco

navagonovaný pozemní sled vyrazil z Piešťan již 14. října, létající sled sedmi *Emilů* zamířil na východ 27. října 1942.

První základnou letky 13 alias 13.(slow.)/JG 52 se stalo letiště Majkop, situované na úpatí Kavkazu přibližně 70 kilometrů jihovýchodně od Krasnodaru na Kubáni. V souvislosti s aktuálním vývojem vojenské situace na jižním úseku východní fronty pak letka 13 následně operovala ze základen Krasnodar (leden 1943), Slavjanskaja (leden-únor), Kerč (únor-březen), Taman (březen-duben), Anapa (duben-září), pak opět Taman (září), znovu Kerč (září-říjen) a svou bojovou činnost nakonec završila na základně Bagerovo (říjen 1943).

Postupem času došlo k významnému kvalitativnímu posunu ve výzbroji letky 13. Nehledě na to, že *Emily* již nepředstavovaly nijak moderní výzbroj, tak počty bojeschopných kusů beztak brzy poklesly natolik, že vyvstala nezbytnost přezbrojení. To ostatně uznala i německá strana, od níž letka 18. prosince 1942 obdržela své první modernější Messerschmitty Bf 109F-4. Šlo však jen o dočasné opatření, neboť na *Friedrichách* Slováci operovali jen dva a půl měsíce. Nutno říci, že s rostoucími úspěchy. Nadřízení němečtí velitelé, včetně komodora eskadry JG 52, Maj. Dietricha Hrabaka, i členové DLM na bojovou morálku členů I. garnitury letky 13 pěli jen chválu. „*Slovenská stíhací letka jde do boje s velkou radostí*“, hlásil 8. března 1943 do Bratislavi svému nadřízenému, veliteli DLM, Gen.Lt. Ludwigovi Keiperovi, přednosta jeho leteckého oddělení, Obstlt. Ignacius Weh, konající dvoutýdenní inspekční cestu na východní frontě. Záhy tedy došlo k přezbrojení letky na ještě modernější *Gustavy*. Tím se slovenská jednotka dostala na úroveň výzbroje celé stíhací



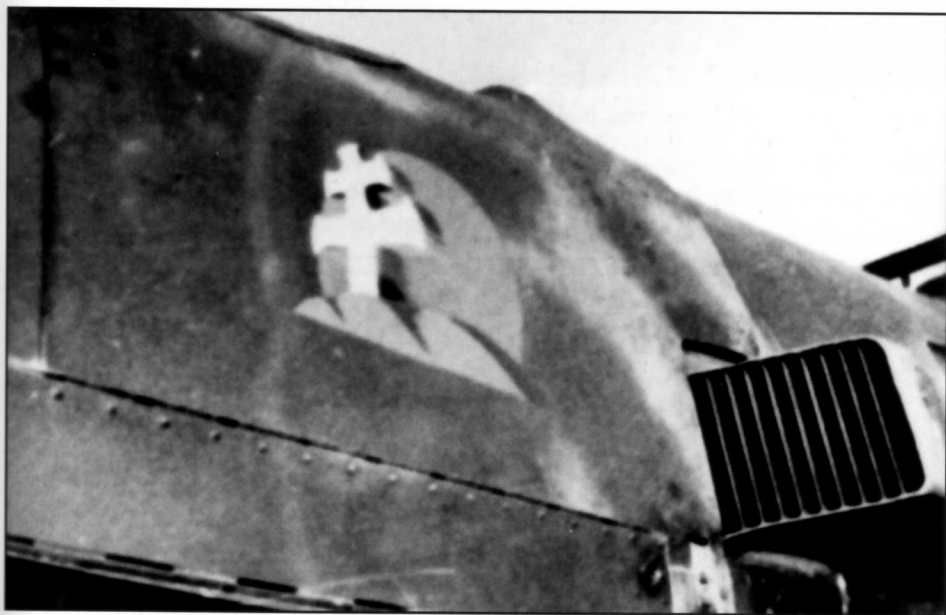


Trojice slovenských Messerschmittů Bf 109E při nácviu slétanosti.

eskadry JG 52. Od 1. března 1943 nejprve přebírala výkonnější Bf 109G-2 a ještě v tomtéž měsíci dostala i stroje verze G-4, které pak používala až do závěru svého působení na východní frontě. Jelikož ani *Friedrichy* ani *Gustavy* nebyly (na rozdíl od *Emilů*) slovenským majetkem (Němci je na frontě Slovákům

Pozemní personál při obsluze *Emilu* od letky I3. (via. P. Šumichrast)





Před odletem na východní frontu byly Messerschmitty Bf 109E od I. frontové garnitury letky 13 na obou stranách motorového krytu opatřeny znakem ve slovenských národních barvách – bílým křížem na modrém trojvrší s rudým pozadím. (via M. Krajčí)

pouze zapůjčili), nesly stroje, řízené slovenskými stíhači, německý marking. Jediným výrazem státní příslušnosti pilotů byla – vedle jejich slovenských uniforem – přední část vrtulového krytu, provedená ve slovenských národních



Emily od letky 13 v Piešťanech před odletem na frontu.

Piešťany, říjen 1942. Před odletem I. garnitury letky 13 na východní frontu se s piloty rozloučil náčelník štábu Vzdušných zbraní, pplk.gšt. Alojz Ballay. Právě se seznamuje s kokpitem „bílé 1“, v jejíž kabině sedí velitel letky, stot. Ondrej Ďumbala.





Stot. Ondrej Ďumbala, velitel letky I3 a její I. frontové garnitury. (via P. Šumichrast)

barvách. Každopádně výměna výzbroje největší měrou přispěla k radikálnímu zvýšení bojových úspěchů jednotky na jedné a k poklesu vlastních ztrát na druhé straně.

Některé *Emily* nosily svastiku na SOP i po aplikaci slovenských znaků na trup a křídla.





Stot. Jozef Páleníček, druhý velitel frontové garnitury letky 13 a pozdější velitel letky 12. (via P. Šumichrast)

V průběhu nasazení doznala letka 13 rovněž personální obměny. Nejprve došlo ke jmenování nového velitele její frontové garnitury, stot.let. Jozefa Páleníčka, jenž odletěl do pole 15. dubna 1943, zatímco opačným směrem směřoval dosavadní velitel mjr.let. Ondrej Ďumbala, jenž pak na Slovensku organizoval výcvik II. garnitury, která v Piešťanech od 1. dubna procházela přeškolovacím kurzem na stíhačkách Bf 109E. Vyčerpaní příslušníci ztrátami prořídlé, ale poměrně úspěšné I. garnitury ukončili svůj osmiměsíční pobyt na frontě až 7. července 1943 a o

deset dní později se vlakovým transportem vrátili na Slovensko. Mezitím je ovšem vystřídala ona II. garnitura, jejíž přeškolení na *Emily* skončilo 1. června. Po následném provedení ostrých střelb pak 23. června 1943 následoval její odjezd ze Slovenska do pole. Prvním cílem však nebyla Anapa na Kubáni, odkud operovala I. garnitura, ale již letecká základna Sarabuz na Krymu. Bylo tomu tak proto, že noví piloti zde od 29. června museli nejprve prodělat krátký zácvik na *Gustavech*, na nichž dosud nelétali. Do Anapy je dopravní letouny Junkers Ju 52/3m dopravily až 2. července 1943.

Nemělo by smyslu podrobněji popisovat bojové nasazení 13.(slow.)/JG 52, neboť nyní je k dispozici již poměrně obsáhlá literatura k danému tématu. Omezme se proto jen na stručné konstatování, že navzdory tvrdým podmínkám východní fronty dosahovali slovenští stíhači výsledků, které byly zcela srovnatelné s výkony jejich německých (i chorvatských) kolegů od JG 52, která byla vůbec nejúspěšnější stíhací eskadrou *Luftwaffe*. Pravdu měl tedy jeden z německých historiků a současně znalců slovenské problematiky, který konstatovat, že „jako stíhací letci se Slovinci osvědčili i podle německých měřítek.“

Úměrně klesajícím úspěchům slovenských pozemních jednotek, zejména Rychlé divize (RD), jíž byla letka 13 disciplinárně podřízena, představovaly bojové úspěchy slovenských stíhačů velmi vítané sousto pro režimní propagandu, která ihned přispěchala s desítkami oslavných článků a reportáží z její činnosti. O úspěších slovenské stíhací letky stále častěji referoval tisk, a to nejen slovenský, ale i německý, chorvatský, protektorátní a další. Nejúspěšnější stíhači se objevovali ve filmových týdenících, byli povyšováni a



Piešťany, jaro 1943. Čerstvě povýšený mjr. Ondrej Ďumbala, který se nedávno vrátil z východní fronty, podává výklad frekventantům výcviku na „stodevítkách“, pozdějším členům II. frontové garnitury letky 13. (via P. Šumichrast)

vyznamenávání nejen slovenskými, ale stále častěji i německými a později i chorvatskými a rumunskými vyznamenáními.

Za situace, kdy německá armáda (a její spojenci) na východní frontě neustále ustupovala, však ani letka 13, zvláště její II. frontová garnitura, nebyla uchráněna rozkladných jevů. Ty podle všeho vycházely z řady faktorů. Tím prvním, ale ne posledním byla slábnoucí motivace k pokračování v boji. Je zřejmé, že naprostá většina slovenských vojáků a letců nešla na východní frontu s entuziasmem. Válka proti Sovětskému svazu, s nímž Slovensko nemělo ani žádné územní, ani národnostní spory, nebyla mezi Slováky populární ani v létě 1941, tím méně o dva roky později, kdy se karta obrátila a velkého německého spojence stíhala série těžkých vojenských porážek. Otázka po smyslu jejich dalšího boje se vtírala stále častěji.

Nic na tom nezměnilo ani to, že programově ateistický komunistický režim byl odpůrcem náboženství, které naopak hrálo u Slováků důležitou roli. Tuto skutečnost totiž stále zřetelněji překrývalo naivní slavjanofilství, demonstrováné zejména přátelskými vazbami s místním ruským obyvatelstvem. Bez vlivu na morálku však nebyla ani zhoršující se zásobovací situace, což bývá u vojáků zpravidla prvním důvodem k vypovězení poslušnosti. Zdá se, že v tomto momentě mohlo začít ono později tak často zmiňované předstírání plnění bojových



Dva nejúspěšnější stíhači I3. (slow.)/JG 52 - rtk. Ján Režňák (v kukle) a rtk. Izidor Kovárik. Letounem na snímku je Messerschmitt Bf 109G-4/Trop „žlutá 10“. Anapa, duben 1943. (via M. Souffan)

úkolů včetně fingování sestřelů, které však jistě nemohlo dosáhnout masového rozšíření.

Každopádně klesající bojová morálka či podezření z fingování sestřelů ze strany slovenských stíhačů se brzo staly předmětem zvýšené pozornosti německých nadřízených. Zatímco na I. garnituru předtím pěli jen chválu, v případě II. garnitury si museli své předchozí názory poopravit. Jsou např. známy případy, kdy sám *Geschwaderkommodore* JG 52, Maj. Dietrich Hrabak či později *Gruppenkommandeur* II./JG 52 Hptm. Gerhard Barkhorn museli slovenské stíhače ve vzduchu osobně kontrolovat jak a zdali vůbec svěřené úkoly vykonávají.

Přičtou-li se k těmto faktorům nevalné vojenské vyhlídky německého spojence, bojechtivost a spolehlivost slovenských (ale i chorvatských) stíhačů skutečně klesala. Nebylo tedy divu, že v některých hlavách časem uzrála myšlenka na zpretrhání pout s dosavadními spojenci. Tak se stalo, že ve dnech 9. a 11. září 1943 uletěly tři Messerschmitty Bf 109G-4 na sovětskou stranu.

Nelze vyloučit možnost, že bezprostředním motivem dezertujících pilotů (byli to rtk. Matúšek, čtk. Dobrovodský a čtk. Gerič) byla obava před případným postihem za fingování sestřelů. Ale dezerce se nevyhnuly ani příslušníkům pozemního personálu. A jelikož se nevyklučovala možnost dalších, tak již 11. září velitel letky, stot.let. Jozef Páleníček alarmoval slovenské MNO žádostí o okamžité stažení letky na Slovensko: „... *vzhľadom k tomuto povážlivému*



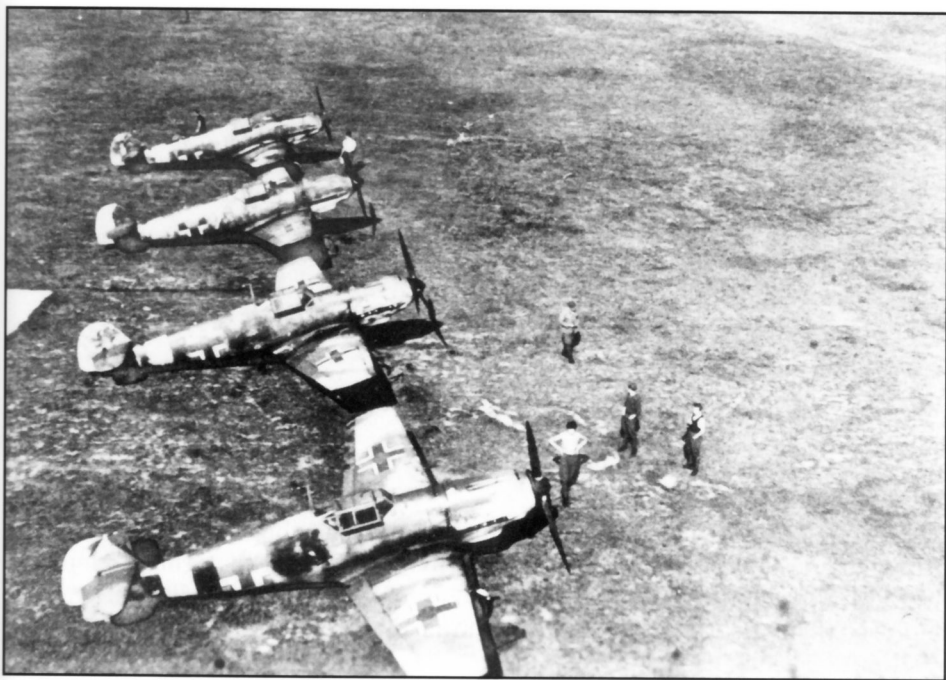
Messerschmitt Bf 109G-2 a G-4, s nimiž 13.(slow.)/JG52 operovala na východní frontě, měly německý marking, ale přední část vrtulových kuželů byla ve slovenských národních barvách.



Bratislava, 25. 4. 1944. Nejúspěšnější slovenští stíhači, zvk. Ján Režňák se zvk. Izidorem Kovárikem pózuji pro fotografie po převzetí Německých křížů ve zlatě (Deutsches Kreuz in Gold, DKiG).

morálnímu stavu celé letky je nanejvýš potřebné, aby celá letka byla odvolána z fronty do zázemí, neboť jsem nucen, jakož i budu nucen, létající personál podezřelý z podobných úmyslů odesílat do zázemí, takže po čase se i tak letka stane neschopnou boje...“ Po opakovaných žádostech slovenského MNO (*... aby dosud dobré jméno slovenských letců následkem tohoto... nebylo ohroženo,*“ jak 13. září psal gen. Čatloš veliteli DLM) letka nakonec zpátky na Slovensko odeslána byla. Po ústupu z Kubáně na Krym pak na letišti Bagerovo Slováci předali své *Gustavy* Němcům a Chorvatům (šlo o personálně omlazenou 15. (kroat.)/JG 52, která Slováky střídala, ale ani ona se nevyhnula dezercím) a 28. října 1943 odjeli vlakovým transportem zpět do vlasti. Většina příslušníků letky na Slovensko dorazila 12. listopadu 1943.

Ještě dříve nežli se zmíníme o činnosti slovenských stíhačů v rámci protivzdušné obrany Slovenska, je třeba alespoň v krátkosti připomenout některé organizační změny, jimiž zařazení slovenských stíhacích letek mezitím prošlo. Na základě nařízení MNO byla totiž 1. června 1943 zřízena III. perut se sídlem v Piešťanech. Byly do ní začleněny letka 13 (t.č. na východní frontě s Bf 109G) a nová letka 14, která měla dostat do výzbroje Bf 109E. Cílem zřízení III. perutí byla zřejmě snaha centralizovat materiál, výcvik a doplňování, resp. výměnu personálu ve prospěch letky bojující na frontě. Současně s tím ve svazku II. perutě měly zůstat zbylé dvě stíhací letky, 11 a 12, obě vyzbrojené zastaralými Avii B-534. Dochované archivní dokumenty však nikterak nepotvrzují, že by letka 14 vůbec kdy reálně existovala. Navíc III. perut jako stíhací útvar



Čtveřice Messerschmittů Bf 109 verzí E-2, E-4 a E-7 (W.Nr. 972, 3317, 4870 a 6442) na letišti ve Vajnorech v létě 1943. Zastaralé letouny patřily hotovostnímu roji, který měl bránit slovenské hlavní město Bratislavu a zbrojní závody v Pováží. Některé nesou na trupech ještě stopy po zamalování německých kmenových imatrikulací (*Stammkennzeichen*). V prvních měsících roku 1944 dostala pohotovostní letka do výzbroje moderní Bf 109G-6.

existovala jen krátce, neboť 15. prosince 1943 byla zřízena III. peruť jako bombardovací útvar se sídlem v Popradu (náležely k ní letka 41 a letka 42 ve výstavbě). Všechny stíhací letky tak nakonec zůstaly soustředěny u II. peruti přičemž s letkou 11 se výhledově počítalo na přeškolení na střemhlavé bombardovací Junkersy Ju 87D-5, letce 12 zůstaly zastaralé Avie B-534 a letka 13 měla k dispozici Bf 109E, které měly v krátkém čase nahradit modernější Bf 109G-6.

Bezprostřední ohrožení vzdušného prostoru Slovenska ze strany amerického letectva, dislokovaného v jižní Itálii mezitím donutilo představitele slovenského MNO k některým preventivním opatřením, týkajících se protivzdušné obrany. Již 20. srpna 1943 byl na letišti Vajnory u Bratislavy zřízen hotovostní roj, který měl zpočátku ve výzbroji čtyři Messerschmitty Bf 109 (verzí E-2, E-4 a E-7). Personál zprvu tvořilo deset mechaniků, dva zbrojíři, jeden řidič a šest pilotů, kteří se nedávno vrátili z východní fronty. Takto početně slabé personální obsazení a nevyhovující materiální vybavení roje však po několika měsících doznalo radikálních změn. Přispěly k tomu dvě skutečnosti: jednak návrat II. garnitury letky 13 z východní fronty, jednak nákup modernější výzbroje z Ně-



Brunovce, 26. 6. 1944. Přesila amerických P-38 Lightningů připravila letku 13 také o tento Bf 109G-6 W.Nr. 161717 („bílá 6“). Zvk. Pavel Zeleňák (autor 12 sestřelů z východní fronty) se při nouzovém přistání těžce zranil.

mecka. Již tehdy bylo zřejmé, že namísto hotovostního roje bude k úkolům protivzdušné obrany Slovenska určena právě celá letka 13, kterou tehdejší velitel VZ plk.gšt. Alojz Ballay předurčil do úlohy tzv. pohotovostní letky. Formálně se tak stalo 31. ledna 1944 a k témuž dni v čele letky 13 stanul npor.let. Vladimír Kriško.

Vzhledem k tomu, že moderní výzbroj v podobě Messerschmittů Bf 109G-4, na nichž letka 13 bojovala na východní frontě, musela být před odchodem jednotky na Slovensko vrácena (letouny byly německým majetkem), výzbroj letky v té době vůbec neodpovídala požadavkům kladeným na jednotku takového určení. Tvořilo ji celkem čtrnáct stíhacích letounů, které již nebyly na úrovni doby: jedenáct Messerschmittů Bf 109E (z toho dva E-1/B, jeden E-2, jeden E-3, šest E-4 a jeden E-7/Trop), ale i dvě beznadějně zastaralé dvouplošné Avie B-534 a jedna Bk-534. Řešením byl pouze nákup moderní techniky v Německu. Slovenská strana, zastoupená tehdejším vojenským atašé v Berlíně, gen. Augustinem Malárem, proto s obchodními zástupci firmy Messerschmitt A.G. postupně projednala několik smluv o nákupu celkem patnácti Messerschmittů Bf 109G-6 včetně záložních motorů a motorových a drakových součástek. Dodávka se měla realizovat v rámci zbrojního programu *Eiche*, jehož prostřednictvím měla být modernizována výzbroj celé slovenské armády. Celkem čtrnáct *Gustavů* němečtí piloti přelétli na Slovensko 11. února 1944 (patnáctý, který měl cestou poruchu, údajně dorazil na Slovensko rozmontovaný po železnici v dubnu 1944). Po jejich zalétání a převzetí byla většina z nich přidělena do stavu letky 13.

Její příslušníci mezitím procházeli intenzivním výcvikem, zahrnujícím zejména rychlé starty na poplach v rojích i ve skupině. Současně všichni piloti absolvovali i povinný přednáškový kurz o taktice boje proti americkým bombardovacím svazům. S příchodem jara vzrůstal i počet startů na poplach, které se od 1. dubna 1944 uskutečňovaly již na nových Bf 109G-6. Protože plocha vajnorského letiště jejich provozu nevyhovovala, byla letka přesunuta do



Poněkud lépe dopadl 26. 6. 1944 zvk. Jozef Štauder, autor 14 sestřelů z východní fronty. Jeho Messerschmitt Bf 109G-6 W.Nr. 161728 („bílá 2“) byl poškozen P-51 Mustangy a nouzově přistál poblíž Ivánky pri Dunaji. Štauder vyvázl bez zranění. (via M. Krajčí)

Piešťan. K utkáním se spojeneckými svazy však nedocházelo. Příčinou byl údajný ústní rozkaz ministra národní obrany gen. Ferdinanda Čatloše, předaný veliteli II. perutě stot.let. Ivanu Haluzickému. Slovenští stíhači se měli střetům s Američany pokud možno vyhnout, a tak ušetřit cennou výzbroj i sebe pro připravované ozbrojené protiněmecké vystoupení. Nezávisle na Čatlošových plánech však s kvalitně vyzbrojenou letkou 13 počítali i představitelé ilegálního Vojenského ústředí v čele s pplk.gšt. Jánem Golianem.

O tom, jak nesnadné bylo taková doporučení dodržet, dobře svědčí události z 16. června 1944. Toho dne totiž americké letectvo podniklo první nálet na Bratislavu, který si vyžádal značné materiální škody a velké lidské ztráty. Ačkoli nad Maďarskem, Rakouskem a jižním Slovenskem se rozpoutaly zuřivé boje s hojnými ztrátami na obou stranách, šest slovenských *Gustavů*, které odstartovaly z Piešťan, vyvázlo bez ztrát, ale také bez sestřelů. Na rozdíl od slovenského protiletadlového dělostřelectva, které sestřelilo dva americké letouny, se stíhači v souladu s rozkazem do boje nezapojili. Taková pasivita se následně stala předmětem ostré kritiky hned z několika stran. Obvinění ze zbabělosti představitelé *Deutschen Luftwaffen-Mission in der Slowakei* v Bratislavě vmetli do tváře npor.let. Jurajovi Puškárovi, zastupujícího nemocného velitele letky, npor.let. Vladimíra Kriška. Ve stejném duchu se však vyjadřovala i slovenská veřejnost, zejména piešťanští civilisté, jimž byli letci nejbližší. To vše bylo příčinou tragédie, která o několik dní později vyústila ve zkázu pohotovostní letky...

Ráno 26. června 1944 totiž mířil k jihoslovenským hranicím další mohutný americký svaz, jehož cílem byly shodou okolností rafinerie v okolí Vídně. Také v tomto případě došlo k rozsáhlým a krvavým vzdušným bojům, do nichž se

Rtk. Gustav Lang ještě v létě 1943 na východní frontě pózuje před Bf 109G-4 „žlutá 12“. Sestřelil dva sovětské stroje (Il-2 a LaGG-3) a 26. 6. 1944 přidal třetí, tentokrát B-24 Liberator, čímž se stal jediným slovenským stíhačem, který měl na kontě americký stroj. Sám to však zaplatil životem. (G. Lang via P. Šumichrast)



tentokrát zapojilo i osm slovenských *Gustavů*, které do boje vedl ctižádostivý npor.let. Juraj Puškár, těžce nesoucí předchozí obvinění ze zbabělosti. Jakmile jeho letka v neuspořádané formaci dosáhla operační výšky, vydal povel k odhození přídavných nádrží a k útoku. Slovenští stíhači sice na americký svaz zaútočili a podařilo se jim sestřelit jeden čtyřmotorový Liberator, ale vzápětí se na ně vrhla přesila amerických doprovodných stíhaček, Lightningů a Mustangů. Tragédie, která se v několika příštích minutách odehrála, byla již několikrát popsána. Omezme se tedy jen na prosté konstatování zdrcující bilance: tři piloti zabití (npor. Juraj Puškár, rtk. Štefan Jambor a rtk. Gustav Lang), čtvrtý těžce zraněný (zvk. Pavel Zeleňák). Z osmi nasazených letounů muselo být šest odepsáno. Slovenští stíhači sice dokázali, že nejsou zbabělci, ale letka 13 jako bojeschopná jednotka přestala prakticky existovat.

Piešťany, 29. 6. 1944. Nejúspěšnější slovenský stíhač, zvk. Ján Režňák (32 sestřelů) nese na podušce vyznamenání a odznaky rtk. Gustáva Langa, jednoho ze tří slovenských pilotů, padlých v bitvě s Američany 26. 6. 1944. (via J. Režňák)





Po smutečním průvodu v Piešťanech byly rakve s ostatky naloženy do vlaku a převezeny do rodných obcí tří padlých letců, kde byli pochováni 30. 6. 1944. (G. Lang via P. Šumichrast)



V té době se již k hranicím Slovenska přiblížila východní fronta a v zemi narůstala nervozita. Schylovalo se k povstání, které mělo zemi vyvléci z osudu poraženého spojence nacistického Německa. Za dané situace byla k východním hranicím země odeslána Východoslovenská armáda, v níž byly soustředěny nejkratnější jednotky slovenské armády. Podle německých plánů měl sbor bránit karpatské průsmyky, ovšem podle slovenských převratových plánů ilegálního Vojenského ústředí je naopak měl otevřít postupující Rudé armádě. Leteckou součástí sboru se stala Skupina vzdušných zbraní (SVZ) mjr.let. Júliuse Trnky, v níž bylo soustředěno nejkratnější jádro malého slovenského letectva. Stíhací složku SVZ tvořila letka 12, která se přesunula ze Spišské Nové Vsi na letiště Išľa, ležící 10 kilometrů severně od Prešova. Kromě jiného měla ve výzbroji pět Avii B-534 a jednu Bk-534, k nimž 1. srpna 1944 odletěly ještě čtyři letuschopné Messerschmitty Bf 109G-6 od piešťanské

letky 13, stroje které jednotce zbyly po dramatické reži s americkými stíhači 26. června 1944.



Z výcviku tzv. III. garnitury na Messerschmittech Bf 109E na letišti v Piešťanech na jaře 1944.
(via P. Šumichrast)

Německá strana poměrně realisticky předpokládala nespolehlivost Východoslovenské armády, takže koncem srpna 1944 zahájila akci „*Kartoffelernte mit Prämie*“, tedy odzbrojení a internaci těchto jednotek. V případě SVZ však k tomu již nedošlo, neboť její velení v noci na 31. srpna 1944 nařídilo odlet všech 26 letuschopných strojů (s 81 letci na palubách) na sovětskou stranu. Bylo mezi nimi i šest stíhaček – tři B-534, jedna Bk-534 a dva Bf 109G-6 (ostatní neletuschopné stroje zůstaly zanechány na letišti). Většina těchto slovenských letounů přistála nebo havarovala v okolí Lvova, na území ovládaném Rudou armádou. Tento masový úlet připravil skomírající slovenské letectvo o největší část beztak nepočetného nejkvalitnějšího materiálu a personálu. Naneštěstí tito letci neměli dostatek informací a postrádali kontakt se středním Slovenskem. Jinak by věděli, že tam mezitím vypuklo protiněmecké povstání, jehož centrem byla Banská Bystrica a jehož hlavní leteckou základnou se stalo letiště Tri Duby, ležící 3 kilometry severně od Zvolena. Letouny i personál SVZ by pro slabé povstalecké letectvo znamenaly významnou posilu.

Nic to nemění na skutečnosti, že úletem SVZ na sovětskou stranu a vypuknutím povstání slovenské Vzdušné zbraně jako jednotný organizační celek prakticky zanikly. Na území, které zůstalo pod německou kontrolou, byla likvidace VVZ dokončena v průběhu září 1944. Do organizace nové tzv. Haššíkovy armády sice byla včleněna letecká složka, ale její zařazení bylo pouze symbolické, neboť nedisponovala žádnými použitelnými bojovými letouny. Fakticky se rozpadla ještě před příchodem fronty na jaře 1945.



Po vypuknutí protiněmeckého povstání 29. 8. 1944 letouny i personál cvičné letky Letecké školy na Trech Dubech vytvořily základ pro povstaleckou Kombinovanou letku. Tato disponovala asi 60 převážně školními, spojovacími a cvičnými letouny, mezi nimiž byly i dva zastaralé stíhací Messerschmitty Bf 109E a čtyři ještě starší dvouplošné Avie B-534. Na snímku jedna z nich, B-534.217 (pravděpodobně S-13) s povstaleckými znaky na letišti Tri Duby. Měla pohnutou válečnou minulost. V létě 1941 se v rámci letky 12 účastnila východního tažení, v němž byla dvakrát poškozena (nejprve 20. 7. 1941 při bitevním náletu na ustupující sovětskou kolonu v prostoru Vinnica – Němirov; npor. I. Borský vyvázl bez zranění a poté 10. 9. 1941 v boji se sovětskými stíhačkami nesprávně identifikovanými jako I-17; čtk. F. Krähenbiel rovněž nebyl zraněn). V roce 1942 se pak ve stavu letky 11 účastnila protipartyzánských akcí v rámci ZD, kde na ní létal m.j. čtk. A. Matúšek. Do Letecké školy byla předisponována 26. 5. 1944 a za povstání na ní létal m.j. rtk.rtm. F. Cyprich, který zřejmě na ní sestřelil maďarský Ju 52/3m, což je považováno za poslední sestřel, dosažený na stíhacím dvouplošníku s pevným podvozkem.

Samostatnou kapitolu a symbolickou tečkou v námi sledované problematice pak tvoří působení slovenských stíhačů v řadách povstalecké Kombinované letky, zformované 29. srpna 1944 na letišti Tri Duby na bázi někdejší cvičné letky zdejší Letecké školy. Protože i k tomuto tématu již existuje dostatek literatury, omezíme se jen na několik základních údajů. Kromě několika desítek strojů různého určení disponovala KL zpočátku rovněž šesti zastaralými stíhacími letouny, z toho čtyřmi Avii B-534 a dvěma Messerschmitty Bf 109E-4 (k nimž však scházely náhradní díly a munice). K nim pak 6. září přibýly ještě ony dva moderní Bf 109G-6 z výzbroje někdejší Skupiny vzdušných zbraní, které na Tri Duby přiletěly ze sovětského zázemí. Stíhači Kombinované letky, většinou zkušené veterány od 13. (slow.)/JG 52, na všech těchto strojích podnikali



Dne 6. 9. 1944 přiletěly na Tri Duby ze sovětského zázemí vítané posily – dva moderní Messerschmitty Bf 109G-6 (W.Nr. 161742 a W.Nr. 161725). Šlo o stroje bývalé letky 13 a později Skupiny vzdušných zbraní, která 31. 8. 1944 odletěla z východního Slovenska na sovětskou stranu. Pilotovala je esa bývalé letky 13 rtk. Rudolf Božík a rtk.rtm. František Hanovec. Přilet obou *Gustavů* znamenal výrazné kvalitatívni posílení Kombinované letky, což nejlépe dokumentovala skutečnost, že již v den přiletu oba *Gustavy* sestřelily německý Fw 189 od Kampfbeobachterschule 2. Snímek letounu W.Nr. 161725 byl pořízen na letišti Tri Duby 7. 9. 1944, den po přiletu obou strojů. Na křídle stojí šéf zbrojířů Kombinované letky rtm. Karol Dubeň. Tři dny poté, 10. 9. 1944 byl W.Nr. 161725 zničen při náletu *Luftwaffe* na letiště Tri Duby. Na druhém *Gustavu* se 25. 10. 1944 zabil Augustin Kubovič, kterého při pokusu o přelet fronty sestřelila německá protivzdušná obrana. Tím prakticky skončila historie slovenských „stodevítek“.

průzkumné akce, bitevní nálety a chránili na nich vzdušný prostor nad zmenšujícím se povstaleckým územím. Za značně nepříznivých podmínek si vedli dobře a zaznamenali přitom m.j. pět sestřelů nepřátelských letounů.

Zatímco část povstaleckých letců byla ještě před pádem povstání letecky evakuována do Sovětského svazu, dne 25. října 1944 se německá *Kampfgruppe Schill* přiblížila k letišti Tri Duby natolik, že muselo být opuštěno. Neletuschopné stroje Kombinované letky (jakož i 1. čs. stíhacího leteckého pluku, který 17. září 1944 přiletěl povstalcům na pomoc ze sovětského týlu) byly zničeny, zbytek se vydal na náročný přelet za sovětské linie; ti, pro něž nebyla letadla k dispozici, se odebrali do hor, nebo se rozutekli do svých domovů. Někteří, zlákaní vidinou slíbené amnestie, se pak dokonce přihlásili do Haššíkovy armády, což pro ně představovalo lepší eventualitu nežli pobyt v německém zajetí.

Ti ze slovenských letců, kteří se dostali na území ovládané Rudou armádou, se stali jednou z klíčových komponent, z nichž vzešla 1. československá smíšená letecká divize v SSSR, která se v posledních týdnech války zúčastnila bojů v prostoru Moravské Ostravy, Opavy a Těšína. Ale to už je jiná kapitola.

Tolik tedy jen v nezbytné zkratce základní data k rozporuplné, ale pozoruhodné a pestré činnosti malého slovenského stíhacího letectva ve 2. světové válce. S tím, jak si ve všech uvedených kampaních vedli jednotliví stíhači, kteří dosáhli titulu stíhacího esa, se seznámíme v následujících biografických medailonech, doplněných detailními seznamy všech potvrzených sestřelů a přehledy vyznamenání, která dotyční získali.

Konec Povstání na letišti Tri Duby, 25. října 1944. Neletuschopné stroje byly zničeny.
(L. Valoušek)



Ján Režňák (32 sestřelů)

Budoucí nejúspěšnější stíhač slovenských Vzdušných zbraní se narodil 14. dubna 1919 v Jablonici, okr. Senica nad Myjavou. Po vychození měšťanské školy se na dvouleté pokračovací škole vyučil elektrotechnikem a na praxi nastoupil do Společnosti majitelův hospodářských strojů v Bratislavě. Patřil však k těm četným mladíkům, jimž učarovalo létání, takže současně prodělával elementární pilotní výcvik v rámci branné akce „1000 nových pilotů“. Absolvoval jej ve Slovenském aeroklubu na letišti Vajnory u Bratislavy, a to od 21. dubna do 13. srpna 1938. Poté narukoval do československé armády, k letectvu, jmenovitě do Pilotní školy II ve Spišské Nové Vsi, kde od 20. srpna 1938 prodělával základní vojenský výcvik a poddůstojnickou školu jakož i elementární pilotní výcvik. Ukončil jej až po vzniku Slovenské republiky, konkrétně 19. dubna 1939. Poté následoval stíhací výcvik, který – opět s prospěchem „*velmi dobrým*“ – završil 30. listopadu 1939. Ihned byl povýšen na slobodníka a přidělen do Piešťan ke stíhací letce 13, vyzbrojené stíhacími dvouplošníky Avia B-534. U ní byl zakrátko povýšen na desiatníka (30. května 1940) a následně na čatníka (1. října 1940), přičemž se mu současně změnil branný poměr na délesloužícího. Mezitím byl jmenován pilotem letcem-stíhacím (1. prosince 1939) a posléze polním pilotem letcem-stíhacím (1. října 1941).

To jsme však poněkud předběhli děj, neboť v té době už měl za sebou svůj křest ohněm. Své první bojové nasazení totiž zahájil 27. června 1941, kdy letka 13 jako součást slovenského leteckého kontingentu vyrazila na východní frontu. Ze Spišské Nové Vsi se přesunula do Kamenice nad Cirochou, odkud se 3. července přesunula do Samboru na již dobytém území. Až do stažení letky zpět na Slovensko, k čemuž došlo 15. srpna 1941, stačil na Ukrajině vykonat 13 bojových letů. Ke vzdušným bojům se zdecimovaným sovětským letectvem docházelo jen velice zřídka, takže si letka 13 nemohla připsat žádný sestřel. I tak si však Režňák poprvé bojově zastřílel. V jeho zaměřovači však shodou okolností nebyl Rus, nýbrž Maďar. Dnem 29. července 1941 totiž nad letiště



Piešťany, jaro 1944. Nejúspěšnější slovenský stíhač, zvč. Ján Režňák (32 sestřelů) před zbrusu novým Messerschmittem Bf 109G-6 W.Nr. 161722 „bílá 1“. (via P. Šumichrast)



Spišská Nová Ves, červen 1941, krátce před odletem na východní frontu.
Tehdy ještě neznámý čtk. Ján Režňák, budoucí největší eso slovenských Vzdušných zbraní
u ocasních ploch svého stroje. (via J. Režňák)

Tulczyn přiletěl maďarský stíhač od 1./3. Vadászázad na dvouplošném Fiatu CR-42. Nebyl nikým hlášen a proto německý velitel vydal slovenskému tříčlennému hotovostnímu roji rozkaz k jeho sestřelení. Jako jedinému se podařilo Maďara dohnat právě Režňákovi, jenž na velkou vzdálenost zahájil palbu. Od nejhoršího soupeře zachránila protiletadlová obrana jeho letiště, kam se oba soupeři mezitím dostali. Vybuchující granáty tak donutily Režňáka k návratu. Z tohoto svého prvního utkání si odnesl cennou zkušenost, že palbu musí zahajovat až z větší blízkosti.

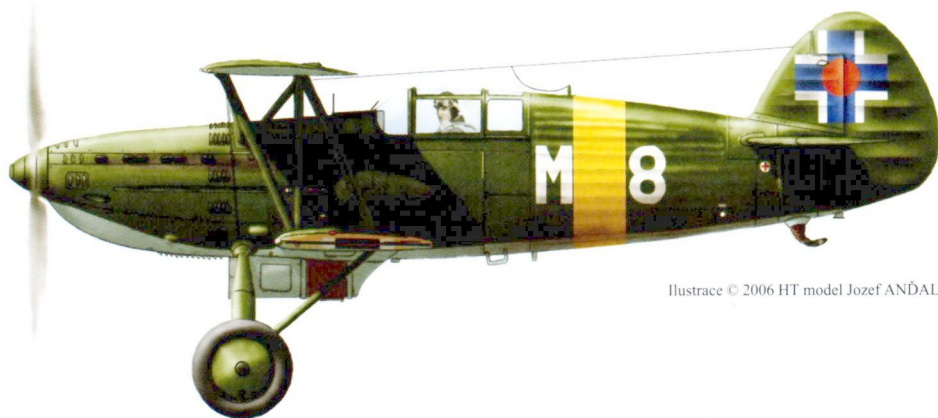
Několik měsíců po svém návratu z východní fronty byl Režňák mezi letci, vybranými do přeškolovacího kurzu na Messerschmitty Bf 109E. Prodělal jej mezi únorem a červencem 1942 u 5. (slovačké) Staffel/Jagdgruppe Drontheim na letišti Karup-Grøve v okupovaném Dánsku. Po návratu na Slovensko a stmelení vybraného personálu I. frontové garnitury letky 13 odjel na východní frontu 14. října 1942. Na rozdíl od většiny pilotů cestoval vlakovým transportem s pozemním sledem.

Zpočátku letka 13 – v německé nomenklatuře nyní značená jako 13.(slow.)/JG 52 – operovala z letiště Majkop, situovaném na úpatí Kavkazu, asi 70 kilometrů jihovýchodně od Krasnodaru. Zde sice získala své první skromné úspěchy, ale boje nabraly na prudkosti až poté, co se 3. ledna 1943 přesunula přímo do Krasnodaru. O dva týdny později, 17. ledna zde dobyl své první vítězství i Ján Režňák: v 06.35 západně od obce Smolenskaja sestřelil sovětský stíhací



Spišská Nová Ves, červen 1941. Ján Režňák v kabíně Avie Bk-534.519 (M-8).
V ní 29. 7. 1941 svedl svůj první vzdušný boj – v zaměřovači však byl paradoxně maďarský
Fiat CR-42. (J. Režňák, via P. Šumichrast)





Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĐAL

Avia Bk-534.519 s trupovým označením M-8 byla jedním ze strojů, na němž v létě 1941 bojoval na Ukrajině příslušník letky 13, čtk. Ján Režňák, budoucí největší eso slovenských Vzdušných zbraní. Stroj přežil toto tažení a po jeho skončení se vrátil na Slovensko, kde s ním o rok později havaroval mjr. Vladimír Kačka.

dvouplošník Polikarpov I-153 Čajka. Na svůj v pořadí 27. bojový let v roce 1942 letěl na Messerschmittu Bf 109F-2 W.Nr. 12004 a sám o tom později vyprávěl novinářům následující:

„Nadporučík [Kriško] a já jsme dostali rozkaz doprovázet německý letoun Focke Wulf Fw 189, který měl prozkoumat frontu,“ vyprávěl později redaktorovi časopisu Slovák. „Startovali jsme z Krasnodaru... při pěkném slunečném počasí. První odstartoval Fw 189, my za ním. Protože odstartoval proti slunci, nepodařilo se nám ho hned najít, až po delším letu jsme ho zpozorovali v dálce před námi. Radiem jsem vyrozuměl nadporučíka K., který byl vedoucím roje, a horizontálním letem jsme se pustili za ním.

Mezitím jsme se dostali až nad nepřátelské území a Fw 189 fotografoval poze nepřítele, zatímco my jsme ho obléтали ve výšce asi 2000 metrů.

Najednou jsem v dálce před sebou zpozoroval čtyři tmavé body, které se rychle blížily. Hned jsem věděl, že jsou to nepřátelští stíhači. Okamžitě jsem radiem upozornil nadporučíka K. a osádku Fw 189 na hrozící nebezpečí. Mezitím už jeden z nepřátelských stíhačů zaútočil na Fw 189. Nadporučík K. okamžitě provedl protiútok a zahnal ho. Já jsem v tutéž dobu sledoval zbylé tři, kteří obléтали Fw 189 po levé straně a pravděpodobně na mě chtěli zaútočit zezadu. Kdyby se jim podařilo vyřadit nás dva stíhače, potom by si už s Fw 189 lehce poradili. Já je ale nespouštěl z očí a čekal jsem na vhodnou příležitost, abych mohl zaútočit. Protivníci se zařadili za sebe a obloukem se mi snažili dostat za záda. V okamžiku, kdy se první z nepřátelských stíhačů dostával do polohy, z níž by na mě mohl zaútočit, natáhl jsem stroj a prudce stoupajíc jsem se dostal z dosahu jeho zbraní. Prudkým zvratem jsem zaútočil na poslední stroj, jehož pilot však včas můj úmysl zpozoroval a proto prudce sklopil stroj, takže se ještě včas mým střelám vyhnul. Ostatní dva, když spatřili, že střílím, natáhli stroje, čímž se pravděpodobně snažili uniknout.



Avie B-534 s trupovými kódy M-1 a M-5 od letky I3. (via P. Šumichrast)

Protože stroj, na který jsem zaútočil mi unikl – tehdy jsem ještě neměl ty zkušenosti jako dnes, neboť to bylo mé první střetnutí s nepřítelem – pronásledoval jsem ty první dva. Prudkým stoupáním jsem se dostal za záda toho zadního a v okamžiku, kdy se objevil v mém zaměřovači, vypálil jsem na něj sérii ze všech svých zbraní. Střely našly svůj cíl, neboť vzápětí protivníkův stroj explodoval a v plamenech se zřítíl na zem, zanechávající za sebou mračno černého dýmu.

Zatím stroj, který na Fw 189 zaútočil jako první a na který udělal protiútok nadporučík K., unikl a nadporučík K. dále doprovázel Fw 189, který nerušeně pokračoval v letu, plníc svůj úkol.

Za chvíli se daly všechny tři nepřátelské letouny dohromady. Spatřil jsem je až když jsem naklonil stroj, protože byly právě pode mnou. V okamžiku, kdy jsem chtěl na jednoho z nich zaútočit, uviděl jsem, že z nepřátelské strany se blíží dalších šest stíhačů. Stroje měly větší výšku než já, a proto jsem neměl čas



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĐAL

Avia B-534 (4. verze) od letky I3 s trupovým označením M-1 měla mírně opotřebovaný povrch a žluté identifikační prvky jen na trupu a křídlech. V této podobě operovala v červenci 1941 na Ukrajině.



Ján Režňák ještě jako zcela neznámý čatník slovenské armády. (J. Režňák)

zaútočit, neboť by mě napadly zezadu. Proto jsem natáhl stroj a uhnul do slunce. Obě dvě skupiny nepřátelských stíhačů se střetly, spojily se v jednu a kroužily nad jedním městem. To byla vhodná příležitost pro mě, proto jsem ze slunce na jeden stroj zaútočil. V tom okamžiku jsem se však ocitl v ohni protiletadlového dělostřelectva, jehož baterie byly právě na místě, nad nímž kroužili protivníci, o čemž jsem nevěděl. Ale navzdory prudké palbě jsem útočil dále. Po druhé dávce ze všech mých palubních zbraní začal stroj, na který jsem útočil, hořet. Pro silnou palbu protiletadlového dělostřelectva, které na mě pálilo jako zběsilé, nemohl jsem

stroj již dále sledovat, neboť jsem byl nucen vyhnout se palbě. Až po návratu na letiště jsem se dozvěděl, že stanice hlásné služby hlásila, že letoun byl sestřelen.“

Pavel Zeleňák, František Cyprich a Ján Režňák, trio slovenských es, před velitelským bunkrem v Anapě na jaře 1943. (via J. Režňák)





Messerschmitt Bf 109E-3 W.Nr. 2945 („bílá 2“), fotografovaný v Piešťanech v říjnu 1942, krátce před odletem I. garnitury letky 13 na východní frontu. V listopadu a prosinci 1942, na něm čtk. Ján Režňák vykonal šest bojových letů, z toho tři doprovody transportních Ju 52/3m. (via M. Krajčí)

Podle ruských záznamů je zřejmé, že Režňákovou první obětí se stal Polikarpov I-153, pilotovaný kpt. Filatovem od 975. IAP. Jeho letoun se zřítil na jižním okraji vesnice Novodmitrijevskaja, ležící jihozápadně od Krasnodaru stejně jako sousední obec Smolenskaja, kde hlásil svůj úspěch Režňák.

„Když jsem se dostal z dosahu palby protiletadlového dělostřelectva, najednou jsem zpozoroval blížít se další čtyři nepřátelské stroje. Byl to roj dvoumotorových bombardovacích letadel typu Pe-2, které letěly bombardovat Krasnodar. Navzdory tomu, že jsem měl už jen malý zbytek střeliva, zaútočil jsem na ně zezadu. Letěly v řadě a já si vzal na mušku druhý stroj zprava. Dostal jsem se celkem blízko, až do víru jeho vrtulí, a vypálil jsem na něj sérii zbývajících nábojů. Pravděpodobně jsem ho nezasáhl, neboť stroj letěl dále. V tom okamžiku jsem se však ocitl v prudké palbě palubních zbraní všech čtyř letadel. Nakonec však přece, vidíce, že jsou napadeny stíhačem, shodily náklad bomb do polí nenadělajíce žádné škody a na plný plyn uháněly z bojiště.



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Metamorfóza Messerschmittu Bf 109E-3 W.Nr. 2945. Slovenští letci s ním původně létali v rámci přeškolení na „stodevítky“ u 5. (slowakei) Staffel/Jagdgruppe Drontheim na letišti Karup-Grøve v okupovaném Dánsku, kde ještě nesl trupové označení 88S. Zde je již v podobě z července 1942 jako „bílá 2“ krátce po přeletu na Slovensko, ale ještě s německými znaky.



Anapa, duben 1943. rtk. Ján Režňák (32 sestřelů), npor. Ján Gerthofer (24 sestřelů) a německý styčný důstojník Hptm. Karl Thiem před Bf 109G-4/Trop „žlutá 10“.

Naštěstí pro mě, po nepřátelských stíhačích nebylo už ani stopy, protože už jsem neměl žádné náboje a i zásobu pohonných hmot jsem měl už jen na krátký čas. Fw 189 a stroj nadporučíka K. jsem nikde neviděl, proto jsem se s přivřeným plynem vrátil na letiště. Netrvalo to ani 5 minut a vrátil se i Fw 189 doprovázený nadporučíkem K.“

Ještě téhož dne, ve 13.31 startoval Režňák k dalšímu bojovému letu, tentokrát za řízením Bf 109E-4 (W.Nr. 2787) a štěstí ho protentokrát opustilo. Letěl ve čtverici s Gerthoferem, Cyprichem a Brezinou. Jejich úkolem

bylo *Freie Jagd*:

„Nad Krasnodarem ve výšce asi 2000 metrů letěly čtyři stíhací LaGGy-3,“ vzpomínal Režňák. „Pozor, před námi čtyři Indiáni!“, zakřičel jsem do rádia, protože jsem je uviděl jako první. Snažily se ukrýt ve slunečních paprscích. Já jsem trochu zaostával za ostatními, takže Rusové ve mně vycítili lacinou kořist. Ke všemu jsem ještě zjistil, že mi nefungují zbraně. Ale to už se na mě řítíl první LaGG-3. Trčela mu ven jedna nezavřená podvozková noha. Rusovi to však zjevně nevadilo, protože začal střílet jako šílenec. Když jsem se ohlédl, zjistil jsem, že na mě střílejí ještě další dva. Naštěstí pro mě, Rusové, lačníci po sestřelu, si v tom zmatku vzájemně překáželi. Ale i tak jsem inkasoval.“

Najednou jsem ucítil prudký náraz a trhnutí. Můj Emil se řítíl ve vývrtce k zemi. Vybral jsem ji až v poslední chvíli těsně nad zemí. V levé křídle, jakoby nafouknutém, jsem měl tři velké díry od kanónů ráže 20 mm. Belhal jsem se v přízemní výšce tak tak nad střechami domů. Na seskok padákem bylo pozdě. Nakonec se mi přece jen podařilo ve 14.08 šťastně dosednout v Krasnodaru. Mechanici v letounu napočítali celkem 60 zásahů od kulometů ráže 7,62 mm. Jeden ze tří kanónových zásahů zlomil nosník levého křídla asi metr od jeho konce. Div, že jsem na takové trosce vůbec přiletěl domů. Po přistání jsem se dozvěděl, že „Jano“ Gerthofer jednoho z těch ničemů dostal.“ [Gerthoferovou obětí byl pravděpodobně LaGG-3 výr. č. 2666 „bílá 25“, pilotovaný seržantem Olegem I. Gavrilovem od 269. IAP]

Během tohoto svého druhého nasazení na východní frontě absolvoval celkem 194 bojových letů, ale mnohdy mohl hovořit o velkém štěstí, že je přežil. Podruhé měl namále již 3. února 1943, kdy ze zamrzlého letiště Slavjanskaja (kam se

V květnu a červnu 1943 vyšly slovenské jazykové mutace německého leteckého časopisu *Luftflotte Südost* (Vzdušná flota Juhovýchod), vydávaného velitelstvem Luftflotte 4. V červnovém čísle byl věnován velký prostor i činnosti a úspěchům 13.(slow.)/JG 52. Nejúspěšnější z jejich příslušníků, rtk. Ján Režňák se dokonce ocitl na jeho titulní straně. Na snímku si tentýž pilot prohlíží zmíněný časopis. Slovy velitele Luftflotte 4 Gen. Obst. Wolframa Frhr. von Richthofena byl tento časopis „darem německých kamarádů... na znamení a důkaz slovensko-německého bratrství ve zbraní, které se utužilo v početných těžkých bojích.“



letka přesunula 31. ledna 1943) startoval k doprovodu německého transportního Ju 52/3m. Při startu mu však praskla pneumatika, následovala havárie a z jeho Bf 109F-4 (W.Nr. 13367) zbyly jen trosky (stupeň



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Tentýž letoun z předchozí dvoustrany, ale již se slovenskými znaky a žlutými doplňky (k nimž posléze přibyl ještě žlutě natřený spodek krytu motoru). V této podobě jej používala I. garnitura letky 13, nasazená od 27. 10. 1942 na východní frontě. Tehdy s ním velmi často bojově létali např. čtk. Ján Režňák, jenž na něm podnikl celkem devět bojových letů, rtk. Pavel Zeleňák a další. Jako jeden z mála původních slovenských *Emilů* toto nasazení přežil a po přezbrojení 13.(slow.)/JG 52 na modernější *Friedrichy* a posléze *Gustavy* byl v dubnu 1943 přelétnut zpátky na Slovensko. Sloužil pak mj. k výcviku pilotů II. garnitury na „stodevítkách“. V té době do jeho kokpitu usedala ještě další budoucí esa, např. rtk. Štefan Martiš a čtk. Rudolf Božik, ale rovněž rtk. František Melicháč, jenž s ním v květnu 1943 pro poruchu motoru nouzově přistál „na břicho“ u Čachtic. Po opravě se vrátil do služby a koncem roku 1943 byl stroj zařazen do stavu hotovostního roje, kde na něm létali m.j. zvk. František Brezina, zvk. Jozef Štauder a znovu zvk. Pavel Zeleňák. Po přezbrojení letky 13 na *Gustavy* byl tento *Emil* predisponován k cvičné letce, kde na něm v květnu a červnu 1944 prováděli výcvik frekventanti pilotního kurzu létání na Bf 109. Počátkem září 1944 se stroj pravděpodobně stal kořistí německé armády, obsazující piešťanské letiště.

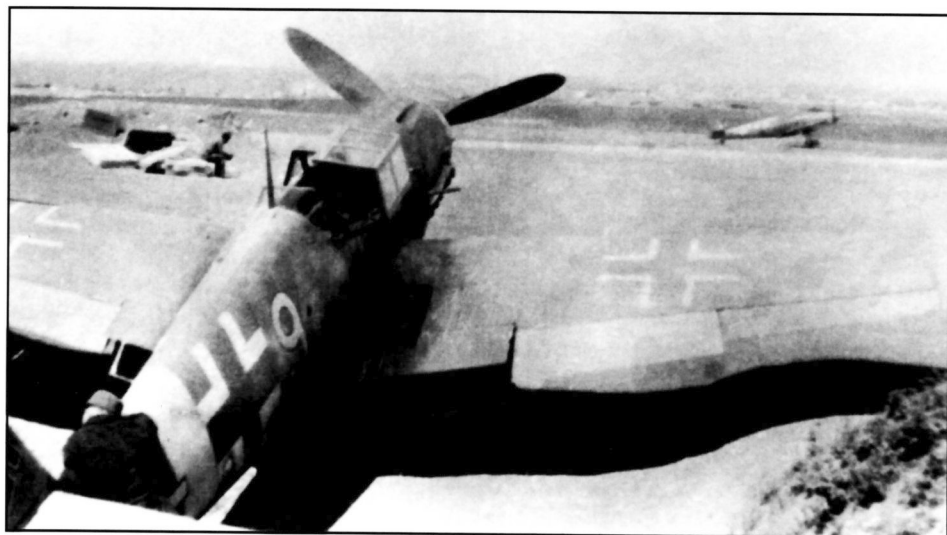


poškození techniky byl tehdy udáván v procentech, v tomto případě šlo o škodu v rozsahu 90 %). Režňák však vyvázl bez zranění.

Znovu měl namále 15. února 1943, kdy se s Bf 109F-4 (W.Nr. 7088) vracel na základnu Slavjanskaja. Těsně před dosednutím mu však dráhu zkřížila německá Ju 87D Stuka. S velkou dávkou duchapřítomnosti se mu ji sice podařilo v poslední chvíli doslova „přeskočit“, ale při tvrdém dopadu se trup stíhačky zlomil za kabinou (90 %). Také v tomto případě vyvázl pilot bez zranění.

Již dva dny na to, 17. února 1943 vypověděl službu motor jím pilotovaného dvouplošníku Arado Ar 66C (W.Nr. 2184) přímo nad Azovským mořem v blízkosti lokality Golubinskaja. Podařilo se mu sice doklouzat k jedné odtržené ledové kře, do níž se zabořil, ale krátce poté letoun zmizel pod vodou. Režňáka i jeho pasažéra, jímž byl zbrojír zvk.rtm. Karol Dubeň, zachránili na poslední chvíli němečtí vojáci na loďce.

Režňákův proslulý Bf 109G-4 W.Nr. 19347 „žlutá 9“ v hotovostním stání na letišti Anapa.





Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĐAL

Jedním z nejznámějších slovenských *Gustavů* je tento Bf 109G-4 W.Nr. 19347 "žlutá 9", vyrobený továrnou WNF. Nejúspěšnější slovenský stíhač, rtk. Ján Režňák na něm vykonal celkem 20 bojových letů a dosáhl na něm 7 ze svých 32 potvrzených sestřelů. Protože však žádný pilot 13.(slow.)/JG 52 neměl přidělen osobní letoun, létali na něm i další piloti, např. npor. Vladimír Kriško, rtk. František Brezina, čtk. Štefan Martiš a další. Nakonec stroj padl do rukou protivníka, neboť 9. 9. 1943 na něm rtk. Anton Matušek dezertoval na sovětskou stranu.

Znovu po něm hrábla smrt 25. března 1943, kdy střelec sovětského Petljakova Pe-2 zareagoval rychleji a zasáhl Režňákův Bf 109G-2 (W.Nr. 13743) přímo do motoru. Pilotovi se však podařilo pád vybrat a vysokou rychlostí nouzově přistával na břicho na bavlíkovém poli u kolchozu Bugar asi 10 km jihovýchodně od Tamanu, kde stroj odepsal (škoda v rozsahu 75 %). Režňák však vyvázl pouze s naraženým čelem a pohmožděným pravým ramenem.

Navzdory všem uvedeným incidentům nikdy neztratil sebevědomí, k jehož posílení nejvíce přispíval fakt, že bojoval na špičkové technice. „*Frontové létání bylo pochopitelně nebezpečné a smrt číhala všude, ale létat na Gustavu pro mě představovalo takřka životní pojistku,*“ říkal později. Nejlépe o tom vypovídají i jeho bojové úspěchy. Po dobu svého osmiměsíčního frontového nasazení Ján Režňák při 194 vykonaných bojových letech svedl celkem 36 leteckých soubojů a dosáhl 32 potvrzených sestřelů. Další 3 sestřely zůstaly nepotvrzeny. Pětkrát dokázal sestřelit dva soupeře v jediném bojovém letu a vůbec nejúspěšnějším byl odpoledne 27. dubna 1943, kdy v podvečer sestřelil dokonce tři (dva LaGGy-3 a jeden I-16). Jeho výkony mu zajistily titul nejúspěšnějšího stíhače slovenských Vzdušných zbraní ve 2. světové válce. Obdržel za to celou řadu slovenských, německých i chorvatských vyznamenání. Již 1. ledna 1943 byl povýšen na rotníka a 1. července 1943 mimořádně na zástavníka.

Přesně měsíc po svém návratu z fronty na Slovensko, k čemuž došlo 17. července 1943, byl přidělen do Vajnora k hotovostnímu roji. Tato malá jednotka, vyzbrojená směsicí zastaralých Messerschmittů Bf 109E a Avii B-534, měla za úkol protivzdušnou obranu slovenského hlavního města a průmyslu v Pováží. Nedlouho poté, 31. října 1943 se oženil se slečnou Monikou Ondrejkovou. Po návratu II. frontové garnitury z východní fronty pak byl 31. ledna 1944 opět přidělen k letce 13, jíž byla nyní svěřena úloha tzv. pohotovostní letky, kterou v jarních měsících roku 1944 přezbrojili na nové moderní Messerschmitty Bf 109G-6, zakoupené v Německu. V jejích řadách v rámci protivzdušné obrany Slovenska vykonal dalších 22 bojových letů, ale vítězství již nedosáhl žádné.



Letiště Vajnory, pozdní léto 1943. Zastaralý Messerschmitt Bf 109E-4 W.Nr. 4870 hotovostního roje, který měl chránit slovenské hlavní město Bratislavu a zbrojní závody v Pováží. Před letounem jsou tři členové I. garnitury letky 13, která se nedávno vrátila z východní fronty – zvk.rtm. František Cyprich, zvk. Ján Režňák a zvk. Izidor Kovárik. Tito tři piloti na Východě dohromady sestřelili 72 sovětských letounů.

Měl zde i jednu havárii, ale tentokrát nikoli na „stodevítce“, nýbrž na kurýrním hornoplošníku Fi 156C-3 Storch (W.Nr. 371). Stalo se tak 6. dubna 1944 v Piešťanech, kdy při přistání stroj v důsledku zablokování pedálů nožního řízení postavil na hlavu a poškodil vrtuli a křídlo. Režňák však vyvázl bez zranění.

Zkáze své letky ve známém boji s americkou přesilou 26. června 1944 unikl jen náhodou. Také on tehdy seděl v hotovosti v kokpitu Bf 109G-6 W.Nr. 161717 („bílá 6“), ale protože mu manželka přinesla na letiště svačinu, zastoupil ho zvk. Pavel Zelenák. Když se pak za nějaký čas vracel ke stroji, už byl vydán rozkaz ke startu, takže v kabině nakonec odstartoval Zelenák. Ten pak po následném souboji s přesilou Lightningů se zlomenou páteří skončil nadlouho v nemocnici.

Do povstání na Slovensku, tj. když piešťanská posádka pod vedením stot.let. Ivana Haluzického odcházela večer 29. srpna 1944 na střední Slovensko, se zvk. Ján Režňák shodou okolností nezapojoval. *“Byl jsem právě ve městě, když za mnou přišel voják a říkal mi, že jdeme bojovat proti partyzánům. Řekl jsem mu, že jsem pilot a že nebudu s puškou po lesích honit partyzány,”* vzpomínal po létech. *“Podobně se zachovalo i několik dalších pilotů. Ostatní, většinou mladší piloti a pozemní personál pak nastoupil do nákladních aut a v koloně odjeli z letiště pryč. My jsme zůstali na letišti a druhého dne jsme se dozvěděli, že to všechno byla jen záminka, že ve skutečnosti kolona odjela k povstalcům. V ten den mi také Haluzický telefonoval, abych přeletěl Bf 109G na Tri Duby, kde bylo povstalecké letiště. Žádné z piešťanských letadel však nebylo letuschopné, scházely benzín a nějaké součástky. Pak na letiště dorazili Němci a vyhnali nás z něj. Prikázali nám zůstat v Piešťanech, nesměli jsme město opustit a každé ráno jsme se museli Němcům hlásit.”* Až do přechodu fronty tedy zůstal v Piešťanech



Piešťany, 19. 6. 1944. Po návratu z východní fronty byla výzbroj letky 13, již byla svěřena role pohotovostní letky, modernizována nákupem 15 moderních Messerschmittů Bf 109G-6. Před jedním z nich (W.Nr. 161722 „bílá 1“) pózuje zvk. Ján Režňák. (via P. Šumichrast)

na západním Slovensku, okupovaném Němci. Sloužil u náhradní peruti likvidovaného Leteckého pluku a v Piešťanech setrval až do příchodu Rudé armády.

Od 5. dubna 1945 působil jako výkonný rotmistr pracovní rotu u Strážního oddílu v Piešťanech a 24. května si v Turčianskom Sv. Martine podal přihlášku do čs. armády, která byla 6. června 1945 kladně vyřízena. O své válečné činnosti a jejích výsledcích pochopitelně pomlčel. V přihlášce do čs. armády lakonicky uvedl, že byl zařazen „jako stíhací pilot u leteckého pluku – letka 13 v Piešťanech. S touto letkou jsem se zúčastnil v poli na Ukrajině v r. 1941 a v SSSR roku 1943 (deset měsíců). Svou činnost jsem vedl vždy v neprospěch Němců.“ A v dotazníku k přihlášce uvedl: „Dané nám rozkazy a úkoly jsem neprovedl, pouze všechno jsem konal v neprospěch Němců.“

Zprvu mu byla přiznána hodnost rotný, v níž byl 6. června 1945 přidělen k Leteckému výcvikovému středisku ve Spišské Nové Vsi a od 15. června 1945 vykonával funkce

Bratislava, 25. 4. 1944. Zvk. Izidor Kovárik se zvk. Jánem Režňákem pózuji pro fotografie po převzetí Německých křížů ve zlatě (Deutsches Kreuz in Gold, DKiG).



zástupce velitele letiště a provozního důstojníka letiště Trenčianské Biskupice. Dnem 1. července 1945 mu byla přiznána hodnost rotmistr letectva.

Před poválečným letectvem ležel velký úkol jednak vyškolit velké množství mladých letců, jednak přeškolit ty, kteří se války jako letci aktivně nezúčastnili, a tudíž ztratili s rychle se rozvíjejícím letectvím krok. To byl i úkol pro značnou část bývalých válečných letců Režňákových zkušeností, hodnosti a služebního poměru. Již 15. září 1945 tedy byl odeslán do obnoveného Leteckého učiliště (LU) v Olomouci, kde nejprve absolvoval Školu pro učitele létání (ŠPUL) s hodnocením jako 17. z celkem 28 frekventantů. Následně od 6. května 1946 působil jako učitel létání u Školy pro odborný dorost letectva v Prostějově. K 15. dubnu 1947 byl přemístěn ke školní peruti II téhož učiliště, ale na letišti Prostějov II. V průběhu své služby u LU měl dvě letecké nehody, obě na Aradech Ar 96B (C-2B): první 12. listopadu 1946, druhou 23. srpna 1947. V obou případech událost skončila jen poškozením techniky a bez zranění pilota. Jeho tehdejší pravidelná služební hodnocení nebyla nelichotivá: „*je velmi dobrým pilotem a má značný zájem o létání*“, psal 5. listopadu 1947 jeho nadřízený velitel Pilotní školy II škpt. Josef Kubák. V rubrice chování ve službě čteme, že rtm. Režňák je „*k vyšším: velmi slušný, přímý, k sobě rovným: kamarádský, otevřený, k podřízeným: mírný, ale důsledný, mimo službu: bez závad*.“ Byl hodnocen jako „*iniciativní, se smyslem pro povinnost a zodpovědnost*“, „*mírný, tichý, vyrovnané povahy, citlivý, pracovitý, spolehlivý*“, v rubrice intelektuální vlastnosti čteme, že je „*nadaný, bystrý, duševně pružný, dobrého úsudku*“,

Jelikož Režňákova schopnost k výchově a výcviku podřízených byla hodnocena jako „*velmi dobrá, na podřízené má dobrý vliv, starostlivý*“ a také proto, že poválečné letectvo zápasilo s nedostatkem důstojnického sboru, byl 3. listopadu 1947 povolán do Aplikační školy na nižší důstojníky letectva v Prostějově, kde měl získat důstojnickou hodnost. Školu však nikdy nedokončil, neboť 12. dubna 1948 z ní byl propuštěn. Následně byl 1. června 1948 odeslán na dovolenou s čekáním, tj. fakticky postaven mimo službu a 1. prosince 1948 dekretem MNO č.j. 13794 dův. I-2.odd. propuštěn do výslužby v hodnosti rotmistra letectva. Ve zdůvodnění se uvádí obligátní dobová formulace, že „*projevil záporný poměr k lidově-demokratickému zřízení*“, ale je zřejmé, že roli v tomto opatření sehrála i jeho někdejší válečná činnost, která u letectva postupně vešla ve všeobecnou známost. Ke dni 11. ledna 1950 byl pak ještě navíc degradován na vojína v záloze.

Po propuštění z armády však létat nepřestal – alespoň prozatím. V tomto směru mu pomohla intervence někdejšího spolubojovníka, kpt.let. v zál. Jána Gerthofera, jemuž kdysi na východní frontě v jednom boji se sovětskými lavočkami Režňák zachránil život. Gerthofer, nyní působící u leteckého odboru Povereníctva dopravy, pro něj našel místo šéfpilota u Povážských strojíren v Povážské Bystrici; současně se Režňák stal učitelem létání v místním aeroklubu. To však trvalo jen do 5. února 1951, kdy mu StB jako státně nespolehlivému zabavila pilotní licenci.

Po ztrátě možnosti létat pracoval díky svému technickému nadání jako konstruktér, projektant a revizní technik – nejprve v Povážské Bystrici, později v Kovotechně a Kovovýrobě v Piešťanech. Do penze odešel roku 1979. Po Listo-

padu a následném rozdělení společného státu jej ministr obrany SR dnem 1. ledna 1997 mimořádně povýšil do hodnosti poručíka v záloze. Žije v Piešťanech.

Plk. v.v. Ladislav Valoušek, český stíhač, který za války bojoval jak na západní, tak na východní frontě, a který byl do března 1939 Režňákovým spolužákem v pilotní škole ve Spišské Nové Vsi, v roce 1993 autorovi této statě napsal: „Na rozdíl od několika jedinců Slováků, Režňák nebyl šovinista a k nám Čechům (v té škole nás bylo 7) se choval přátelsky. Svědčí o tom i věnování, které mi vepsal do deníčku těsně před mým odchodem ze Slovenska asi 15. března 1939: „Stal si sa u nás cudzincom, ale ostal si dobrým kamarátom. Jáno Režňák...“ „Chtě nechtě musím uznat,“ pokračuje pan Valoušek, „že se choval jako voják, který byl postaven do dané situace, a to velmi složité, a jak v ní opravdu obstál, to ponechám k posouzení jiným...“

Potvrzené sestřely Jána Režňáka:

Datum	Čas	Soupeř	Prostor
17.01.43	06.35	I-153	záp. od Smolenskaja
28.01.43	11.10	I-16	jihozáp. od Achtyrskaja
11.02.43	07.42	I-153	již. od Krymskaja
10.03.43	09.52	I-16	již. od Achtyrskaja
11.03.43	07.50	I-153	již. od Abinskaja
11.03.43	07.54	I-16	záp. od Jerivanskaja
13.03.43	07.25	LaGG-3	severových. od Petrovskaja
14.03.43	14.57	DB-3	Krasnoarmejskaja
27.03.43	09.35	LaGG-3	jihozáp. od Petrovskaja
29.03.43	09.37	DB-3	jihových. od Slavjanskaja
29.03.43	09.42	I-153	Petrovskaja
31.03.43	06.46	LaGG-3	jihových. od Petrovskaja
10.04.43	06.36	LaGG-3	vých.jihových. od Slavjanskaja
15.04.43	11.53	LaGG-3	sev. od Gelendžiku
20.04.43	05.59	LaGG-3	již. od Slavjanskaja
20.04.43	06.30	LaGG-3	záp. od Slavjanskaja
21.04.43	13.55	LaGG-3	Achtyrskaja
25.04.43	16.22	LaGG-3	již. od Gelendžik
27.04.43	17.46	LaGG-3	Cholmskaja
27.04.43	17.48	LaGG-3	Cholmskaja
27.04.43	18.15	I-16	3 km jihozáp. od Abinskaja
30.04.43	12.17	LaGG-3	vých. od Krymskaja
03.05.43	12.55	LaGG-3	již. od Krymskaja
03.05.43	15.06	I-16	jihozáp. od Krymskaja
03.05.43	15.12	LaGG-3	již. od Krymskaja
04.05.43	06.50	MiG-3	severozáp. od Gelendžiku
10.05.43	08.55	MiG-3	Cholmskaja
26.05.43	12.45	LaGG-3	záp. od Krymskaja
26.05.43	18.10	Pe-2	již. od Trojickaja
29.05.43	08.47	MiG-3	jihových. od Trojickaja
20.06.43	16.47	Jak-I	jihových. od Abinskaja
30.06.43	08.03	LaGG-3	sev. od Slavjanskaja

Vyznamenání Jána Režňáka (udělení):

Pamětná medaila Za tažení proti SSSR 1. st. (1943)

Vyznamenání Za hrdinstvo 3. st. (14. 3. 1943)

Vyznamenání Za hrdinstvo 2. st. (5. 5. 1943)

Vyznamenání Za hrdinstvo 1. st. (1943)

Vyznamenání Za zásluhy (1943)

Eisernkreuz II. Klasse (24. 1. 1943)

Eisernkreuz I. Klasse (12. 5. 1943)

Frontflugsspanne in Gold (12. 5. 1943)

Ehrenpokal (12. 7. 1943)

Vojenný vítazný kříž 6. tr. (1944)

Deutsches Kreuz in Gold (1. 8. 1943, dekorace 25. 4. 1944)

Stříbrná medaile Koruny krále Zvonimíra na vojenské stuze (13. 7. 1944)

Německý časopis Adler přinesl dne 13. 6. 1944 zprávu o vyznamenání Jána Režňáka a Izidora Kovárika Německými kříži ve zlatě.

Slowakische Jagdflieger werden ausgezeichnet



Der Chef der deutschen Luftwaffenkommando in der Slowakei hat (Bild rechts) einem slowakischen Offizierbelohnung nach dem in Luftzug der ihm vom Führer verliehene Deutsche Kreuz in Gold an den Waffensack

PK Aufschneider
Kriegsberichtete Schickler (BR)



Bild links: Hier demonstriert Oberfeldwebel Kemmler, mit 12 Luftjahren der erfolgreichste slowakische Jagdflieger und ebenfalls Träger des Deutschen Kreuzes in Gold, seinem neuen dekorativen Kettenschild in temperamentvoller Weise einen Luftkampf, der es selbst als einen „erhellenden Fall“ bezeichnet

Kroatischer Staatsarbeitsdienst

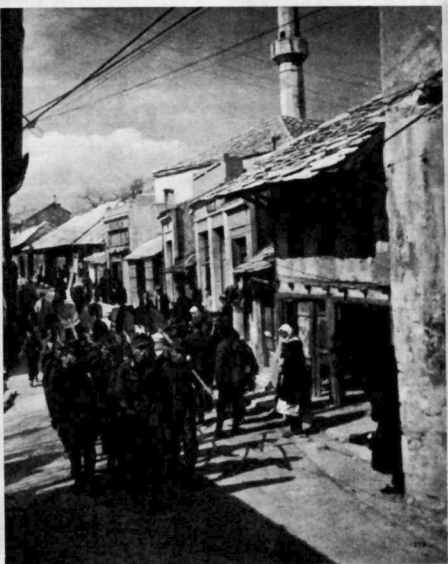
Vor dem großen Gebäude in Agost stellten Posten unter Spaten und Axt, sondern die Farben Kreuzes. Der junge Staat hat sich einen Arbeitsdienst geschaffen, der die Jugend fesselt und erzieht. Die gesamte Organisation kommt ohne Kinderknechts im Leben zurecht, die die Form im deutschen Vorbild schon fertig geprägt vorlag. Der Reichsarbeitsdienst an der Grenze und schule die kroatische Führerkorps. Er kann heute auf seine Pateenschaft stolz sein. Im Rahmen der Kampferregungen traten auch der Staatsarbeitsdienst Erhebliches. Im Stadthaus und beim Nachschub, bei allen Schwierigkeiten des Krieges gegen die jugoslawischen Banden werden der kämpfenden Truppe Abschlüssen des Staatsarbeitsdienstes beifall zur Seite. Vor allem auf den Flugplätzen haben sich die kroatischen Arbeitsdienstler bei der Verfüll der Aufgaben unermüdlich gemacht. In ihrer Arbeit geben sie ebenso ein Beispiel für die europäische Gemeinschaft, wie es die Soldaten der mit Deutschland verbündeten Nationen täglich und stündlich an der Front tun



Das Gesicht des „Dienstmanns“. Ernte und Konsumieren auch der junge kroatische Arbeitsmann vor seinem Lager Posten

Aufschneider: R.A.D.-Kroatisches Kreuz (BR)

Rechts: Frische Mandelbinder erliegen in dem Gassen der kleinen kroatischen Stadt, über deren Dächern sich der Turm einer Mauer erhebt



Izidor Kovárik (28 sestřelů)

V pořadí druhý nejúspěšnější stíhač slovenských Vzdušných zbraní se narodil 29. března 1917 v Kopčanech, okr. Skalica jako syn truhláře, jenž kdysi jako mnoho Slováků odešel za prací do Ameriky. Stejně jako jeho velký přítel Ján Režňák, i Izidor Kovárik od 21. dubna do 13. srpna 1938 absolvoval elementární pilotní výcvik v rámci branné akce „1000 nových pilotů“ ve Slovenském aeroklubu ve Vajnorech u Bratislavy. Stejně jako Režňák i on pak narukoval k letectvu, do Pilotní školy II ve Spišské Nové Vsi. Zde od 20. srpna 1938 prodělával nejprve základní vojenský výcvik a poddůstojnickou školu, pak i pilotní a nakonec a stíhací výcvik. Ukončil jej až po vzniku Slovenské republiky, konkrétně 20. listopadu 1939. Z celkových 29 absolventů byl vyhodnocen jako třetí nejlepší v pořadí. Prvního prosince 1939 pak následovalo jeho přidělení k letce 11, vyzbrojené stíhacími dvouplošníky Avia B-534.

Na východní frontě byl nasazen celkem třikrát. Poprvé jej tam odeslali 22. června 1941 s letkou 11, která však byla nakonec zařazena k protivzdušné obraně Slovenska. Podruhé tam vyrazil 30. června 1942, kdy byla letka 11 pověřena spoluprací se Zajišťovací divizí, chránící frontový týl proti partyzánům



Izidor Kovárik. (via M. Fekets)



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Avia Bk-534 s trupovým označením K-10 náležela k letce 11, u níž v letech 1939-1942 sloužil čtk. Izidor Kovárik.



Npor. Ján Gerthofer (24 sestřelů) vítá rtk. Izidora Kovárika (28 sestřelů) po návratu z úspěšného letu, který absolvoval ve „žluté 10“. Anapa, duben 1943.

v oblasti Žitomiru a Ovruche. Provedl zde celkem 8 bojových letů a „vynikal hlavně při bombardování hlášených záškodnických lágřů a ničení záškodníků palubními zbraněmi ve střemhlavém letu,“ což mu vyneslo první dvě slovenská vyznamenání.

Na Slovensko se vrátil 29. září 1942. Ihned poté byl zařazen (společně s Františkem Hanovcem, Antonem Matúškem, Alexanderem Geričem a dalšími) do nočního stíhacího kurzu v Piešťanech. Záhy jej však čekalo další nasazení na východní frontě, třetí a nejslavnější. Zpočátku tomu však moc nenasvědčovalo, neboť s I. frontovou garniturou letky 13 odletěl 27. října 1942 do pole nikoli jako stíhací, nýbrž jako kurýrní pilot na stroji Praga

E-241.19. Byl však hodnocen jako velmi schopný a proto mu Němci mezi 5. listopadem a 7. prosincem 1942 umožnili absolvovat v Majkopu přeškolení na Messerschmittu Bf 109E. Poté létal už jen jako stíhač a na frontě se všestranně osvědčil.

Svého prvního protivníka – Polikarpov I-16, známý pod přezdívkou *Rata* – sestřelil již 28. ledna 1943 a pak následovala řada dalších. Sedmkrát dokázal

Alarmstart! Dvojice Messerschmittů Bf 109G-4 od 13. (slow.)/JG 52 roluje na start. V popředí „žlutá 1“, na níž létal m.j. rtk. Izidor Kovárik. Letiště Anapa, duben 1943. (Luftflotte Südost)





Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Messerschmitt Bf 109E-4 s taktickým označením „bílá 1“ náležel ke strojům I. frontové garnitury letky 13, nasazené od 27. 10. 1942 na východní frontě.



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Messerschmitt Bf 109G-2/R6 jehož konkrétní výrobní číslo (W.Nr.) nelze z dochovaných fotografií určit, byl jedním z několika *Gustavů* od I3.(slow.)/JG 52, který nesl taktické označení „žlutá 1“. Do kabiny tohoto usedali v červnu 1943 např. rtk. Izidor Kovárik či zástupce velitele letky, por. Vladimír Kriško. Stejně jako všechny *Gustavy* od I3.(slow.)/JG 52 stroj nese německé znaky a jediným výrazem státní příslušnosti pilotů byla přední část krytu vrtule ve slovenských národních barvách (bílá, modrá a červená), zatímco zbytek krytu byl ponechán v původní barvě RLM 70 (*Schwarzgrün*).



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Messerschmitt Bf 109G-6 W.Nr. 161722 „bílá 1“ od letky 13 prošel rukama řady pilotů, např. npor. Jána Gerthofera, zvk. Izidora Kovárika (oba ho po dodání na Slovensko zalétávali), zvk. Jána Režňáka, rtk. Rudolfa Božíka či zvk. Jozefa Štaudera. Nakonec byl zničen 3. 8. 1944 při nehodě čtk. Karola Geletka, jenž s ním havaroval při přistání na letišti Išla u Prešova. Letoun již nebyl opraven a skončil odstavený na kraji letištní plochy.

sestřelit dva letouny při jediném bojovém letu. Vůbec nejúspěšnějším dnem se pro něj stal 29. květen 1943, kdy sestřelil čtyři stíhací Jaky-1 – dva ráno a dva po poledni. Jeden čas dokonce vedl tabulku sestřelů letky 13 nežli byl překonán Jánem Režňákem. V bojích na Kavkazem a Kubáni mu bylo přiznáno celkem



Hvězdné trio nejúspěšnějších pilotů 13. (slow.)/JG 52 – Ján Režňák, Ján Gerthofer a Izidor Kovárik (v plovací vestě). Dohromady mají přiznáno celkem 84 sestřelů.

28 sestřelů, přičemž on sám byl sestřelen jen jedenkrát. Stalo se tak 14. března 1943, kdy měl na kontě již osm sestřelů. Společně s Režňákem se vracel z postřelování pozemních cílů, na něž vypotřeboval veškerou munici. Při návratu v okolí obce Krasnoarmejskaja pak Režňák ještě zaútočil na formaci bombardovacích strojů DB-3f od 132.BAD a jeden z nich sestřelil. Ačkoli již neměl střelivo, Kovárik přitom simultánně útočil rovněž, aby klamnými útoky odlákal část nepřátelské palby od útočícího druhu. Nakonec však jeho Messerschmitt Bf 109G-2 (W.Nr. 10473) inkasoval zásahy a Kovárikovi nezbylo

Příslušníci hotovostního roje, zvk. František Cyprich a zvk. Izidor Kovárik pózuji v létě 1943 ve Vajnorech u Bf 109E-7. (via P. Šumichrast a J. Režňák)



Zvk. Izidor Kovárik pózuje na jednom zastaralém *Emilu* od vajnorského hotovostního roje. (via P. Šumichrast)

než s ním nouzově přistát poblíž obce Achtanizovskaja. Z takřka úplně zničeného stroje (poškození v rozsahu 70 %) však vyvázl bez zranění.

Za své nevšední výkony obdržel četná slovenská a německá vyznamenání a byl povýšen – nejprve na rotníka (1. ledna 1943) a poté mimořádně na zástavníka (1. července 1943).

Zpět na Slovensko se vrátil 17. července 1943. Po karanténě byl nejprve přidělen k hotovostnímu roji letounů Bf 109E, který z letiště Vajnory zajišťoval protivzdušnou obranu slovenského hlavního města a průmyslu v Pováží. Po návratu II. garnitury z východní fronty byla tímto úkolem pověřena celá letka 13, přezbrojovaná na modernější Messerschmitty Bf 109G-6. Značnou část z nich přejímal a zalétával právě on. U této tzv. pohotovostní letky sloužil až



Bratislava, 25. 4. 1944. Šéf *Deutsche Luftwaffenmission in der Slowakei* Gen.Lt. Ludwig Keiper právě předává zvč. Izidorovi Kovárikovi Německý kříž ve zlatě (*Deutsches Kreuz in Gold*).



do 29. dubna 1944, kdy byl přemístěn na letiště Tri Duby jako učitel létání u zdejší Letecké školy.

Zahynul krátce před Povstáním, ráno 11. července 1944. Na školním dvou-plošníku Gotha Go 145 tehdy vzlétl s dvacetiletým pilotním žákem II. ročníku Ladislavem Ciprianem. Při nácviku bojových obrátů a vybírání vývrtky se letounu ve výšce 400 až 600 metrů náhle utrhlo levé křídlo. Oba letci se z neovladatelného stroje pokoušeli vyskočit na padácích, ale byli nalezeni mrtví poblíž trosk letounu, který se v 08.30 zřítíl 2 až 3 kilometry východně od Zvolena. Kováříkův padák byl sice otevřený, ale šňůry se mu zachytily za ocasní plochy, zatímco Ciprianův padák ještě úplně otevřený nebyl, neboť jeho šňůry byly ještě normálně uloženy v obalu padáku. Zdali byla příčinou katastrofy technická vada konstrukce křídla, únava materiálu či sabotáž, to nebylo nikdy bezpečně objasněno.

Izidor Kovářík, který zahynul ve svých sedmadvaceti letech, je pohřben v rodných Kopčanech.

Školní dvouplošník Gotha Go 145 od Letecké školy na Trech Dubech. Typ, na němž zahynul Izidor Kovářík.



Potvrzené sestřely Izidora Kovárika:

Datum	Čas	Soupeř	Prostor
28.01.43	08.45	I-16	již. od Šapsugskaia
11.02.43	07.40	I-16	severozáp. od Šapsugskaia
25.02.43	13.56	Il-2	Azovské moře, sev. od Temrjuku
10.03.43	09.53	I-16	jihových. od Achtyrskaja
11.03.43	07.51	I-153	jihových. od Jerivanskaja
11.03.43	07.52	I-153	vých.jihových. od Jerivanskaja
12.03.43	08.42	Il-2	již. od Sennaja
13.03.43	07.27	LaGG-3	severových. od Petrovskaja
17.03.43	08.27	I-16	jihových. od Starodžereljevskaja
22.03.43	14.34	I-16	jihových. od Slavjanskaja
22.03.43	14.36	I-16	jihových. od Slavjanskaja
29.03.43	09.37	DB-3	vých. od Trojickaja
29.03.43	09.41	LaGG-3	záp. od Krasnoarmějskaja
31.03.43	06.45	LaGG-3	jihových. od Petrovskaja
10.04.43	06.35	I-16 (?)	vých. od Slavjanskaja
15.04.43	11.52	LaGG-3	vých. od Jerivanskaja
15.04.43	11.55	LaGG-3	vých. od Jerivanskaja
20.04.43	05.58	LaGG-3	již. od Slavjanskaja
21.04.43	13.55	LaGG-3	?
25.04.43	16.20	LaGG-3	již. od Gelendžiku
27.04.43	17.44	Boston	sev. od Achtyrskaja
27.04.43	18.13	MiG-3	severových. od Abinskaja
26.05.43	15.11	Jak-1	sev. od Krymskaja
29.05.43	08.45	Jak-1	severových. od Trojickaja
29.05.43	08.53	Jak-1	jihozáp. od Trojickaja
29.05.43	12.10	Jak-1	jihozáp. od Trojickaja
29.05.43	12.15	Jak-1	záp. od Trojickaja
17.06.43	05.15	Jak-1	severozáp. od Krasnoarmějskaja

Vyznamenání Izidora Kovárika:

Pamatná medaila Za tažení proti SSSR I. st. (13. 11. 1942)

Vyznamenanie Za hrdinstvo 3. st. (13. 11. 1942)

Vyznamenanie Za hrdinstvo 2. st. (14. 3. 1943)

Vyznamenanie Za zásluhy (1943)

Eisernkreuz II. Klasse (3. 1943)

Eisernkreuz I. Klasse (12. 5. 1943)

Frontflugspange in Gold (20. 5. 1943)

Ehrenpokal (12. 7. 1943)

Vojenný vítazný kříž 6. tr. (1944)

Deutsches Kreuz in Gold (17. 10. 1943, dekorace 25. 4. 1944)

Ján Gerthofer (24 sestřely)

V době vyhlášení samostatného Slovenského štátu patřil – na rozdíl od Jána Režňáka a Izidora Kovárika – již ke zkušeným letcům s bezmála desetiletou leteckou praxí ještě z dob ČSR. Ostatně, byl také o hodně starší, neboť se narodil 27. května 1910 v obci Láb, okr. Malacky. Po vychození měšťanské školy v Malackách neměla jeho rodina prostředky na jeho další studia a nedostal se ani do učení na řemeslo. Proto se dobrovolně přihlásil k letectvu a 1. října 1927 nastoupil do Školy pro odborný dorost letectva v Prostějově (ŠODL). Byl z ní vyřazen v pořadí jako 15. z celkem 32 žáků a získal zde kvalifikaci pilota dvoumístných letounů.

Dne 1. října 1929 narukoval k pozorovací letce 5 Leteckého pluku 2 v Olomouci a současně byl povýšen na svobodníka. Podle tehdejších předpisů měl vykonat běžnou prezenční vojenskou službu a pak ještě další dva roky měl

Jan Gerthofer, budoucí stíhací eso, byl před válkou plně kvalifikovaným pilotem těžkých bombardérů Blochů MB-200.





Piešťany, srpen 1940. Učitelé létání cvičné letky Letecké školy před školním strojem Praga E-241. Zleva Ivan Haluzický, Ján Chupek, Ladislav Jasík a Ján Gerthofer. (via J. Rajninec)

U cvičné letky Letecké školy v Piešťanech. Zleva Ján Chupek, Ľudovít Kukorelli, mechanik a Ján Gerthofer.

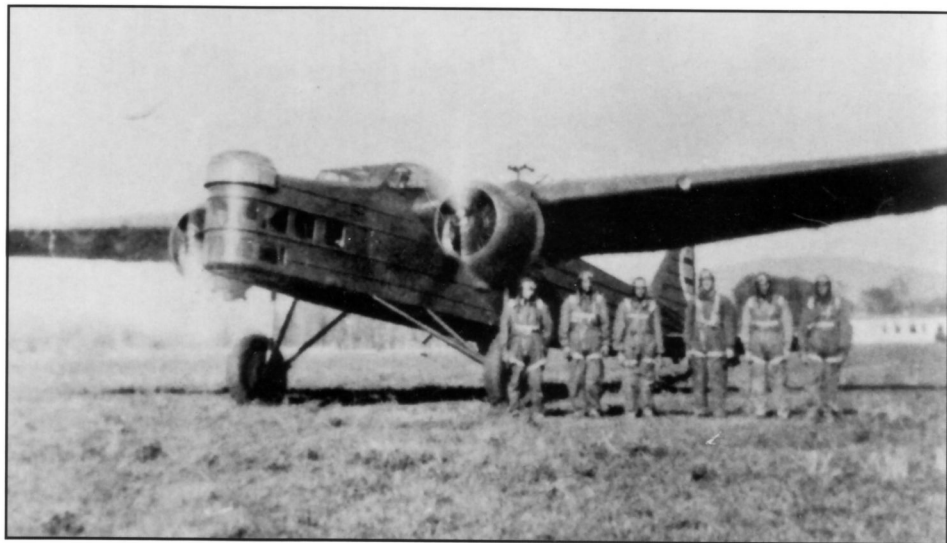




Dvojice slovenských Avii B-534, vybavených lyžovým podvozkom. Zcela vpravo je jediný dvumotorový bombardovací MB-200, který po vzniku Slovenského štátu přešel do služeb slovenského letectva. Jako jeden z mála slovenských „vícemotorových“ pilotů, přeškoleným na tento typ, s ním létal por. Ján Gerthofer.

setrvat v další činné službě (od 1. dubna 1931 do 31. března 1933) za dobu strávenou ve ŠODL. Dnem 15. února 1931 byl – již v hodnosti desátníka (povýšen 1. dubna 1930) – přemístěn k sousední letce 63, u níž s několika přestávkami strávil více než čtyři roky (oněmi přestávkami byla funkce instruktora vojenského výcviku, kterou konal od 25. září do 16. listopadu 1930 a od 23. září 1931 do 17. dubna 1932, a pilota školní letky VLU od 18. dubna do 30. září 1932). Po povýšení na četaře (10. květen 1931) setrval na vojně jako déleslužící (od 30. srpna 1932) a pak se rozhodl setrvat v další činné službě od 1. dubna 1933 až do 31. března 1938. Dále si proto zvyšoval svou vojenskou kvalifikaci, absolvoval kurz fotografů u Leteckého pluku 2 v Olomouci (2. února 1934 s hodnocením „výtečný“ jako 1. ze 17 frekventantů) a kurz létání za noci

Jediný slovenský bombardovací Bloch MB-200.12. Brzy dosloužil pro nedostatek náhradních dílů k motorům.





Karup-Grøve, jaro 1942. Přeškolování slovenského personálu na Messerschmittu Bf 109.
Vlevo Emil s bílým taktickým označením 96s před ocasními plochami.



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Messerschmitt Bf 109E s trupovým označením 96S používali v první polovině roku 1942 slovenští stíhači k výcviku u 5. (slowakei) Staffel/Jagdgruppe Drontheim na letišti Karup-Grøve v okupovaném Dánsku.

a podle přístrojů (1. října 1934). Jelikož ve službě u letectva mýnil setrvat jako voják z povolání (gážísta) a nadřizení byli s výkonem jeho služby plně spokojeni, tak byl 1. července 1936 přijat do přípravné školy rotmistrů letectva z povolání (pilotů) a krátce poté byl povýšen na rotného (1. říjen 1936). Normálně škola trvala tři, ale byla zkrácena na rok, takže ze Školy na rotmistry pěchoty v Milovicích byl vyřazen jako rotmistr letectva z povolání dne 1. července 1937, a to s hodnocením „velmi dobrý“ v pořadí jako 18. ze 147 frekventantů. Současně se zavázal k činné službě na dalších šest roků, tedy do 1. července 1943. Existenční jistota mu pak umožnila sňatek se slečnou Františkou Kužílkovou (23. dubna 1938 v Olomouci) a založení rodiny.



Piešťany, 27. 10. 1942. S příslušníky I. garnitury letky 13 se loučí náčelník štábu VVZ pplk.gšt. Alojz Ballay. Zleva stot. Ondrej Dumbala, npor. Ján Gerthofer, rtk.rtm. František Cyprich, rtk. Jozef Drlička, čtk. Jozef Švejdlík, pplk.gšt. Alojz Ballay, čtk. Ján Setvák (zakrytý), čtk. Štefan Martiš, čtk. František Brezina, čtk. Jozef Jančovič, čtk. Izidor Kovárik a rtk.rtm. Robert Nerád (šéfmechanik)

Pokud jde o jeho vlastní leteckou službu, tak mezitím byl od letky 63 z Olomouce 15. dubna 1935 přemístěn do Brna k Leteckému pluku 5, konkrétně k letce 83 (velitel mjr. Kurt Hošek), s níž prožil mobilizaci. Letka, umístěná od 19. září 1938 na mobilizačním letišti Měnin u Brna, měla tehdy ve výzbroji devět těžkých dvoumotorových bombardovacích strojů MB-200, tři Aera Ab-101 a jeden Fokker F-IX.

„Spolehlivý, svědomitý, iniciativní... odpovědnosti se nevyhýbá,“ praví se v jeho pravidelném služebním hodnocení ze 7. září 1938, podle něhož byl Gerthofer povahově „uzavřený, bez škodlivých sklonů a návyků.“ K představeným byl „přímý a ukázněný, k sobě rovným kamarádský, k podřízeným se chová přísně, je však spravedlivý. Velmi dobrého společenského vystupování a jest schopen reprezentace.“ Pokud jde o jeho letecké vlastnosti, čteme, že „předpisy ovládá dobře, jeví mimořádný zájem o střeleckou instrukci,“ a je „velmi dobrý a obratný pilot těžké bombardovací letky,“ který „velmi rád létá.“

Po rozpadu Československa byl z Brna repatriován na rodné Slovensko a 20. března 1939 nastoupil v Piešťanech službu u technické letky (31. ledna 1940 přejmenována na náhradní letku) zdejšího Leteckého pluku 3 *Generála-letce M. R. Štefánika*. Vzhledem k tomu, že šlo o jednoho z hrstky slovenských pilotů, jenž měl zkušenosti s vícemotorovými letouny, prošla mu zde rukama celá řada typů včetně jediného slovenského Blochu MB-200. Dva týdny po



Životnost frontových stíhaček se zpravidla počítala spíše ve dnech či týdnech. Dokladem toho je i osud tohoto sovětského stíhacího stroje LaGG-3 výr. č. 2666 („bílá 25“). Byl vyroben v Tbiliské továrně č. 31 dne 1. 12. 1942 a následně přidělen k 269. IAP. Pilotován seržantem O. I. Gavrilovem pak o šest týdnů později, 17. 1. 1943, skončil takto. S největší pravděpodobností jej sestřelil npor. Ján Gerthofer. (CAMO via V. Romaněnko)

Jmenování stíhacím pilotem byl 15. srpna 1940 přidělen k piešťanské letce 11, která měla ve výzbroji stíhací Avie B-534. U ní byl po necelých třech měsících, 1. listopadu 1940, povýšen na zástavníka letectva z povolání. Současně však konal i funkci instruktora v aeroklubu.

Prvního nasazení slovenského letectva na východě se zúčastnil od 22. června do 1. srpna 1941. Nikoli však jako stíhací, nýbrž jako kurýrní pilot, a to zpravidla na trase mezi Bratislavou a Lvovem. Krátce poté, 1. září 1941 byl povýšen na poručíka letectva z povolání.

Po absolvování výcviku na Messerschmittech Bf 109 u 5. (slowakei) Staffel/Jagdgruppe Drontheim na letišti Karup-Grøve v okupovaném Dánsku a po dodání prvních „stodevítek“ na Slovensko, byl 1. srpna 1942 ustanoven dočasným 2. pobočníkem velitele leteckého pluku. Krátký čas (od 12. do 22. září 1942) působil u tříčlenného nočního stíhacího roje Avii B-534 ve Vajnorech, ale již 1. října 1942 přemístěn do Piešťan k letce 13, s jejíž I. frontovou garniturou odešel 27. října 1942 na východní frontu.

Ačkoliv po válce – podobně jako většina dalších slovenských stíhačů – se hájil účelovým tvrzením, že „útočil jen tehdy, když byl sám napaden“, v tvrdých bojích nad Kavkazem, Kubání, Azovským a Černým mořem si tento velmi zkušený pilot vedl velice dobře a zdatně. V průběhu osmiměsíčních bojů vykonal dohromady 175 bojových letů, v nichž svedl 36 leteckých soubojů a dosáhl 24 potvrzených sestřelů. Svůj první sestřel (jeho obětí byl Polikarpov I-16) dobyl



Anapa, duben 1943. rtk. Ján Režňák (32 sestřelů), npor. Ján Gerthofer (24 sestřelů) a německý styčný důstojník Hptm. Karl Thiem před Bf 109G-4/Trop „žlutá 10“, na němž jsou viditelné stopy po zamalování trupových kódů. Hptm. Thiem pocházel z Rakouska a uměl česky, což mu usnadňovalo kontakt se slovenskými piloty.

Anapa, duben 1943. Na snímku zleva čerstvě povýšený velitel 13. (slow.)/JG 52, mjr. Ondrej Ďumbala, por. Ján Gerthofer a stot. Rudolf Kollár.





Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Geneze vzhledu jednoho ze slovenských *Emilů*: tento Bf 109E-7 (pravděpodobně W.Nr. 6476) je zobrazen v podobě krátce po přeletu na Slovensko, kam jej 24. 9. 1942 přelétl por. Ján Gerthofer. Má již slovenské znaky, ale ještě nemá zamalovaný německý *Stammkennzeichen* D-IX+WS...



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

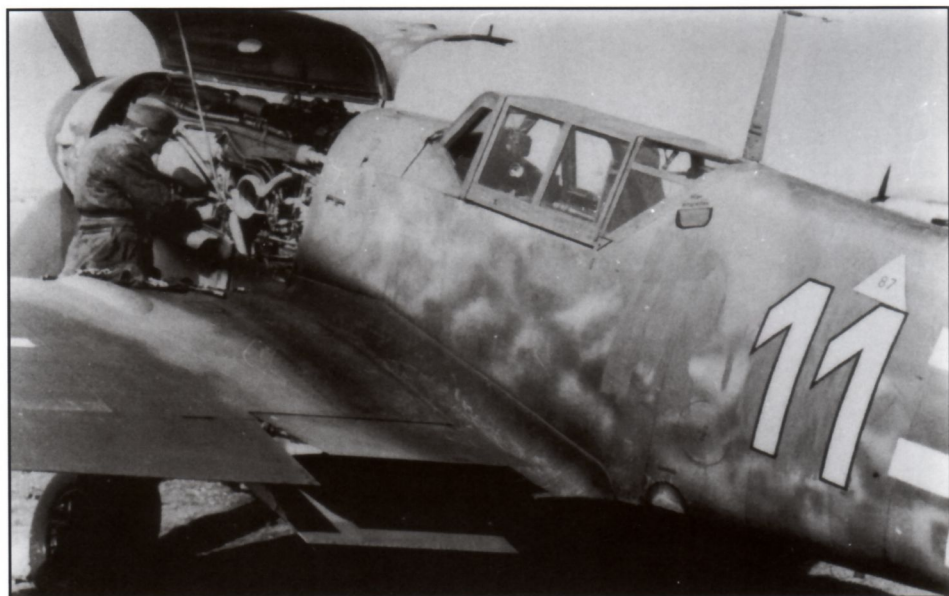
... zde je již se zamalovaným kódem D-IX+WS, přičemž poslední písmeno S trochu prosvítá pod žlutým pruhem...



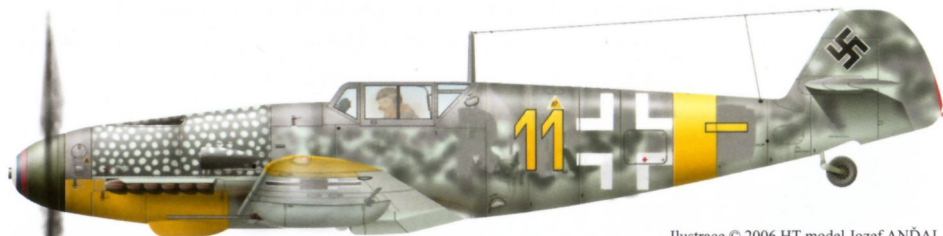
Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

... a zde tentýž stroj, ale již s označením "bílá 6", s nímž v říjnu 1942 odletěl s letkou 13 na východní frontu. Zde na něm létala celá řada slovenských pilotů, např. čtk. Ján Režňák s ním 13. 11. 1942 doprovázel bitevní Bf 110 útočící na pozemní pozice sovětských vojsk. Letoun byl odesán při dalších akcích a na Slovensko se nevrátil.

29. prosince 1942, a to při svém jedenadvacátém bojovém letu. Pětkrát dokázal sestřelit dva soupeře při jediné akci. Nejúspěšnějším dnem se pro něj stal 28. květen 1943, kdy v průběhu dvou letů sestřelil tři letouny – dva Jaky-1 a jeden La-5. Za poznámku jistě stojí i to, že byl prvním Slovákem, jemuž bylo (16. dubna 1943) přiznáno sestřelení Airacobry, považované za jednoho z nejvalitnějších protivníků na sovětské straně (téhož dne nárokoval sestřel téhož typu stroje i rtk. František Brezina, ale sestřel mu nebyl uznán). Stejného dne měl Gerthofer i svou jedinou zaznamenanou nehodu, a to když při přistávání



Slovenští mechanici při práci na Bf 109G-4 „žlutá 11“, na níž jsou viditelné stopy po zamalování trupových továrních kódů (*Stammkennzeichen*). Anapa, duben 1943.



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĐAL

U tohoto Messerschmittu Bf 109G-4/R6 „žlutá 11“ zřetelně prosvítalo první písmeno R z původního továrního *Stammkennzeichen*. Letoun, na němž létal m.j. npor. Ján Gerthofer, je nápadný také „kropenatým“ krytem motoru.

v Anapě poškodil svůj Messerschmitt Bf 109G-4 (W.Nr. 19330). Škoda nebyla velká, technici ji odhadli na 15 %, a pilot nebyl zraněn. Jeho bojové výkony mu vynesly nejen četná slovenská, německá, chorvatská a rumunská vyznamenání, ale i mimořádné povýšení na nadporučíka letectva (1. června 1943).

Z fronty se domů na Slovensko vrátil jako cestující na palubě dopravního Caudronu C-445M Goeland dne 13. července 1943. Již následujícího dne byl přidělen jako pilot k technické letce 1 v Piešťanech. Následně společně s několika dalšími důstojníky u cvičné letky v Piešťanech úspěšně absolvoval výcvik na dvoumotorových letounech Caudron C-445M Goeland (15. října 1943). Mezitím se zde podílel i na přebírání a zalétávání dvoutrupých průzkumných

Momentka z Anapy v roce 1943. Dobře viditelný je předek vrtulového krytu ve slovenských národních barvách. V pozadí Bf 109G-4 s trupovým číslem „žlutá 5“. Podobně jako tomu bylo v jiných případech nosilo toto taktické označení více strojů používaných 13. (slow.)/JG 52. (BA)



Focke Wulfů Fw 189A-2, ale i školních strojů Gotha Go 145, Focke Wulf Fw 44

Stieglitz a Heinkel He 72D Kadett, zakoupených od Němců. O několik měsíců později, 31. ledna 1944 byl pak přemístěn do Piešťan k cvičné letce jako zástupce jejího velitele a učitel praktického létání. Poté byl (společně s npor.let. Vladimírem Kriškem) vyslán do čtrnáctidenního kurzu pro velitele leteckých svazů ve Vídni (25. květen – 5. červen 1944), v jehož rámci létal na německých Messerschmittech Bf 108 a Bf 109 z letišť Vídeň-Seyring a Fels am Wagram. Jako kvalifikovaný pilot vícemotorových letounů byl pak 20. července 1944 odeslán do Itálie přebírat zakoupené třímotorové bombardovací letouny Savoia Marchetti SM-84 (sám stál před rokem u počátků jejich nákupu). Za řízením

Velitel letky 13 mjr. Ondrej Ďumbala a npor. Ján Gerthofer po návratu I. garnitury zpátky na Slovensko. Piešťany, podzim 1943.





Junkers W 34hi ve službách slovenských vzdušných zbraní. Gerthofer na něm 31.8.1944 absolvoval osudný let do Prešova s generálem Malárem.

jednoho z nich se domů vrátil až 17. srpna 1944, kdy se již schylovalo k povstání. Nešťastnou shodou okolností ho prožil v německém zajateckém táboře.

Po obědě 31. srpna 1944 totiž npor.let. Ján Gerthofer na dopravním letounu Junkers W 34hi odstartoval z Piešťan a přistál ve Vajnorech, kde odpoledne na palubu jeho stroje nastoupil velitel Východoslovenské armády, gen. Augustin Malár, vracející se ke svým jednotkám. Aniž tušili, že Skupina vzdušných zbraní (nejhodnotnější součást slovenských Vzdušných zbraní), která měla podporovat tento armádní sbor, odletěla téhož rána na sovětskou stranu, byli Malár s Gerthoferem po přistání na letišti Nižný Šebeš u Prešova v 18.05 zatčeni německými vojáky, odzbrojujícími obě slovenské divize. *„Po přistání jsem zaroloval k hangáru a otočil jsem letadlo tak, abych mohl ihned odstartovat,“* vzpomínal Gerthofer později. *„Stroj jsem nevypínal. Generál Malár se už chystal vystoupit, a v tom okamžiku stroj obklíčila tři auta s Němci, kteří mířili automaty na letadlo. Odstartovat se už nedalo a u letadla se objevilo auto s německým plukovníkem. Já zůstal sedět na místě a stále jsem věřil, že budu moci odstartovat. Jenže plukovník vyzval i mě, abych též vystoupil. Vypnul jsem stroj a následoval jsem Malára.“* Namísto plánovaného návratu do Piešťan byl npor. Gerthofer odtransportován do zajateckého tábora *Stalag XVIII*A v Kaisersteinbruchu v Rakousku. Po propuštění ze zajetí nastoupil 16. února 1945 v Piešťanech službu u Leteckého pluku (bez letadel) Haššíkovy Domobrany, ale většinu následujících týdnů strávil zotavováním se v piešťanských lázních.

Po přechodu fronty se 4. dubna 1945 nastoupil službu u tzv. Povážského praporu slobody v Piešťanech (této jednotce však po válce nebyl přiznán cha-

Gen. Augustin Malár (1894-1945) z německého zajetí nevyvázl. Po zjištění, že do příprav Povstání byl částečně zasvěcen, jej nacisté popravili. Že byl jedním z pouhých dvou slovenských nositelů *Ritterkreuzu* mu nepomohlo.



rakter odbojové organizace) a po zpravodajském prověření byl přijímací komisí v Turčianském Sv. Martině 9. května 1945 prezentován v čs. armádě, kde mu byla potvrzena jeho dosavadní hodnost nadporučíka letectva. Odtud byl odeslán k Leteckému výcvikovému středisku do posádky ve Spišské Nové Vsi, kde od 6. června 1945 vykonával funkci velitele zdejší Školní letky. K 1. srpnu 1945 byl přemístěn do Piešťan k Letištní peruti 2, u níž vykonával funkci pobočníka velitele (28. února 1946 byla Letištní peruč 2 přecíslována na Letištní peruč 12 a ta byla 6. června 1946 přejmenována na Leteckou základnu 12).

V jeho tehdejších pravidelném služebním hodnocení, vypracovaném 10. prosince 1945 velitelem Letištní peruti 2, škpt.let. Karolem Klusáčkem a 25. ledna 1946 podepsaném zastupujícím velitelem letectva 4. vojenské oblasti, pplk.let. Júliusem Trnkou, se m.j. uvádí: „*Smysl pro povinnost a zodpovědnost na výborném stupni, je velmi iniciativní. Velmi dobrého vojenského vystupování, vždy přímý a nekompromisní. Mimo službu kamarádský, žije v uspořádaných rodinných poměrech.*“ V rubrice intelektuální a teoretické znalosti čteme, že je „*velmi dobré paměti, duševní pružnosti a rychlosti postřehu. Logicky uvažuje velmi dobře,*“ má „*dobré všeobecné vzdělání,*“ ale „*vojenské teoretické vědomosti jmenovaného nejsou dostatečně využity, neboť se jedná o zkušeného výborného polního pilota letce.*“ Jeho „*schopnost k výchově a výcviku podřízených je vynikající, k podřízeným je tvrdým nekompromisním vzorným vojákem.*“ Celkově byl hodnocen vysoce lichotivým stupněm „*výborný.*“

Dnem 17. července 1946 byl výnosem MNO dočasně uvolněn z vojenské služby a přidělen do Bratislavy k Povereníctvu dopravy a veřejných prac, konkrétně k jeho odboru civilního letectví. Působil zde jako vedoucí jeho technického oddělení a především jako dopravní pilot pro potřeby Slovenské národní rady a Sboru povereníkov. Nejčastěji pilotoval dvoumotorové letouny Douglas C-47 Skytrain (Dakota), a to i do zahraničí. Toto jeho přidělení však po roce vypršelo. Protože však u Povereníctva dopravy míněl setrvat i nadále, byla mu 17. srpna 1947 udělena jednoroční dovolená bez platu až konečně 1. dubna 1948 dosáhl svého konečného propuštění do zálohy v hodnosti npor.let. v záloze (6. října

1950 povýšen na kpt.let. v zál.). Poté dále létal jako dopravní pilot a také působil jako vedoucí technický referent. Po třech letech, k 1. červnu 1951 byl však jako státně nespolehlivý propuštěn. Následovala léta proskribování, kdy byl neustále přerazován z místa na místo.

Od června 1951 pracoval jako dělník v podniku Cementárny n.p. Stupava a ná-sledně byl i s rodinou vystěhován z Bratislavy. O rok později, v červenci 1952 nastoupil u podniku Československé štátne cesty Povážská Bystrica n.p. (závod 1603 Rimavská Sobota) a nakonec se v březnu 1954 uchytil jako technický kontrolor Strojáreň n.p. Piesok, kde vystudoval večerní mistrovskou školu a poté zde pracoval jako plánovač.

Po odchodu do penze žil v Podbrezové, kde 9. srpna 1991 zemřel ve věku 81 roků. Pohřben je v Bratislavě.

Potvrzené sestřely Jána Gerthofera:

Datum	Čas	Soupeř	Prostor
29.12.42	12.18	I-16	sev. od Tuapse
17.01.43	13.45	LaGG-3	jihozáp. od Smolenskaja
12.03.43	06.15	I-16	jihozáp. od Grivenskaja
14.03.43	05.10	LaGG-3	Azovské moře, sev. od Ačtanizovskaja
15.03.43	07.51	Il-2	Azovské moře, záp. od Petrovskaja
15.03.43	07.53	Il-2	Azovské moře, sev. od Temrjuku
21.03.43	11.28	Pe-2	Černé moře, jihových. od Myschako
30.03.43	06.03	I-153 (?)	záp. od Petrovskaja
30.03.43	13.05	I-16	sev. od Anastasijevskaja
16.04.43	12.03	LaGG-3	Černé moře, již. od Gelendžiku
16.04.43	12.05	Airacobra	Černé moře, již. od Gelendžiku
19.04.43	16.52	LaGG-3	Černé moře, již. od Anapy
21.04.43	09.26	Il-2	Černé moře, jihojihozáp. od Anapy
21.04.43	11.35	Airacobra (LaGG-3 ?)	severozáp. od Anapy
24.04.43	16.48	LaGG-3	Solncedar
24.04.43	16.50	Boston	vých. od Novorossijsku
30.04.43	12.16	LaGG-3	severových. od Novorossijsku
03.05.43	15.05	Il-2	jihozáp. od Krymskaja
03.05.43	15.10	LaGG-3	již. od Krymskaja
26.05.43	15.09	Jak-1	již. od Svistelnikov
28.05.43	07.10	La-5	již. od Trojickaja
28.05.43	10.42	Jak-1	Varenikovskaja
28.05.43	10.52	Jak-1	záp. od Trojickaja
14.06.43	06.30	Jak-1	záp.jihozáp. od Petrovskaja

Vyznamenání Jána Gerthofera:

Vyznamenanie Za hrdinstvo 3. st. (5. 5. 1943)

Vyznamenanie Za hrdinstvo 2. st. (5. 5. 1943)

Vyznamenanie Za zásluhy (27. 8. 1943)

Vojenný víťazný križ 5. tr. (14. 3. 1944)

Eisernkreuz II. Klasse (24. 1. 1943)

Eisernkreuz I. Klasse (29. 4. 1943)

Ehrenpokal (22. 7. 1943)

Frontflugsspange in Gold (12. 5. 1943)

Stříbrná medaile Koruny krále Zvonimíra 3. st. s meči (13. 7. 1944)

Virtutea aeronautica - la croix d'or (25. 4. 1944)

František Cyprich (15 sestřelů):

V povědomí širší odborné veřejnosti je znám především jako příslušník povstaleckého letectva a zejména jako autor posledního sestřelu, provedeného na dvoupláštníku s pevným podvozkem. To však bylo prakticky až v závěru jeho aktivní bojové činnosti. Jeho válečné osudy jsou ale podstatně pestřejší. Dobře o tom vypovídá sbírka jeho vyznamenání – kromě četných slovenských, německých či chorvatských obsahuje i československá a sovětská vyznamenání.

Také on započal svou aktivní leteckou činnost ještě v dobách ČSR. Narodil se 1. října 1917 v obce Svrčinovec, okr. Čadca. Po vychození měšťanské školy se vyučil elektromontérem a základní pilotní výcvik prodělal v aeroklubu



František Cyprich. (via M. Fekets)

Tablo Pilotního kursu presenčně sloužícího mužstva. Z 80 frekventantů jich 24 sloužilo za války v RAF a 9 u slovenského letectva. František Cyprich je ve spodní řadě sedmý zleva.



Avia B-534 s označením M-3 od letky 13, fotografovaná za letu Jánem Režňákem. (via J. Režňák)



v rámci alce *1000 nových pilotů*. Poté, co se podrobil dobrovolnému odvodu, nastoupil 1. října 1936, v den svých devatenáctých narozenin prezenční vojenskou službu v Nitře u Leteckého pluku 3 *Generála-letce M. R. Štefánika*. Na rozdíl od značné části ostatních kolegů-poddůstojníků, kteří pilotní výcvik prodělávali ve specializované Škole pro odborný dorost letectva, voj. František Cyprich byl vycvičen na pilota přímo u pluku. Po narukování byl nejprve vtělen k pozorovací letce 9 v Nitře, kde absolvoval přijímač. Poddůstojnickou školu prodělal v Praze u Leteckého pluku 1 *T. G. Masaryka* (absolvoval 2. listopadu 1936), pilotní výcvik u školní letky 1 VLU v Prostějově (od 2. ledna 1937) a bojový stíhací výcvik u cvičné letky Leteckého pluku 4 v Hradci Králové (absolvoval 12. listopadu 1937).

Po úspěšném dokončení stíhacího výcviku byl 16. listopadu 1937 povýšen na svobodníka a přemístěn zpět na rodné Slovensko, jmenovitě do Piešťan k letce 39, vyzbrojené standardními stíhacími dvouplošníky Avia B-534. Po splnění dalších předepsaných podmínek byl jmenován pilotem-letcem a určen ke stíhacím pilotům (1. prosince 1937) a o několik měsíců později byl povýšen na desátníka (1. května 1938). V průběhu zářijové mobilizace byla letka 39



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Avia B-534 s označením M-3 sloužila v roce 1941 u letky 13 v Piešťanech. Jedním z jejích dlouholetých příslušníků byl i František Cyprich.

přemístěna na mobilizační letiště Kuchyňa u Malacek, ale počátkem října 1938 se přesunula na východní Slovensko, jmenovitě na polní letiště Vigláš, odkud čelila maďarskému letectvu, které často narušovalo československý vzdušný prostor.

Ačkoli v době Mnichovské krize Františku Cyprichovi již končila dvouletá vojna, v důsledku mobilizace byl pochopitelně 1. října 1938 ponechán v činné vojenské službě, následně byl jmenován polním pilotem-letcem (1. prosince 1938), povýšen na četaře v záloze (1. února 1939) a přesně o měsíc později podepsal závazek na další dobrovolnou činnou vojenskou službu. O dva týdny později se společný stát rozpadl. Tato událost jej zastihla opět na mírovém letišti v Piešťanech.

Svůj křest ohněm absolvoval krátce po rozpadu společného státu, tj. v březnu 1939, a to v pohraničním konfliktu s Maďarskem. Jakmile se rozhořely boje, byl společně s několika dalšími urychleně odeslán z Piešťan do Spišské Nové Vsi, kde odpoledne 24. března 1939 dostal první a na dlouhou dobu poslední příležitost k boji s Maďary. Ve všeobecném zmatku odstartoval proti maďarským bombardovacím Junkersům Ju 86K, které právě provedly překvapivý nálet na letiště, ale nedohnal je. Další příležitost k sestřelení maďarského letounu dostal až o více než pět let později. Tehdy ji už nepromarnil, ale nepředbíhejme.

Po reorganizaci slovenského letectva se stal příslušníkem nově organizované stíhací letky 13, u níž byl 1. srpna 1940 povýšen na rotníka. V jejích řadách se v létě 1941 zúčastnil polního tažení slovenské armády proti SSSR. Ačkoli letka

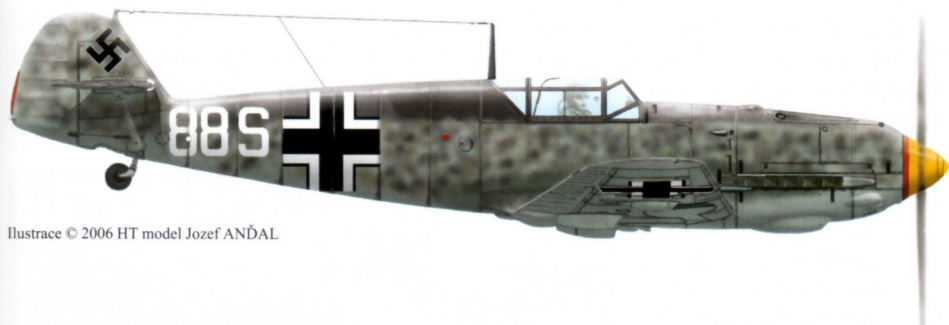
Z přeškolování na základně Karup-Grøve. František Cyprich se seznamuje s kabinou Bf 109D.
„Sekunduje“ mu Jozef Jakab.





Základna Karup-Grøve v okupovaném Dánsku, jaro 1942. Přeškolování slovenského personálu na Messerschmitty Bf 109. V popředí piloti rtk.rtm. Jozef Jakab, rtk.rtm. František Cyprich a čtk. Jozef Švejčík. Vzadu dva Bf 109E-3, stroj vpravo má bílé taktické označení 88s (s jako schul) před ocasními plochami. Jde o W.Nr. 2945, který později na Slovensku létal jako „bílá 2“.
(via J. Režňák)

13 dostala již 1. srpna 1941 rozkaz nepostupovat dál a následně byla stažena zpět na Slovensko, několik jejích pilotů zakrátko posílilo „sesterskou“ letku 12, která společně se slovenskou Rychlou divizí pokračovala dál v bojích hlouběji



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Messerschmitt Bf 109E-3 W.Nr. 2945 s označením 88S používali slovenští stíhači k výcviku u 5. (slowakei) Staffel/Jagdgruppe Drontheim na letišti Karup-Grøve v okupovaném Dánsku. Vrtulový kužel odpovídal subvariantě E-7. Stroj byl později dodán na Slovensko, kde létal s označením „bílá 2“. (viz s. 57-59).



Príslušníci 13. (slow.)/JG 52 v Anapě před jedním z Bf 109G-4/Trop.
V plovacích vestách Ján Režňák a František Cyprich. (via P. Šumichrast)

v sovětském vnitrozemí. K posílám patřil i rtk. Cyprich, jenž byl letce 12 „zapůjčen“ 4. srpna 1941 (podle jiných zdrojů odletěl zpátky do pole až 13. září). Opozice ze strany sovětského letectva byla tehdy minimální, takže si nemohl připsat žádný sestřel. Při jedné příležitosti, 18. září 1941, v průběhu doprovodu pozorovacího stroje Letov Š-328, však v přízemním letu identifikoval nepřátelskou automobilovou kolonu. Jakmile nabyl jistoty, že jde o příslušníky Rudé armády, tak na své B-534 na kolonu bez váhání zaútočil. Dva z automobilů se mu podařilo zapálit a pěchota, kterou automobily převážely, se rozprchla.

Zpátky na Slovensko se vrátil až 17. října 1941 a relativní pohoda mírového létání v zázemí neměla trvat dlouho. Jako nyní již zkušený pilot byl totiž vybrán do přeškolovacího kurzu na Messerschmittu Bf 109 u 5. (slowakei) Staffell/Jagdgruppe Drontheim na letišti Karup-Grøve v okupovaném Dánsku. Kurs

Veterán 13.(slow.)/JG 52, zvk. František Cyprich pózuje u jednoho z *Emilů* tzv. hotovostního roje, zřízeného v létě 1943 na letišti Vajnory u Bratislavy. Na stroji jsou zřetelné stopy po zastříkání původního německého *Stammkennzeichen* (D-???K).



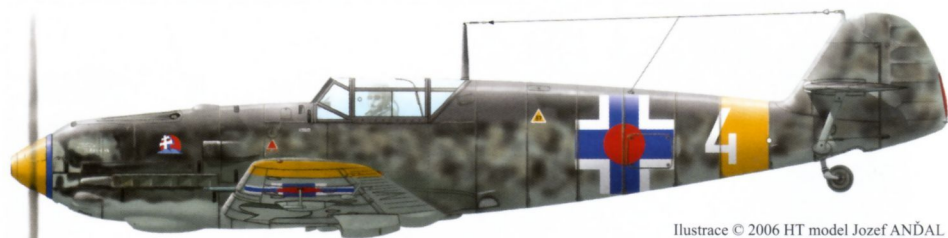


Zvk. Izidor Kovárik a zvkc. František Cyprich v létě 1943 ve Vajnorech u Bf 109E-7.
(via P. Šumichrast a J. Režňák)

probíhal od 25. února do 5. července 1942. Po jeho ukončení a návratu na Slovensko pak 27. října 1942 s I. garniturou letky 13 odletěl opět na východní frontu znovu.

V tvrdých bojích nad Kavkazem, Kubání a Černým mořem si vedl mimořádně úspěšně. Nepatřil k těm, kteří akumulovali více sestřelů při jediné akci, zpravidla se vracel jen s jedním. Dva soupeře při jediné misi sestřelil „jen“ dvakrát – 4. května a 20. června 1943, kdy poslal k zemi dva LaGGy-3, resp. Jaky-1. Celkem mu německé záznamy oficiálně přiznávají 12 sestřelených protivníků; další 3 sestřely mu pro absenci svědků uznány nebyly. „*Velmi dobrý velitel stíhacího roje a skupiny... odvážný stíhací pilot, rozhodný a nebojácný v leteckých soubojích, velmi rád létá,*“ psal 20. září 1943 v jeho pravidelném služebním hodnocení velitel cvičné letky v Piešťanech, mjr.let. Ondrej Ďumbala, jeho někdejší velitel na frontě. Bojové výkony mu kromě několika vyznamenání vynesly i mimořádné povýšení na zástavníka letectva (1. dubna 1943).

Z fronty domů se František Cyprich vrátil 17. července 1943. Nejprve se stal příslušníkem hotovostního roje na letišti Vajnory a jako voják z povolání byl jmenován jeho velitelem (20. srpna 1943). Roj (jehož úkoly posléze převzala celá letka 13, jejíž II. garnitura se na Slovensko vrátila v listopadu 1943) byl sice prioritně určen k obraně slovenského hlavního města Bratislavy, ale zvkc. Cyprich se žádného boje s Američany nezúčastnil. Ještě předtím nežli velení roje převzal npor.let. Vladimír Kriško, byl 31. října 1943 díky svým cenným leteckým a bojovým zkušenostem přemístěn jako učitel praktického létání do



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Messerschmitt Bf 109E-4 „bílá 4“ patřil do původní výzbroje I. frontové garnitury letky 13, která od 27. 10. 1942 působila na východní frontě. Zobrazen je v podobě, v jaké se nacházel v Piešťanech krátce před odletem na frontu.

Letecké školy na letišti Tri Duby u Zvolena. Společně s ním zde v roli učitelů praktického létání působili i další zkušení stíhači, např. zvk. Izidor Kovárik (zahynul 11. července 1944) a zvk. František Brezina, další veteráni letky 13.

František Cyprich zde žáky cvičil až do vypuknutí povstání, kdy se automaticky stal příslušníkem zdejší Kombinované letky. V jejím rámci vykonal celkem 22 bojových letů. Z velké části šlo o útoky na pozemní cíle, přičemž na zemi zničil 8 nepřátelských automobilů, 10 povozů a úspěšně podporoval vlastní pěší vojska. Především však dobyl další tři sestřely, čímž se stal jednou z nejvýraznějších postav povstaleckého letectva. První z nich dosáhl 2. září 1944, kdy na své Avii B-534 poblíž Radvaně nedaleko od Banské Bystrice sestřelil maďarský třímotorový Junkers Ju 52/3m od 102/1. futárszálito század MKHL, letící ze základny Budaörs do Krakova. „Dohonil jsem ho nad Radvaní,“ vzpomínal Cyprich později. „Udělal jsem na něj nálet... měl jsem ho plný zaměřovač, jako by byla přede mnou stodola a všechny náboje by šly do něho. Já jsem si ale uvědomil, že na to musím jinak... Udělal jsem druhý nálet, nejprve jsem zamířil na pravý motor, a když jsem do něj pustil dávku, začal kouřit. Potom jsem zamířil na levý motor a už jsem viděl, že jde dolů. Byl jsem rád, že jsem sestřelil první letadlo v povstání, a přistával jsem na letišti hrdě...“ Ačkoli maďarský stroj nebyl ozbrojený, pro historii budiž zaznamenáno, že jednak šlo

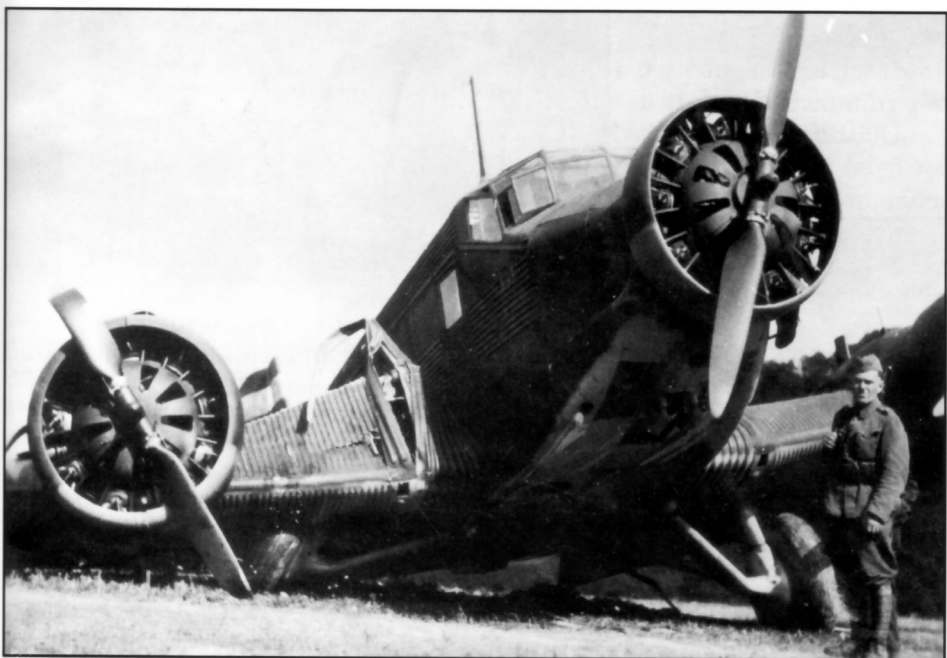
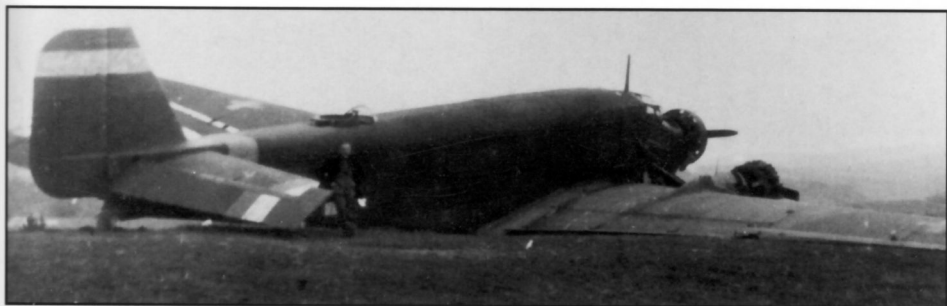


Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Messerschmitt Bf 109G-4 „žlutá 7“ ze stavu 13.(slow.)/JG 52. Podobně jako několik dalších *Gustavů* od této jednotky nesl „kropenatý“ kryt motoru.



Prvního sestřelu povstaleckého letectva dobyl František Cyprich 2. 9. 1944. Letíce na zastaralé dvouplošné Avii B-534 sestřelil poblíž Radvaně tento maďarský třímotorový Junkers Ju 52/3m (S.2+07) od 102/I. futárszállító század MKHL (transportní perut maďarského královského letectva), letící na trase mezi Budapeští a Krakovem.





Zajatí maďarští letci z Ju 52/3m, sestřeleného 2. 9. 1944 Františkem Cyprichem. Ze čtyřčlenné osádky letounu přežili kapitán György Gách, druhý pilot Nándor Vermes a radiotelegrafista Imre Maszlagi, zatímco palubního mechanika László Székyho usmrtila Cyprichova dávka ještě ve vzduchu.



Tri Duby, počátek září 1944. Povstalecká Avia B-534.217 s jugoslávským dobrovolníkem, mjr. Arsenijem Boljevičem v kabině. Přexponovanost snímku nedovoluje přesně identifikovat trupové označení, ale S-13 se zdá nejpravděpodobnější. Letoun nesl již výrazné známky opotřebení a neměl ani prostřední díl krytu kabiny. (via J. Vraný)

o první úspěch povstaleckého letectva a současně o poslední sestřel dosažený na dvouplošníku s pevným podvozkem. Zbylé dva sestřely – průzkumný Fw 189 a bombardovací Ju 88 – dobyl na moderním Messerschmittu Bf 109G-6.

Protože v té době bylo již rozhodnuto o přeškolení slovenských letců na sovětskou techniku, byl v noci ze 7. na 8. října 1944 letecky evakuován letounem Lisunov Li-2 do Lvova. Po nezbytném sovětském zpravodajském prověření byl do řad československé armády formálně přijat dnem 17. října 1944 a posléze byl zařazen k formovanému 2. čs. stíhacímu leteckému pluku. Vzhledem ke svým nemalým bojovým i instruktorským zkušenostem zde byl zařazen do funkce učitele létání. Pluk, vyzbrojený Lavočkiny La-5FN a poté i La-7 se však pro nedostatek času již do bojové činnosti zapojit nestačil. Ještě před

„Mýtická“ povstalecká Avia B-534 s trupovými kódy S-12 nikdy s povstaleckými znaky nalétala. Stroj byl v rozebraném stavu ponechán v hangáru letiště Tri Duby, kde dosloužil jako zdroj náhradních dílů. (via J. Vraný)





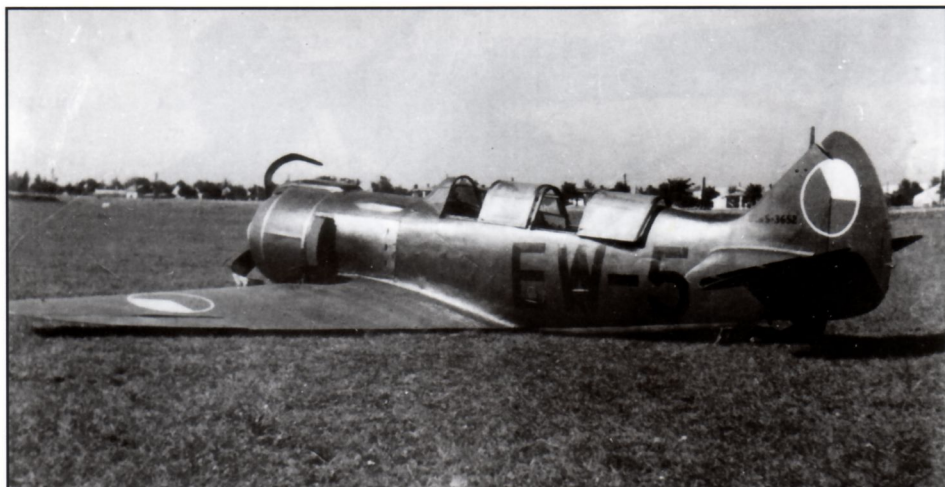
Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Kruh se uzavřel. V dobách povstání na Slovensku bojovali stíhači Kombinované letky opět s Avii B-534, na nichž kdysi začínali. Zde je stroj B-534.217, který byl veteránem tažení proti Sovětskému svazu: v roce 1941 ve stavu letky 12, o rok později u letky 11. V následujícím roce se vrátil zpět k letce 12, od níž byl nedlouho před povstáním, 26. 5. 1944 předisponován do stavu Letecké školy na letišti Tri Duby, kde po zahájení protiněmeckého povstání přešel automaticky do stavu tamní Kombinované letky. Letoun byl mnohokrát v minulosti zobrazován s trupovým označením S-12, které je však nesprávné (toto označení patřilo ve skutečnosti jinému stroji, který byl v rozebraném stavu ponechán v hangáru letiště Tri Duby jako zdroj náhradních dílů a nikdy nenesl povstalecké znaky). Ve skutečnosti měl B-534.217 trupové označení S-13 (nebo S-18 – z dochované fotodokumentace to není možné odlišit, ale „třináctka“ se zdá pravděpodobnější).

Letoun nesl již výrazné známky opotřebení a neměl ani prostřední díl krytu kabiny. Je pravděpodobné, že 2. 9. 1944 právě na tomto letounu dávný veterán 13.(slow.)/JG 52, zvk. František Cyprich sestřelil maďarský transportní Ju 52/3m.

koncem války, dnem 7. března 1945 byl František Cyprich povýšen do hodnosti praporčíka letectva.

Po příletu 1. čs. smíšené letecké divize do Prahy byl 1. června 1945 povýšen na poručíka letectva a 29. srpna 1946 na nadporučíka letectva. Navíc protiněmecká činnost mu vynesla pět československých a sovětských vyznamenání. V té době už opět sloužil na rodném Slovensku, kam se tři měsíce po skončení války přesunula nově organizovaná 4. letecká divize (tj. bývalá 1. čs. smíšená letecká divize v SSSR), složená převážně z letců slovenské národnosti. V průběhu zdejší služby měl tři letecké nehody: 15. dubna 1946 na Aradu Ar 96B (C-2), 26. srpna na bojovém La-7 a 24. září na cvičném ULa-5 (někdy také označován jako La-5UTI). Ve všech třech případech to skončilo pouze poškozením letecké techniky (obě „lavočky“ však pro svou krátkou životnost již nebyly opraveny). V čele 1. letky Leteckého pluku 2 v Piešťanech setrval jen do 1. října 1946, kdy byl přemístěn k Ministerstvu vnitra-velitelství bezpečnostního letectva. Po vzniku této letecké složky bylo totiž zřejmé, že přinejmenším část z jeho létajícího personálu budou tvořit slovenští piloti, neboť BL bylo před-



Cvičný stíhací Lavočkin ULa-5 výr. č. 39213652 (EW-5) po nehodě, k níž došlo 24. 9. 1946 v Piešťanech. Npor.let. František Cyprich a rtm.let. Julius Zvara vyvázli bez újmy. (J. Krumbach)



nostně vyzbrojováno Messerschmitty Bf 109G (S-99), které tito dobře znali z války. K 1. říjnu 1946 byl tedy zařazen jako zástupce velitele letecké hlídky (LH) na letišti Bratislava-Vajnory a dne 15. července 1947 byl přemístěn k LH Košice a ustanoven jejím velitelem (společně s ním u LH Vajnory a LH Košice sloužilo jiné slovenské eso, prap.let. František Hanovec, rovněž bývalý příslušník 13.(slow.)/JG 52). V tomto zařazení se v létě 1947 kromě jiného zúčastnil Akce B, tj. leteckých akcí proti sotním banderovců (tj. příslušníků UPA), probíjejícím se přes východní Slovensko a Moravu do Rakouska. Dne 9. srpna 1947 zde měl další leteckou nehodu, a to na S-99, ale opět vyvázl bez vážnější újmy.



Důchodce František Cyprich v roce 1975 před renovovanou Avii B-534, která je dnes součástí sbírek Leteckého muzea VHÚ v Praze-Kbelích.

Zpátky k vojenskému letectvu se vrátil 15. července 1948. Byl zařazen ve Zvolenu k Leteckému pluku 1 *Zvolenskému* a ustanoven velitelem jeho 1. letky (1. srpna 1948). Jednotka v té době létala s dosluhujícími stíhačkami S-95 a S-97 (La-5FN, resp. La-7) a přebírala Avie S-199. Zde byl 1. března 1949 povýšen na kapitána letectva z povolání. K jeho další činnosti nejsou k dispozici spolehlivé archivní materiály. Je však známo, že po určitý čas zastupoval velitele pluku mjr.let. Vladimíra Křiška, že po určitý čas byl rovněž zástupcem velitele výcviku u Pilotního stíhacího kurzu, přičleněného k Leteckému pluku 1 a že posledním Cyprichovým působištěm bylo Letecké učiliště v Prešově, kde naposledy velel TZL. Po propuštění do zálohy v hodnosti podplukovníka, k čemuž došlo k 30. září 1958, pracoval až do odchodu do penze (1973) v Leteckých opravárnách v Trenčíně. V roce 1991 byl v rámci rehabilitace povýšen na plukovníka v.v.

Starý, nyní již ovdovělý muž, patřící k legendám slovenského letectva, žije v Trenčíně.

Potvrzené sestřely Františka Cypricha:

Datum	Čas	Soupeř	Prostor
31.01.43	11.30	Il-2	Kropotkin
10.02.43	10.10	I-153	jihozáp. od Něberdžajevskaja
26.03.43	11.27	Il-2	vých. od Jerivanskaja
29.03.43	16.54	LaGG-3	záp. od Petrovskaja
19.04.43	16.53	LaGG-3	Černé moře, jihozáp. od Anapy
27.04.43	16.20	I-16 (?)	Krymskaja
30.04.43	16.20	LaGG-3	4 km jihových. od Krymskaja
04.05.43	09.02	LaGG-3	již. od Krymskaja
04.05.43	09.10	LaGG-3	severozáp. od Gelendžiku
20.06.43	16.45	Jak-I	jihových. od Abinskaja
20.06.43	16.54	Jak-I	jihových. od Abinskaja
30.06.43	08.02	LaGG-3	sev. od Slavjanskaja
02.09.44	09.00	Ju 52/3m	Radvaň
06.09.44	18.10	Fw 189 (1/2)	Kremnička
12.09.44	08.30	Ju 88	sev. od Brezna n. Hronom

Vyznamenání Františka Cypricha:

Pamätná medaila so štítkom (1940),
 Pamätná medaila Za ťaženie proti SSSR I. st. (1943)
 Vyznamenanie Za hrdinstvo 3. st. (14. 3. 1943)
 Vyznamenanie Za hrdinstvo 2. st. (14. 3. 1943)
 Vyznamenanie Za zásluhy
 Vojenný víťazný kríž 6. tr.
 Eisernkreuz II. Klasse (1941)
 Eisernkreuz I. Klasse (6. 6. 1943)
 Frontflugsspanne in Gold (12. 5. 1943)
 Stříbrná medaile Koruny krále Zvonimíra na vojenské stuze (13. 7. 1944)
 2x Československý válečný kříž 1939 (23. 4. 1945 a 1946)
 Československá medaile Za chrabrost (1945)
 Řád Slovenského národného povstání I. tr. (1945)
 Československá vojenská pamětní medaile se štítkem SSSR (1945)
 Za pobědu nad Germanijej
 Za zásluhy o ČSLA I. a II. st.

František Brezina (14 sestřelů)

Budoucí čtvrtý nejúspěšnější stíhač slovenských Vzdušných zbraní se narodil 28. srpna 1918 v obci Dolný Játov v okrese Nové Zámky v chudé rodině zemědělského dělníka. V roce 1931 se rodina přestěhovala do obce Mnešice v okrese Nové Město nad Váhom. Vyučil se zahradníkem a od září 1935 do září 1937 pracoval jako vinohradnický praktikant u firmy Františka Fumanna v Paninii.

Létat začal ještě za ČSR, neboť se dobrovolně přihlásil k letectvu a 1. října 1937 nastoupil do dvouleté Školy pro odborný dorost letectva při VLU v Prostějově. Zde absolvoval nejprve základní vojenský a poté pilotní výcvik, ale dokončil jej až po rozpadu společného státu, kdy byl přeložen k cvičné letce do Piešťan, kde prodělal i stíhací výcvik. Mezitím byl povýšen na slobodníka (6. dubna 1939) a následně na desiatníka (1. července 1939) a současně byl jmenován pilotem-letcem a následně polním pilotem-letcem (1. listopadu 1940). Změnil se i jeho branný poměr, tj. byl přelo-



František Brezina.

Trojice slovenských Avii B-534 během doprovodu německého letounu nad Ukrajinou.





Sestřeleného čtk. Františka Brezinu od sovětského zajetí zachránil 25. 7. 1941 čtk. Štefan Martiš.

Snímek pochází z rekonstrukce této události, která se uskutečnila několik měsíců po události, počátkem října 1941 již v Piešťanech na Slovensku. K filmování byl použit stroj letky 11, o čemž dobře vypovídá trupové písmeno K, patřící právě této letce (letka 12 měla písmeno L a letka 13 literu M). Zachráněného Brezinu představoval vycpaný panák. Nafilmovanou epizodu měli možnost diváci shlédnout ve filmovém žurnále *Nástup* a pak také v celovečerním filmu *Od Tatier po Azovské more*. (via J. Krumbach)

Zachránce Štefan Martiš a zachráněný František Brezina. Oba se později stali stíhacími esy.





Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Avia B-534 s trupovým označením M-5 sloužila v roce 1941 u letky 13.

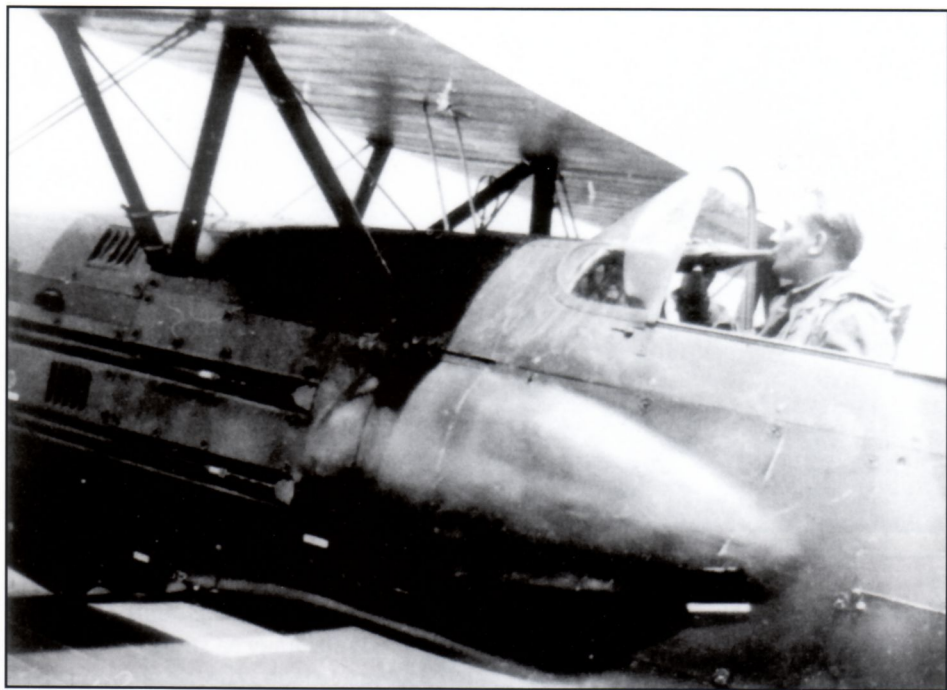
žen do skupiny poddůstojníků letectva z povolání na dobu šesti let a povýšen na čatníka (1. října 1940).

Po dvouměsíčním teoretickém a praktickém přezkoušení pak dne 1. května 1939 nastoupil službu u letky 12 ve Spišské Nové Vsi, odkud byl 1. září 1940 přemístěn do Piešťan k letce 13, vyzbrojené dvouplášňovými stíhacími Avii B-534. S ní byl od 22. června 1941 do 15. srpna 1941 nasazen na východní frontě. Tam se však dle vlastních slov „*aktivně bojů nezúčastnil, neboť ani jednou jsme se s nepřítelem nestřetli, proto během celé doby na frontě [jsem] nevystřelil jediný náboj*“. Nicméně 25. července 1941 se stal jedním z aktérů neobyčejné příhody, již se dostalo velkého propagandistického ohlasu. V průběhu doprovodu německého pozorovacího Henschelu Hs 126 totiž jeho Avii B-534 sestřelil protivníkům protiletadlový kulomet. Se strojem zasaženým do chladiče musel nešťastný pilot nouzově přistát na nepřátelském území, poblíž



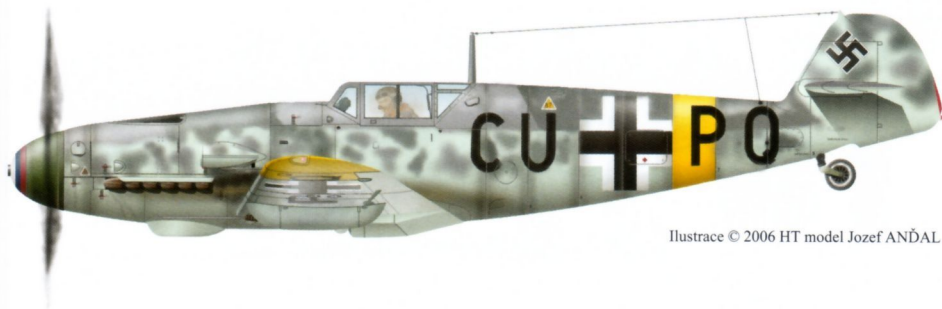
Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Tato Avia B-534 měla část trupového označení (K-) překryté žlutým pruhem. Letoun byl použit při pozdějším natáčení filmové rekonstrukce záchrany sestřeleného čtk. Františka Breziny.



Příslušník letky I 3, čtk. František Brezina se osvěžuje v kabině „pětistovky“. (via J. Režňák)

obce Trojstjanci. Zatímco na zemi stojící letoun Sověti zasypávali hustou palbou, další pilot roje, čtk. Štefan Martiš na ně nejprve několikrát zaútočil a pak odvážně přistál, aby sestřeleného kolegu zachránil. Brezina vyskočil na levé spodní křídlo, chytil se vzpěr na baldachýnu, načež Martiš neprodleně odstartoval. Ačkoli Sověti opět spustili palbu (která obětavého Martiše lehce zranila na noze), vzlet se mu podařil. Návrat na letiště avšak nepostrádal dramatické okamžiky. Krátce po startu se totiž Brezinovi sesmekly nohy z křídla



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Messerschmitt Bf 109G-4/R6 v podobě z poloviny dubna 1943, kdy byl dodán I 3.(slow.)/JG 52 na letiště Anapa. S původním *Stammkennzeichen* CU+PQ bojově létal ještě určitou dobu po dodání k jednotce. Jedním z pilotů, kteří na tomto *Kanonenbootu* létali, byl např. rtk. František Brezina, jenž na něm již 16. 4. 1943 nárokoval sestřel Airacobry. Úspěch však nebyl potvrzen



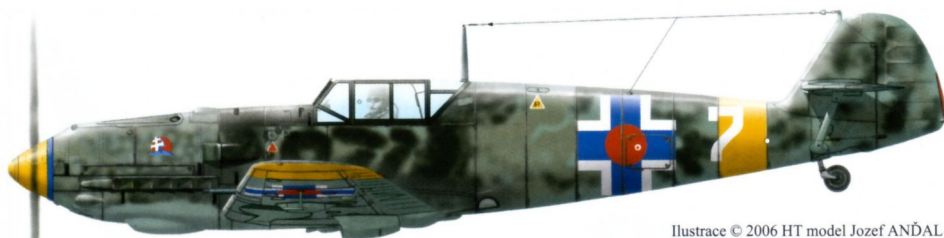
Jiný příslušník 13. (slow.)/JG 52, rtk. Ján Setvák v kabině Messerschmittu Bf 109G-4/R6. Za pozornost stojí ještě neodstraněné tovární přeletové kódy (*Stammkennzeichen*) CU+PQ, na trupu, které se opakovaly i na spodní ploše křídla. Snímek byl pořízen v rámci přelétávání tohoto nového *Kanonenbootu* z Kerče do Anapy 16. 4. 1943. Na stroji létal m.j. i rtk. František Brezina.
(via Š. Androvič)



Nouzové přistání zvk. Františka Breziny na Bf 109E-4 W.Nr. 3317 (bývalá „bílá 7“) dne 12. 4. 1944 poblíž Vajnor. Po poplachovém startu stroji vypověděl službu motor. Pilot vyvázl bez pohromy.

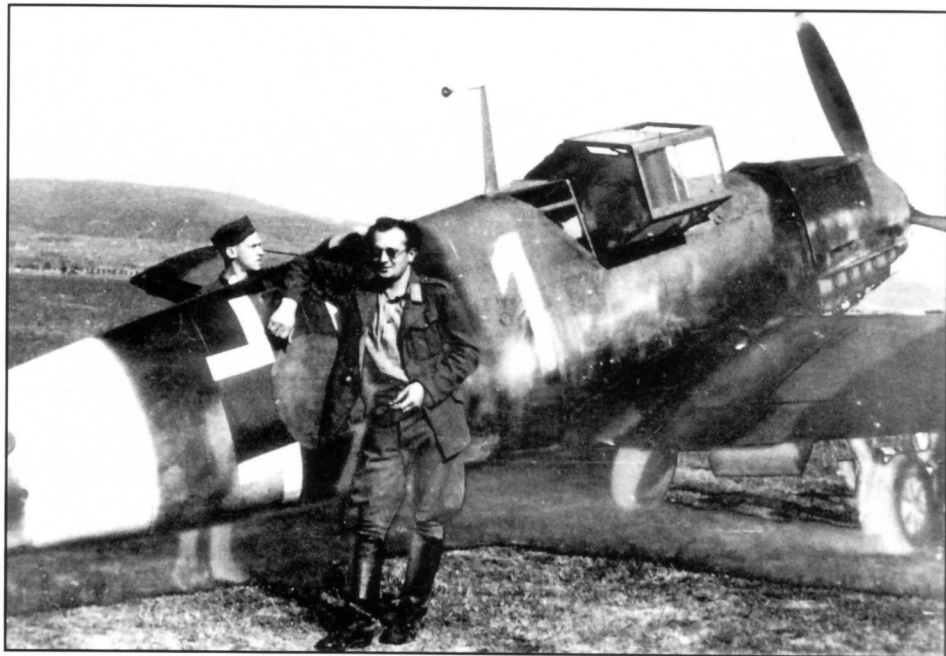
a zůstal nebezpečně viset držíce se vzpěr jen rukama. Hrozil jeho pád do hloubky. Jelikož se však Martiš musel vzdalovat na plný plyn, mohl se Brezina, jehož opouštěly síly, dostat zpět na křídlo až po jeho stažení. Nakonec se mu to podařilo a dvouplošník B-534.181 s prostřelenou nádrží a s nezvyklou osádkou bezpečně přistál na letišti Tulczyn. Oběma letcům to vyneslo jak slovenské, tak i německé vyznamenání.

Po svém návratu na Slovensko opět sloužil s letkou 13 v Piešťanech, a to až do 25. února 1942, kdy byl společně s dalšími vybranými letci odeslán k přeškolení na Messerschmitty Bf 109 v Dánsku. Poté byl zařazen mezi piloty I. frontové garnitury letky 13, s níž 27. října 1942 odletěl na východní frontu podruhé.



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

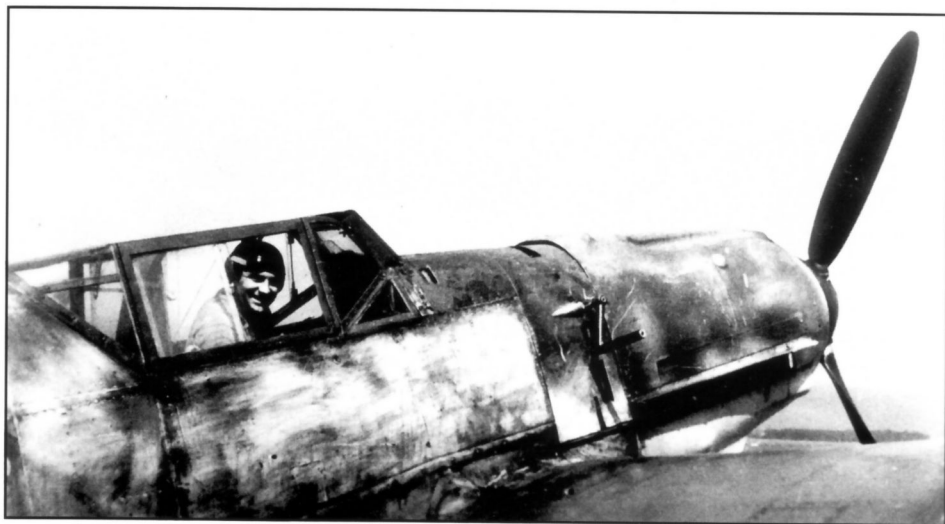
Messerschmitt Bf 109E-4 (podle některých zdrojů W.Nr. 3317) s taktickým označením „bílá 7“ patřil do původní výzbroje I. frontové garnitury letky 13, která od 27. 10. 1942 působila na východní frontě. Tento *Emil* patřil k těm nemnohým, které toto tažení přežily a vrátil se zpátky na Slovensko. Zobrazen je v podobě z dubna 1943, kdy působil u domácí části letky 13, u níž tehdy probíhal výcvik pilotů II. frontové garnitury. Později působil u hotovostního stíhacího roje ve Vajnorech. S letounem létali např. rtk. Štefan Martiš a rtk. František Brezina (jenž na W.Nr. 3317, jemuž za letu selhal motor, absolvoval 12. 4. 1944 nouzové přistání „na břicho“ východně od slovenského hlavního města)



Vajnory, podzim 1943. Pilot hotovostního roje, zvk. František Brezina před zalétáváním Messerschmittu Bf 109E-7 „bílá 1“.

Ačkoli letka, označovaná v německých zdrojích jako 13.(slow.)/JG 52, svedla své první boje již v listopadu, první sestřel jí byl oficiálně přiznán až 12. prosince 1942 a jeho autorem byl právě čtk. František Brezina: ve 13.47 se mu nad

Fotografie na památku: zvk. František Brezina v kabině jednoho z *Emilů* hotovostního roje. Vajnory, 10. 9. 1943.



Tuapse podařilo sestřelit sovětský stíhací MiG-3. V osmiměsíčních tvrdých bojích nad Kavkazem, Kubání, Azovským a Černým mořem absolvoval celkem 159 bojových letů a bylo mu přiznáno celkem 14 sestřelených protivníků. Dne 20. března 1943 se stal prvním slovenským stíhačem, kterému se podařilo sestřelit bombardovací Boston. Jeho nejúspěšnějším dnem byl 28. květen, kdy v průběhu dvou dopoledních bojových letů dokázal sestřelit tři stíhací Jaky-1. Po válce patřil k těm nemnohým slovenským stíhačům, kteří svou bojovou činnost na východní frontě nezakrývali. Ještě v roce 1951 napsal do svého životopisu m.j., že *„boje jsem nevyhledával, ale z bojů jsem ani zbaběle neutíkal, bránil jsem se a vnucený boj jsem vybojoval až do vítězství. Bránil jsem se, abych nebyl sám sestřelen.“* Jeho bojová činnost byla oceněna povýšením na rotníka z povolání (1. listopadu 1942) a poté mimořádně na zástavníka z povolání (1. července 1943) a byl odměněn dalšími slovenskými i německými vyznamenáními.

Po vytouženém návratu na Slovensko (17. července 1943) byl zařazen ve Vajnorech k pohotovostnímu roji, jehož roli zakrátko převzala celá letka 13, neoficiálně známá pod označením pohotovostní letka. Mezitím se zvk. František Brezina stačil oženit se slečnou Elenou Michalovskou (10. října 1943). U pohotovostní letky působil až do 15. března 1944, kdy se stal učitelem létání v Letecké škole na letišti Tri Duby u Zvolena. Jakmile vypuklo povstání, stal se prakticky automaticky příslušníkem zdejší povstalecké Kombinované letky. V jejím rámci vykonal na zastaralých Aviih B-534 i na Messerschmittech Bf 109E a G celkem 24 bojových letů, převážně útoků na pozemní cíle, dále volného stíhání a leteckého průzkumu. V noci pak vykonával funkci pomocného startéra pro sovětské Dakoty a Lisunovy, které na Trech Dubech přistávaly se zbraněmi a municí pro povstalce. Ačkoli později udával, že jednoho blíže neurčeného dne za SNP na blíže neurčeném místě sestřelil blíže neurčený nepřátelský letoun, ve skutečnosti zvýšit své bojové skóre se mu již nezdařilo.

Dne 25. října 1944, kdy se německé jednotky přiblížily ke Zvolenu a kdy se povstalecký odpor chýlil ke konci, byl společně s rtk.rtm. Františkem Hanovcem určen velitelem čtyř, přičleněných ke skupině kpt. Daniela Kunice, s nímž ustupoval do hor. Zúčastnil se několika potyček v prostorech Harmanec a Liptovská Lužná a počátkem listopadu 1944 se skupina uchýlila do hor nad Slovenskou Lupčou, kde pro tenčící se zásoby a četné dezerce mužstva musela být rozpuštěna. On sám sestoupil z hor 12. listopadu 1944 a až do přechodu fronty se pak skrýval v prostoru Ružomberoku, Sliače a ve svém bydlišti v Ostrej Lúke u Zvolena. Účast v SNP mu vynesla tři československá vyznamenání.

Po přechodu fronty krátce konal funkci velitele blíže neurčené vojenské jednotky v Ostrej Lúke, nesoucí název Národní milice, a 15. dubna 1945 se v Košicích přihlásil do československé armády, v níž mu byla přiznána hodnost rotmistra letectva z povolání (1. srpna 1945 s účinností od 28. října 1944). Následně byl 5. května 1945 odeslán do Leteckého výcvikového střediska ve Spišské Nové Vsi, od 1. června 1945 pak konal funkci zástupce velitele letiště v Nitře, od 5. října 1945 působil tamtéž u Leteckého skladu 4 a konečně 29. dubna 1946 byl přemístěn na letiště Tri Duby k Leteckému pluku 1 *Zvolenskému*. Byl vyzbrojen válečnými Lavočniki La-5FN a La-7.



Příslušníci letky I 3 ve Vajnorech před starým Bf 109E.
Zleva rtk. Rudolf Božík, zv. František Brezina a rtk. Karol Geletko. (BA)

Vzhledem k tomu, že šlo o vynikajícího pilota s dlouhodobou praxí, počítalo se s ním jako s učitelem létání. Podobně jako např. Ján Režňák (32 sestřelů), Jozef Štauder (14), Štefan Ocvirk (5) a další slovenští stíhači se proto stal frekventantem Školy pro učitele létání v Olomouci (1. října 1945 až 30. dubna 1946) a po jejím úspěšném završení (s hodnocením „výtečný“) se 1. května 1946 stal učitelem létání u Školní peruti II Leteckého učiliště v Prostějově a na pobočném letišti ve Stichovicích. V této funkci sloužil následující tři roky. Mezitím stačil v Prostějově úspěšně absolvovat Aplikační školu pro nižší důstojníky letectva (1. listopadu 1947 až 30. dubna 1948), počemž byl povýšen na štábního rotmistra a poručíka letectva (23. října 1948).

V pravidelném služebním hodnocení, vypracovaném 6. listopadu 1948 nadřízeným velitelem Pilotní školy II kpt.let. Josefem Kubákem (bývalý pilot RAF) se píše, že Brezina je „výtečný pilot, má značný zájem o létání. K představeným: slušný, otevřený, k sobě rovným: přímý, kamarádský, k podřízeným: přísný, korektní, mimo službu: bez závad, vede spořádaný rodinný život, letorachtický, uzavřený, rezervovaný, pracovitý, značně ctižádostivý, velmi svědomitý, šetrný, intelekt: velmi nadaný, bystrý, duševně pružný, logicky uvažuje“. Pokud šlo o jeho politické zaměření, „jeví kladný postoj k lidové demokratickému řádu.“

Tečku za jeho aktivní leteckou kariérou učinila 1. července 1949 tragická havárie jím pilotovaného letounu Aero C-3B.408 UB-1 (Siebel Si 204D), přelétaného právě z opravy v Praze-Letňanech do Prostějova. V důsledku nedodržení výšky za špatné viditelnosti stroj narazil do svahu kopce Krhaňka (588 n.m.).



Povstalecké letiště Tri Duby u Zvolena, 7. 9. 1944. Messerschmitt Bf 109G-6, pilotovaný Františkem Brezinou, se vrací z bojového letu nad povstaleckým územím.

v Železných horách, u osady Lhůta, situované východně od Čáslavi. Zatímco velitel letounu, škpt.let. Antonín Ocelka zahynul a radiotelegrafista ppor.let. Ladislav Buk a technik rt. Oldřich Svátek vyvázli s lehčími zraněními, por.let. František Brezina, pilotující letoun, přitom utrpěl vážné zranění. Z těžkých a komplikovaných zlomenin pravé nohy a pravé ruky a tržných ran na celém těle se zotavoval nejprve v nemocnici v Čáslavi, poté ve vojenské nemocnici v Praze a nakonec v rehabilitačním ústavu v Kladrubech, odkud byl propuštěn až 15. dubna 1950. Po uzdravení byl v důsledku zranění vyřazen z řad létajícího personálu a sloužil ve Stichovicích jako učitel teorie střelby a bombardování. Od 15. listopadu 1950 pak působil jako učitel teorie a střelecký důstojník u 5. leteckého školního pluku v Hájnikách.

Po necelých dvou letech, konkrétně k 31. březnu 1952 však byl pro svou někdejší účast v bojích proti Sovětskému svazu přeložen do zálohy. Poté pracoval na různých místech – jako autoreferent v n.p. Zvolenský maso-přemysel ve Zvolenu (duben 1952 až duben 1955), jako zásobovací referent v n.p. Pozemné stavby Banská Bystrica (duben 1955 až únor 1957), vedoucí šterkovistiště u n.p. Pozemné stavby Zvolen (únor 1957–říjen 1958), vedoucí střediska dopravy ve Spojeném velkoobchode Zvolen (od října 1958) atd. Zemřel ve Sliaci, kde je i pohřben.

Potvrzené sestřely Františka Breziny:

Datum	Čas	Soupeř	Prostor
12.12.42	13.47	MiG- 3	Tuapse
11.01.43	06.35	I-153	sev. od Defanovky
16.01.43	08.08	I-16	Černé moře, již. od Gelendžiku
02.02.43	11.15	I-16	jihozáp. od Smolenskaja
15.03.43	07.50	Il-2	Azovské moře, záp. od Petrovskaja
15.03.43	07.54	Il-2	Azovské moře, sev. od Temrjuku
20.03.43	13.55	Boston	Černé moře, již. od Myschako
30.03.43	06.04	I-16	záp. od Petrovskaja
13.05.43	10.40	Jak-I	severozáp. od Trojickaja
26.05.43	15.13	Jak-I	sev. od Krymskaja
28.05.43	06.55	Jak-I	záp. od Trojickaja
28.05.43	07.00	Jak-I	již. od Trojickaja
28.05.43	10.59	Jak-I	vých. od Varenikovskaja
14.06.43	06.40	Il-2	jihozáp. od Petrovskaja

Vyznamenání Františka Breziny:

Vyznamenanie Za hrdinstvo 3. st. (1. 8. 1941)

Vyznamenanie Za hrdinstvo 2. st. (14. 3. 1943)

Pamätná medaila Za ťaženie proti SSSR 1. st. (1942)

Medaila Za vzorný výkon služby (1943)

Vyznamenanie Za zásluhy

Eisernkreuz II. Klasse (1942)

Eisernkreuz I. Klasse (6. 6. 1943)

Frontflugsspange in Gold (12. 5. 1943)

Československý válečný kříž 1939 (29. 4. 1946)

Československá medaile Za chrabrost (1946)

Řád Slovenského národného povstání II. tř

Jozef Štauder (14 sestřelů)

Narodil se 20. února 1920 v Záhor-
ské Bystrici u Bratislavi. Po měšťanské
škole se na tříleté odborné pokračovací
škole vyučil automechanikem. Jeho le-
tecké začátky byly stejné jako u Jána
Režnáka a Izidora Kovárika, kteří se
za války stali nejúspěšnějšími slo-
venskými stíhači. Elementární pilotní
výcvik absolvoval od 21. dubna do 13.
června 1938 v rámci branné akce „1000
nových pilotů“ v aeroklubu v Bratisla-
vě. Poté 20. června 1938 narukoval
k letectvu, jmenovitě do pilotní školy
ve Spišské Nové Vsi, kde absolvoval
základní vojenský výcvik a poddů-
stojnickou školu (na svobodníka byl
povýšen 1. listopadu 1938). Po třech měsících byl přemístěn do Piešťan, kde
školu dokončil, a prodělal vojenský pilotní a stíhací výcvik.



Jozef Štauder (via Š. Androvič)



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Avia B-534.158 (3. verze) ze stavu letky 37, na jejímž základě vznikla nová letka 13. Letoun je
zobrazen v podobě z 22. 1. 1940, kdy havaroval na domácím letišti Piešťany. Stroj nesl typické
výsostné označení, pocházející z období polské kampaně, t.j. kruhové výsostné znaky s širokým
bílým lemem (zavedené 10. 9. 1939) doplněné ještě černými trámovými kříži (od 15. 9. 1939). Na
boku prosvítalo zatřené původní čs. označení – znak Leteckého pluku 3 a původní identifikační
označení letky 37 (červený modře lemovaný praporek). Stroj nesl standardní kamufláž
slovenského letectva: na horních a bočních plochách byla khaki, spodní plochy byly světle modré.



Nehoda Avie B-534.158 na letišti v Piešťanech 22. I. 1940. Tento pohled dobře ukazuje provedení a umístění dvojích výsostných znaků na křídle. (via J. Janečka)



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Avia B-534 (4. verze) s trupovým označením M-4 od letky 13, s níž v létě 1941 absolvovala východní tažení proti SSSR. Jedním z těch, kteří ji tehdy pilotovali, byl čtk. Jozef Štauder.

Rozpad společného státu do jeho výcviku nijak výrazně nezasáhl až na to, že stíhací školu ukončil již jako voják samostatného Slovenska, konkrétně 20. listopadu 1939. Poté zůstal v Piešťanech, kde se stal příslušníkem stíhací letky 37, později, po reorganizaci slovenského letectva přečíslované na letku letky 13. Mezitím byl povýšen na desiatníka (15. května 1939), následně na čatára (15. listopadu 1939) a čatníka (20. listopad 1940).

S letkou 13, vyzbrojenou dvouplošnými Aviami B-534/Bk-534, se v létě 1941 zúčastnil prvního bojového nasazení slovenského letectva proti SSSR. Následoval rychlý postup Ukrajinou až do 1. srpna 1941, kdy letka 13 dostala v Tulčinu rozkaz nepostupovat dál a následně byla stažena zpět na Slovensko. Přistál zde 15. srpna 1941, ale dlouho se ve vlasti neohrál, neboť patřil k těm pilotům, kteří měli dodatečně posílit letku 12, která v poli setrvala i nadále,



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Avia B-534.259 s trupovým označením L-2 se v sestavě letky 12 zúčastnila v létě a na podzim 1941 tažení na Ukrajině. S letounem tehdy často létal velitel II. peruti, stot.let. Vladimír Kačka.

Po návratu na Slovensko se strojem 25. 7. 1942 v Piešťanech havaroval pilot letky 13 čtk. Jozef Štauder.



Pilot letky 13 Jozef Štauder a mechanik Jozef Michalička u Avie B-534 s kódem M-4 na Ukrajině v létě 1941. (via J. Sehnal)

neboť podporovala Rychlou divizi, pokračující v pronásledování ustupujících jednotek Rudé armády. Když se 26. října 1941 vrátil opět domů, měl v zápisníku letů zaznamenáno rovných 20 vykonaných bojových letů, ale tak jako naprostá většina slovenských stíhačů dosud žádný sestřel.

V relativním klidu piešťanského letiště zůstal jen několik dalších měsíců, do 25. února 1942, kdy byl s početnou skupinou slovenských letců odeslán na přeškolení na Messerschmitty Bf 109. Probíhalo v rámci 5. (slovačké) Staffel/Jagdgruppe Drontheim na letišti Karup-Grøve v okupovaném Dánsku. V jeho průběhu byl povýšen na rotníka (květen 1942). Po návratu na Slovensko byl zařazen do sestavy I. frontové garnitury letky 13, která se intenzivně připravovala k bojovému nasazení na Východě. V průběhu výcviku měl 16. září 1942 nehodu, a to poté, co jeho Bf 109E-2 W.Nr. 972 pro poruchu kompresoru vysadil motor. Štauder tehdy nouzově přistál se zataženým podvozkem „na břicho“ na piešťanském letišti. Ačkoli stroj skončil v dílnách, pilot vyvázl bez zranění a 14. října 1942 odjel na frontu spolu s pozemním sledem I. frontové garnitury letky 13.

V průběhu následujícího osmiměsíčního intenzivního bojového nasazení nad Kavkazem, Kubání, Azovským a Černým mořem dosáhl celkem 14 (dříve se udávalo 12) potvrzených sestřelů. Třikrát dokázal sestřelit dva protivníky v jediné akci. Za tyto výkony byl odměněn několika slovenskými a německými vyznamenáními a povýšen na zástavníka letectva (1. června 1943). Nebylo to zadarmo, neboť určitou dobu vykonával bojové lety i za situace, kdy zvláště ve velkých výškách u něj nastávalo krvácení z nosu. Namále měl nejméně dvakrát. V prvním případě, 21. března 1943, byl sám sestřelen. S rozstríleným Bf 109G-2 W.Nr. 14814 („žlutá 3“) havaroval při nouzovém přistání ve špatně přístupném terénu u obce Stasijevskaja. Stroj byl zcela odepsán (100 %), ale Štauder vyvázl bez zranění. Stejně tomu bylo i o dva měsíce později, 29. května 1943, kdy se svým Bf 109G-4 W.Nr. 19296 v důsledku technické závady vážně havaroval při přistání v Anapě. Měl poruchu plynové páky, takže při dosedání byl „dlouhý“.



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Messerschmitt Bf 109G-4 "žlutá 2" od 13.(slow.)/JG 52 v podobě z dubna či května 1943, kdy jednotka operovala z letiště Anapa na Kubáni. Nese standardní marking *Luftwaffe*, tedy horní plochy v barvách RLM 74 (*Graugrün*) a RLM 75 (*Grauviolett*), spodní a boční plochy RLM 76 (*Lichtblau*), přes něž byly nastříkány nepravidelné skvrny barev RLM 74, RLM 75 a RLM 02 (*Grau*).

Spodek motorového krytu, pruh na trupu a konce křídel byly žluté (RLM 04 – *Gelb*), což označovalo letouny *Luftwaffe* operující na východní frontě. Jedinou známkou toho, že jde o stroj slovenských pilotů je trikolora ve slovenských národních barvách (bílá, modrá a červená) na vrtulovém krytu, zatímco zbytek krytu byl ponechán v původní barvě RLM 70 (*Schwarzgrün*).

Aby nakonec neskončil v nedalekém moři, při konečném výběhu prudce stočil stroj doprava, přičemž povolila pravá podvozková noha a letoun zachytil koncem pravé poloviny křídla o zem.

Po návratu z východní fronty zpět na Slovensko, k čemuž došlo 17. července 1943, (navzdory všem potížím si domů přivedl i ruskou snoubenku) se nejprve stal příslušníkem vajnorského pohotovostního roje, určeného k protivzdušné obraně slovenského hlavního města a průmyslu v Pováží. Tyto úkoly

Dvojice slovenských *Gustavů* od 13. (slow.)/JG52 se vrací do Anapy.





Piešťany, jaro 1944. Jozef Štauder před jedním ze zbrusu nových Bf 109G-6 letky 13.
(via J. Sehnal)

později převzala celá letka 13, kterou na jaře následujícího roku přezbrojili na moderní Messerschmitty Bf 109G-6. Ve velkém boji s Američany 26. června 1944, v němž byla letka prakticky zničena, byl sestřelen i on, ale při vši smůle měl štěstí. Přesila Mustangů zasáhla jeho Bf 109G-6 W.Nr. 161728 („bílá 2“) do chladiče, takže motor začal vzápětí kouřit a hořet. Štauder stroj proto obrátil rychle na záda a pikoval k zemi v naději, že proud vzduchu oheň uhasí. Ačkoli Mustangy ho „doprovázely“ skoro k zemi, kde mu motor úplně vysadil, nakonec vyvázl. V 09.47 nouzově přistál „na břicho“ přímo před sebe na pole poblíž Ivánky při Dunaji, pouhých sto metrů severně od známé mohyly generála M. R. Štefánika. Vyvázl bez zranění.

Krátce poté byl – společně s Rudolfem Božíkem, jemuž se bitvu rovněž podařilo přežít – povolán do Bratislavy k ministrovi národní obrany, gen. Čatlošovi. Po raportu u něj se setkali i se čtyřmi zajatými americkými letci z osádky bombardovacího Liberatoru, sestřeleného v téže akci Gustavem Langem, jenž vzápětí padl.

Uvedené střetnutí bylo posledním vzdušným bojem, který Jozef Štauder za války svedl. Podobně jako Ján Režňák se ani on nezapojil do Povstání, které vypuklo 29. srpna 1944. Až do přechodu fronty pobýval střídavě v nemocnici v Bratislavě (září – říjen 1944), v lázeňském ústavu v Piešťanech (listopad – prosinec 1944) a především doma v Záhorské Bystrici.

Dne 16. května 1945 se ohlásil na posádkovém velitelství čs. armády v Bratislavě a následně byl odeslán do Leteckého výcvikového střediska do Spišské Nové Vsi (20. května – 5. června 1945). Poté byl přemístěn do Malacek jako zástupce velitele zdejšího letiště (5. června – 30. září 1945), přičemž mezitím



Ivanka při Dunaji, 26. 6. 1944. Štauderův Messerschmitt Bf 109G-6 W.Nr. 161728 („bílá 2“) poškozený přesilou Mustangů po nouzovém přistání. Pilot vyvázl bez zranění. (via M. Krajčí)

mu byla přiznána hodnost rotmistra letectva (1. června 1945). Stejně jako řadu dalších úspěšných stíhačů (např. Ján Režňák, František Brezina, Štefan Ocvirk a další) jej poté čekala dráha instruktora létání. Potřebnou kvalifikaci získal ve Škole pro učitele létání v Olomouci (1. říjen 1945 – 30. duben 1946). „*Průměrné nadání i úsudek, všeobecné vzdělání dobré, vojenské teoretické i praktické vědomosti dobré, chování ve službě i mimo službu velmi dobré*“, čteme v posudku, vypracovaném velitelem ŠPUL.



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Messerschmitt Bf 109G-6 W.Nr. 161728 „bílá 2“ v barvách letky 13, která na jaře 1944 plnila úkoly protivzdušné obrany Slovenska. Létala na něm řada slovenských es, např. npor. Juraj Puškár (jenž stroj 11. 2. 1944 po dodání na Slovensko zalétal), zvk. Ján Režňák, a zvk. Jozef Štauder. Poslední z nich se v jeho kabině 26. 6. 1944 zúčastnil epické bitvy mezi slovenským a americkým letectvem nad jižním Slovenskem, ale patřil k těm šťastnějším – s letounem těžce poškozeným americkými stíhači dokázal nouzově přistát na břicho u obce Ivanka při Dunaji. Jozef Štauder nebyl zraněn, ale stroj už nebyl opraven.

Po jejím zdárném absolvování se stal učitelem létání v pilotní škole Leteckého učiliště v Prostějově. Setrval zde více než tři roky přičemž 3. dubna 1949 byl povýšen do nejnižší důstojnické hodnosti podporučík letectva – jistě i díky tomu, že byl „kladného poměru k lidově-demokratickému zřízení“ a „oddaný vládě“, jak se praví v posudku z 11. listopadu 1948 (posudek podepsali „západáci“, vedoucí leteckého výcviku LU škpt.let. Vojtěch Smolík, velitel Pilotní školy I mjr.let. Rudolf Zima a velitel LU plk.let. Jaroslav Studený).

Jelikož poválečné československé letectvo, budované v počátcích Studené války do gigantických rozměrů, nezbytně potřebovalo náhradu za důstojníky, propuštěné po Únoru (patřili k nim i poslední tři zmínění, kteří patřili k „západákům“), muselo vzít zavděk i těm, kteří neměli ukončeno středoškolské vzdělání s maturitou. Patřil k nim i ppor.let. Jozef Štauder, jenž byl 29. srpna 1949 přijat ke zkrácenému studiu na Letecké vojenské akademii (LVA) v Hradci Králové. Po jejím ukončení v červnu 1950 pak následující tři roky strávil opět v olomouckém učilišti. Od 20. června 1953 pak vykonával funkci zástupce velitele letky u 45. leteckého pluku v Plzni, kde to nakonec dotáhl na zástupce velitele pluku.

Podobně jako většina dalších slovenských letců, kteří za války bojovali proti Sovětskému svazu, byl z vojenské služby propuštěn v létě 1958, a to v hodnosti kapitána v záloze. Poté působil jako řidič ČSAD, nejprve v Plzni, od roku 1961 v Bratislavě, potom jako mistr oprav.

Zemřel v Bratislavě 17. dubna 1978 ve věku pouhých 58 roků.

Potvrzené sestřely Jozefa Štaudera:

Datum	Čas	Soupeř	Prostor
13.01.43	10.05	I-153	jihozáp. od Krymskaja
12.03.43	06.20	I-16	jihozáp. od Grivenskaja
14.03.43	05.07	LaGG-3	Azovské moře, sev. od Temrjuku
16.03.43	05.37	Il-2	Azovské moře, jihozáp. od Acujeva
17.03.43	08.26	I-16	jihových. od Starodžereljevskaja
21.03.43	14.45	I-16	Krasnoarmějskaja
20.04.43	06.38	Il-2	již. od Slavjanskaja
24.04.43	08.31	Il-2	jihových. od Grivenskaja
24.04.43	08.35	LaGG-3	severozáp. od Kalininskaja
30.04.43	07.45	Il-2	Černé moře, již. od Gelendžiku
30.04.43	07.55	LaGG-3	5 km záp. od Abinskaja
28.05.43	07.05	La-5	již. od Trojickaja
29.05.43	12.12	Jak-I	jihozáp. od Trojickaja
29.05.43	12.17	Airacobra	již. od Trojickaja

Vyznamenání Jozefa Štaudera:

Vyznamenanie Za hrdinstvo 3. st. (1943)

Vyznamenanie Za hrdinstvo 2. st. (14. 3. 1943)

Vyznamenanie Za zásluhy

Vojenný víťazný kríž 6. tr.

Eisernkreuz II. Klasse (4. 1943)

Eisernkreuz I. Klasse (6. 6. 1943)

Frontflugsspange in Gold (31. 5. 1943)

Pavel Zeleňák (12 sestřelů)

Byl mužem, jehož jméno bylo zpravidla vždy dáváno do souvislosti s tragickým bojem letky 13 proti americké přesile ve velkém vzdušném boji nad jižním Slovenskem 26. června 1944. Jeho poměrně bohatá letecká kariéra však sahá již do období první Československé republiky.

Narodil se 8. prosince 1916 v obci Oroska, okr. Železiovce a domovskou příslušnost měl v Piešťanech, kde ostatně později strávil značnou část svého služebního života. Po vyučení na vyšší průmyslové škole jej jeho zájem o létání přivedl 1. října 1935 do Školy pro odborný dorost letectva v Prostějově, která vychovávala budoucí poddůstojníky vojenského letectva. Ukončil ji 31. března 1937. Poté byl povýšen na svobodníka a jako délesloužící poddůstojník nastoupil službu v Praze-Kbelích u Leteckého pluku 1 *T. G. Masaryka*, jmenovitě nejprve u jeho letky 4 (od 4. května 1937), později u letky 1 (od 30. července 1938). Obě byly vyzbrojeny dvoumístnými pozorovacími



Pavel Zeleňák (via P. Šumichrast)

Avia B-534. (G. Lang via P. Šumichrast)



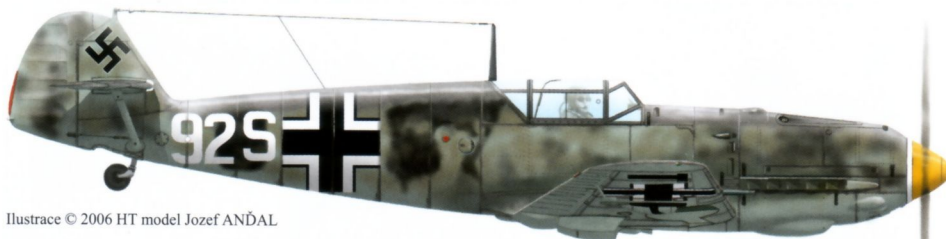


Z přeškolení na základně Karup-Grøve. Velitel letky 13, stotník (později major) Ondrej Ďumbala (vpravo), dává instrukce. V první řadě zleva Jozef Drlička, Ján Režňák, Pavel Zeleňák a Ján Setvák, v druhé řadě Jozef Štauder a Štefan Martiš. (via P. Šumichrast)

dvouplošníky Letov Š-328. Počátkem roku 1938 se s celým plukem přemístil do Hradce Králové (výměnou směřoval do Prahy-Kbel Letecký pluk 4). V dobách za mobilizace působila letka 1 na mobilizačním letišti Bohdaneč (záměnná a pracovní letiště Dobřenice a Josefov).

Konec letového dne na letišti Karup-Grøve v okupovaném Dánsku. Cvičné Messerschmitty Bf 109E (s označením 92s) a Bf 109D (s číslem 72) jsou zatahovány do hangáru.





Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Pro výcvik slovenských stíhačů u 5. (slowakei) Schul-Staffel/Jagdgruppe Drontheim na letišti Karup-Grøve v okupovaném Dánsku sloužil i tento Messerschmitt Bf 109E-3. Na trupu nesl stopy po zamalování původního označení a namísto něj dostal nové bílé označení 92S (S – Schule). Z fotografií je zřejmé, že na spodní ploše pravé poloviny křídla nesl písmena přeletového kódu (Stammkennzeichen) TP (nebo TB).

Jako voják slovenské národnosti byl po vzniku Slovenského štátu pocho-pitelně repatriován na Slovensko a 19. března 1939 nastoupil službu u letky 64 v Piešťanech. Ve výzbroji měla dvoumístné dvouplošníky Letov Š-328, Š-128, Aero A-100 a Ab-101. Po absolvování stíhacího výcviku, který prodělal od 26. srpna 1940 do 31. ledna 1941 v Trenčianských Biskupicích, jej 1. února 1941 přidělili do Piešťan k letce 11, vyzbrojené dvouplošnými stíhacími Aviiemi B-534.

Po přeškolení na moderní Messerschmitty Bf 109 u 5. (slowakei) Staffel/Jagdgruppe Drontheim, které probíhalo od 25. února do 6. července 1942 na letišti Karup-Grøve v okupovaném Dánsku, se vrátil do Piešťan, ale byl přidělen k letce 13. S její I. frontovou ganiturou odešel na východní frontu 14. října 1942, a to s jejím pozemním sledem. V následných bojích nad Kubání a Azovským mořem absolvoval na „stodevítkách“ verze E, F a G celkem 158 bojových letů a oficiálně mu bylo uznáno celkem 12 sestřelů sovětských letounů. Tříkrát dokázal sestřelit dva protivníky v jediné akci. Jako zkušený pilot měl i dost štěstí, neboť nebyl ani jednou sám sestřelen. Uvedené úspěchy mu vynesly četná slovenská, německá a rumunská vyznamenání a povýšení na zástavníka letectva.

Po vytoženém návratu I. garnitury zpátky na Slovensko (17. července 1943) se ve Vajnorech nejprve stal členem hotovostního roje, od 31. ledna 1944 opět letky 13, která v úloze pohotovostní letky operovala z Vajnor a později z Piešťan v rámci protivzdušné obrany Slovenska proti svazům amerických letounů. Startů na poplach podnikl celkem jedenáct a poslední z nich se mu málem stal osudným. Ráno 26. června 1944 vzletlo osm Bf 109G-6 proti hlášenému americkému svazu, chráněnému stíhači. Jejich drtivá přesila slovenské stíhače téměř smetla z oblohy. Zelenáka, letícího v roli vedoucího jednoho z rojů, napadlo jedenáct dvoutrupých stíhacích P-38 Lightningů, které jej neustále pronásledovaly a ostřelovaly ze všech zbraní. Jeden přímo nad piešťanským letištem zasáhl jeho přehající Bf 109G-6 W.Nr. 161717 („bílá 6“) přímo do kabiny a stře-



Anapa, duben 1943. Zleva rtk.rtm. František Cyprich (12 sestřelů), Hptm. Karl Thiem (německý styčný důstojník), rtk. Ján Režňák (32 sestřelů), rtk. Izidor Kovárik (28), rtk. Jozef Štauder (14), rtk.rtm. Robert Nerád (šéfmechanik) a rtk. Pavel Zelenák (12).

piny zranily pilota na hlavě a na rukách. Krvácející Zelenák si při následném velmi tvrdém nouzovém přistání na břicho u obce Brunovce nedaleko od Piešťan navíc těžce zranil páteř. Byl odvezen do nemocnice a ze svých zranění se léčil ještě určitý čas po válce. Hospitalizován byl až do 24. prosince 1945, zatímco o malého syna se musela starat sama manželka, kterou si vzal krátce po návratu z východní fronty, 31. října 1943.

Mezitím válka skončila a 1. července 1945 byl přijat do řad obnovené československé armády v hodnosti rotný a 1. října 1945 byl povýšen na rotmistra letectva. Následky jeho válečného zranění však jeho službu silně limitovaly. Od listopadu 1946 do září 1948 působil jako manipulační rotmistr a náčelník podací stanice Letecké základny 12 v Piešťanech, od září do listopadu 1948 tamtéž jako pilot, ale „*následky zranění mají značný vliv na řádný výkon služby*“, jak 30. října 1947 konstatoval v jeho služebním hodnocení velitel základny, mjr.let. Karol Klusáček.

Rtm.let. Pavel Zelenák se proto musel podrobit přeškolení na jinou, neletovou vojenskou odbornost. Jeho dřívější angažmá proti Sovětům nevadilo ani po Únoru, nejspíše proto, že „*projevil kladný poměr k lidově-demokratickému zřízení, plně souhlasí s vymoženostmi národní a demokratické revoluce, je za přátelství a spojenectví se SSSR a za pokrokový... režim nastolený... po únoru 1948*“, jak čteme v jeho hodnocení z 10. listopadu 1948, vypracovaném velitelem



Messerschmitt Bf 109G-4 „žlutá 4“ od 13.(slow.)/JG 52 v hotovostním stání na základně Anapa na Kubáni v roce 1943 (BA)

Letecké základny 12. Nic tedy nestálo v cestě, aby mezi 15. listopadem 1948 a 22. lednem 1949 absol-

voval v Letecké spojovací škole (LSŠ) v Chrudimi dvouměsíční kurz důstojníků letové kontroly. Jeho výsledky nebyly nijak oslňující. Byl hodnocen pouze jako „dobrý“ v pořadí 14. z celkových 16 frekventantů. Pak se vrátil zpátky do Piešťan a ve funkci důstojníka letové kontroly působil od ledna 1949 do ledna 1950. Poté od ledna 1950 do srpna 1951 vykonával funkci správce zdejšího štábu a



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĐAL

Messerschmitt Bf 109G-4 „žlutá 4“ od 13.(slow.)/JG 52 v podobě z roku 1943, kdy s ním slovenští stíhači operovali ze základny Anapa na Kubáni. Stroj nese standardní marking *Luftwaffe*, tedy horní plochy v barvách RLM 74 (*Graugrün*) a RLM 75 (*Grauviolet*), spodní a boční plochy RLM 76 (*Lichtblau*), přes něž byly nastříkány nepravidelné skvrny barev RLM 74, RLM 75 a RLM 02 (*Grau*). Pruh na trupu a konce křidel byly žluté (RLM 04 – *Gelb*). Taktické označení mělo černý lem. Na trupu jsou výrazné stopy po zamalování původního *Stammkennzeichen*.

Vajnory, léto 1943. Pod křídlem jednoho ze starých Emilů jsou piloti hotovostního roje, veteráni I3.(slow.)/JG 52, zvk. Pavel Zeleňák (12 sestřelů) a zvk. Jozef Štauder (14 sestřelů).



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Messerschmitt Bf 109G-6 W.Nr. 161717 „bílá 6“. Podobně jako všechny Gustavy tzv. pohotovostní letky, nesl i tento standardní kamufláž Luftwaffe: na horních plochách kombinaci barev RML 74 (*Graugrün*) a RLM 75 (*Grauviolet*), na spodních plochách RLM 76 (*Lichtblau*), boční plochy byly postříkány skvrnami barev RLM 74/75/76 a RLM 02 (*Grau*). Původní německé znaky byly přestříkány barvou RLM 75 a nahrazeny znaky slovenskými. Místo trupových znaků bylo bílé taktické číslo (dělené). Stroje měly žluté pruhy na trupu (RLM 04 *Gelb*), vrtulový kužel byl pravděpodobně z $\frac{1}{4}$ bílý (RLM 21 *Weiss*) a ze $\frac{3}{4}$ černozeleň (RLM 70 *Schwarzgrün*). Po dodání na Slovensko ho zalétávali npor. Juraj Puškár a zvk. Izidor Kovárik. Po přidělení letce I3 na něm létali např. rtk.rtm. František Hanovec, zvk. Ján Režňák a další. Stroj se 26. 6. 1944 stal málem osudným zvk. Pavlovi Zeleňákovi. Zasažený přesilou amerických Lightningů s ním těžce havaroval poblíž obce Brunovce. Letoun již nebyl uveden do letuschopného stavu a pilot se v důsledku svého těžkého zranění páteře také již k aktivnímu létání nevrátil.

Brunovce, 26. 6. 1944. Zeleňákův Bf 109G-6 W.Nr. 161717 („bílá 6“) po boji s americkými Lightningy. Při tvrdém nouzovém přistání se pilot těžce zranil.



velitele tajné spisovny, od srpna 1951 do ledna 1953 náčelníka podací stanice na Posádkové správě Piešťany, od ledna do září 1953 byl velitelem výcvikové čety 13. spojovací roty v Piešťanech, od listopadu 1953 do října 1955 sloužil jako letecký dispečer 53. a 13. radiotelegrafické čety zabezpečovacích prostředků v Piešťanech a od října 1955 do prosince 1958 jako dispečer u 30. bitevního leteckého pluku v Piešťanech. Několik roků tak působil ve stejné posádce a v podobném zařazení jako jeho někdejší kolega od 13.(slow.)/JG 52, kpt. Rudolf Božík, jehož letecká havárie rovněž vyřadila z aktivního létání.

Pavel Zeleňák byl ke dni 31. prosince 1958 přeložen do zálohy v hodnosti kapitána administrativní služby. Protože vzhledem ke svému zdravotnímu stavu nemohl nalézt odpovídající zaměstnání, v následujícím měsíci odešel do předčasného důchodu. Jeho zdraví, poznamenané válečnými událostmi, se stále zhoršovalo. Zemřel v Piešťanech v roce 1973 ve věku pouhých 57 roků. Pochován byl tamtéž.

Potvrzené sestřely Pavla Zeleňáka:

Datum	Čas	Soupeř	Prostor
28.01.43	06.17	I-153	jihových. od Jerivanskaja
09.02.43	10.40	II-2	Trojickaja
16.03.43	05.35	II-2	Azovské moře, jhozáp. od Acujeva
16.03.43	05.40	I-16	Azovské moře, jhozáp. od Acujeva
16.04.43	12.06	LaGG-3	Kačalinskaja
20.04.43	06.40	II-2	jihových. od Slavjanskaja
24.04.43	08.30	II-2	jihových. od Grivenskaja
24.04.43	08.37	LaGG-3	severozáp. od Kalininskaja
26.05.43	18.05	LaGG-3	sev. od Krymskaja
28.05.43	06.58	Jak-I	sev. od Krymskaja
30.05.43	06.25	Jak-I	jihových. od Trojickaja
30.05.43	06.30	Jak-I	Gostagajevskaja

Vyznamenání Pavla Zeleňáka:

Vyznamenanie Za hrdinstvo 3. st. (14. 3. 1943)
 Vyznamenanie Za hrdinstvo 2. st. (14. 3. 1943)
 Vyznamenanie Za zásluhy
 Vojenný vítazný križ 6. tr.
 Eisernkreuz II. Klasse (4. 1943)
 Eisernkreuz I. Klasse (1943)
 Frontflugsspange in Gold (31. 5. 1943)
 Virtutea aeronautica - la croix d'or (25. 4. 1944)

Anton Matúšek (12 sestřelů)

Tento muž je zasvěcenějším čtenářům znám především jako jeden z těch příslušníků slovenského letectva, konkrétně II. frontové garnitury letky 13, kteří dezertovali na sovětskou stranu. Méně známo je však to, že přinejmenším sami Němci mu přiznávají dvanáct dosažených sestřelů. Ačkoli v případě příslušníků I. garnitury letky 13, nejsou o věrohodnosti jejich sestřelů velké pochybnosti, v případě pilotů II. garnitury a speciálně u Matúška jsou v některých případech tyto pochybnosti na místě.

Také on patřil ke staré gardě, která své první letecké krůčky udělala ještě v dobách ČSR. Narodil se 10. května 1915 v obci Dolný Hríčov. Po vychození měšťanské školy absolvoval jeden ročník obchodní školy a pracoval pak jako kancelářský pomocník. Jeho dobrodružná povaha jej pak dovedla k podání dobrovolné přihlášky k vojenskému letectvu. Dne 1. října 1937 tedy nastoupil do dvouleté Školy pro odborný dorost letectva v Prostějově, která prováděla předvojenský letecký výcvik budoucích poddůstojníků čs. letectva. Výcvik však dokončil až 30. června 1939, tedy až po rozpadu společného státu, a to u cvičné letky v Piešťanech. Tam také zůstal a byl přidělen ke zdejší letce 39, vyzbrojené stíhačkami Avia B-534, s níž se již v září 1939 zúčastnil tažení proti Polsku. Po jejím zrušení se stal příslušníkem nově ustavené letky 11, a mezitím byl 10. ledna 1940 v hodnosti čatník přijat do sboru poddůstojníků z povolání.

V řadách letky 11 se od 22. června do 1. srpna 1941 zúčastnil východního tažení, ale fakticky zůstal ve vlasti, neboť jeho letka zajišťovala protivzdušnou obranu jihoslovenských hranic. Dne 30. června 1942 byl pak společně s letkou 11 odeslán na východní frontu. Jednotka však nebyla zasazena v první linii, nýbrž v zápolí, v rámci slovenské Zajišťovací divize, a to v oblasti Žitomiru a Ovruche. Pod Puškárovým velením zde vykonal celkem 14 bojových letů a „*vyňikal hlavne při bombardování hlášených záškodnických lágřů a ničení záškodníků palubními zbraněmi ve střemhlavém letu,*“ jak se praví v dobové dokumentaci. Tato účast v protipartyzánských akcích mu vynesla dvě další slovenská vyznamenání. Po válce však tvrdil, že protipartyzánské akce sabotoval.

Ihned po návratu na Slovensko (14. října 1942) byl zařazen do šestiměsíčního





Príslušník nemeckého a slovenského letectva pred Avii B-534. Snímek byl pořízen ve Spišské Nové Vsi pravděpodobně v závěru polské kampaně. (J. Krumbach via J. Sehnal)

nočního stíhacího kurzu (společně s Alexanderem Geričem, Františkem Hanovcem a dalšími) a mezitím byl k 1. lednu 1943 povýšen na rotníka letectva z povolání. Dnem 1. dubna 1943 byl zařazen do II. garnitury letky 13, která



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Avia B-534.242 nesla standardní označení z období polské kampaně, tedy druhou variantu slovenských výsostných znaků s bílým lemem (zavedeny 10. 9. 1939) společně s německými trámovými kříži (od 15. 9. 1939). Vrtulový kužel byl modrý. Letoun měl zajímavý osud. Dne 30. 9. 1941 jej na východní frontě sestřelila sovětská protivzdušná obrana a pilot letky 12, čat. Martin Danihel s ním nouzově přistál v "zemi nikoho". Rtk. Jozef Drlička však přistál opodál, za nepřátelské palby naložil Danihela do své kabiny a vrátil se s ním na základnu. Částečně rozmontovaný stroj našli slovenští vojáci o měsíc později, při postupu do vnitrozemí.



Poměrně vzácný letový záběr tříčlenného roje slovenských Avii B-534 byl pořízen v roce 1941.

měla na východní frontě nahradit vyčerpanou I. garnituru. Po přeškolení na Messerschmittu Bf 109 v Piešťanech s ní odešel na frontu 23. června 1943.

Ačkoli sám později tvrdil, že bojové úspěchy si vymýšlel, německé záznamy mu přisuzují 12 (podle jiných zdrojů 11) potvrzených sestřelů, které měl dosáhnout v bojích nad Kubání, Azovským a Černým mořem. Mělo k tomu dojít ve velmi krátkém čase, v průběhu pouhých čtyř týdnů. Dokonce čtyřikrát hlásil dva sestřely v jediné akci. Většinu jeho obětí měly tvořit letouny dodávané do Sovětského svazu v rámci *Lend-Leasu*, tj. Boston, Airacobra a Spitfire.

Piloti letky II, kteří v rámci Zajišťovací divize v roce 1942 operovali na Avii B-534 proti sovětským partyzánům, operující v týlu fronty. Zleva František Hanovec (otočený zády), Izidor Kovárik, František Melicháč a Anton Matúšek.





Anapa, léto 1943. Piloti II. garnitury 13. (slow.)/JG 52 na základně Anapa na pobřeží Černého moře. Stojící zleva rtk.rtm. František Hanovec (6 sestřelů), čtk. Augustín Kubovič (1 sestřel), čtk. Alexander Gerič (9), rtk. Anton Matúšek (12), npor. Juraj Puškár (5), rtk. František Melicháč (1) a mechanik Soška, sedící rtk. Štefan Martiš (5), čtk. Ludovít Dobrovodský (1) a čtk. Rudolf Palatický (6).

Uvedené úspěchy mu vynesly nejen dvě německá vyznamenání, ale zároveň i podezření, že si úspěchy vymýšlí. Dost možná právě proto Matúškovy motivy k dezerci na sovětskou stranu mohly pramenit z obavy před disciplinárním postihem za údajně fingované sestřely. Rtk. Matúšek společně s čtk. Geričem (jenž uletěl o dva dny později) totiž až nápadně často hlásili vítězství ve stejném čase a prostoru – někdy i nad mořem, kde jsou nahlášená vítězství těžko kontrolovatelná. Nelze tedy vyloučit, že si fingované sestřely skutečně mohli vzájemně dosvědčovat. „...mnozí z mladších pilotů si přisvojovali sestřely, které jim vůbec nepatřily, nebo si je vymýšleli,“ uvedl v roce 1946 do protokolu někdejší velitel II. frontové garnitury, Jozef Páleníček. „Piloti létali ve dvou-, případně čtyřčlenných rojích, podle slétanosti. Tak dvojice rtk. Matúšek a čtk. Gerič a s nimi konvenující čtk. Božík si přisvojili sestřely v tak krátké době, že to bylo německému vyššímu velitelství podezřelé. Jako začátečníci v prvoletech – jednalo se asi o 20 až 30 prvních letů – dosáhli 8 až 11 sestřelů. Proto jsem byl předvolán na velitelství II./JG 52, kde mi velitel pluku mjr. Hrabak řekl: „U nás v německé armádě, podle statistiky, u nejlepších pilotů, frontových es, připadá jeden sestřel na 13 až 15 frontových letů, spojených se vzdušným bojem. Kdežto u vašich pilotů připadá jeden sestřel na 3 až 5 frontových letů. Z toho vysvítá, že uvedení

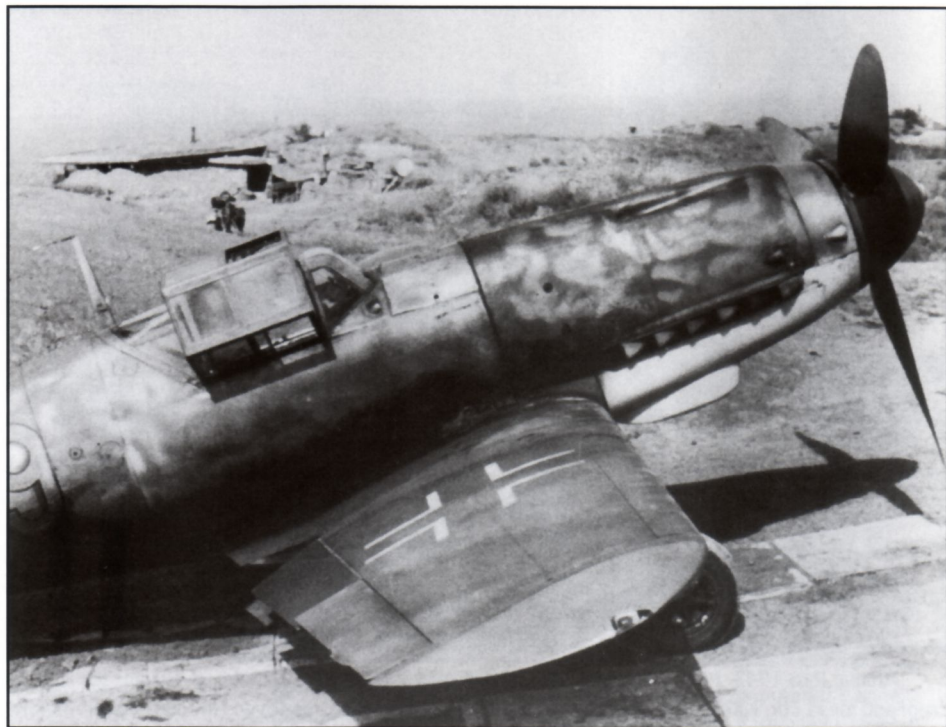


Anapa, léto 1943. Messerschmitt Bf 109G-4 od 13. (slow.)/JG 52 v hotovostním stání. Vepředu zleva čtk. Karol Geletko (1 sestřel), rtk.rtm. František Hanovec (6), čtk. Štefan Martiš (5), vzadu rtk. Anton Matúšek (12), čtk. Štefan Jambor, neznámý a Hptm. Karl Thiem.

piloti jsou buď esa, jaká nemáme ani v německé armádě, nebo to jsou největší hochštapleři.“

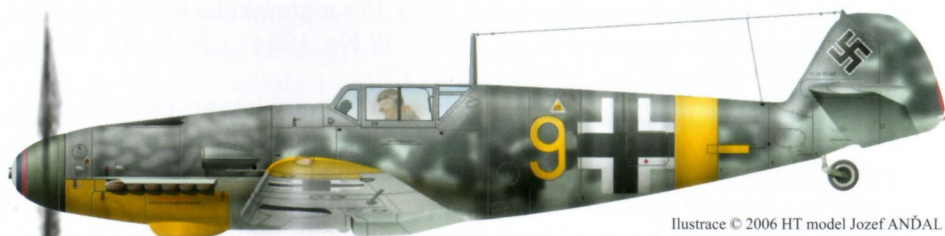
K Matúškově dezerci došlo 9. září 1943 a společně s ním na sovětskou stranu uletěl mladý čtk. Ludovít Dobrovodský. Ten měl sice na kontě jen jeden uznáný sestřel, ale shodou okolností dosažený rovněž při společné akci s Matúškem. K bojovému letu nad Kubání odstartovali ve 13.35 z mateřského letiště v Anapě. Matúšek pilotoval Messerschmitt Bf 109G-4 W.Nr. 19347 („žlutá 9“), Dobrovodský pak Bf 109G-4 W.Nr. 16259 („žlutá 13“).

Stanovený úkol, tj. doprovázet německý průzkumný letoun Fw 189, který odstartoval z Kerče, však nesplnili. V poválečné historiografii, postavené zejména na Matúškových vzpomínkách, se dlouho tradovalo, že oba slovenští stíhači měli nejprve v úmyslu doprovázet Fw 189 sestřelit a na závěr v éteru předstírali letecký boj se sovětskými stíhači, v jehož průběhu měli být sestřeleni. Ve skutečnosti však žádný boj nesvedli a ani mezi sebou žádnou radiokorespondenci nevedli. Sraz s Fw 189 byl určen nad přístavem Temrjuk ve výšce 3000 metrů. Když se však jejich svěřenec na místo setkání nedostavil, tak po deseti minutách kroužení oba stíhači nabrali kurz na východ a přízemním letem přeletěli za sovětské linie. Původně mínili přistát na letišti Timaševskaja, ale tamní silná obrana je donutila pokračovat dál a dosednout na poli až u obce Novomatorossijskaja. Nezranění a s neporušenými stroji se po přistání dali k dispozici sovětským orgánům.



Messerschmitt Bf 109G-4 W.Nr. 19347 "žlutá 9", s nímž 9. 9. 1943 rtk. Anton Matúšek dezertoval na sovětskou stranu. (via J. Bobek)

Dezerce nebyla umně sehraná, jak po válce tvrdil Matúšek, že o „jejich hrdinské smrti při leteckém souboji se sovětskými stíhači“ neměl nikdo žádné pochybnosti. Závažnost celého incidentu naopak podtrhovala skutečnost, že



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Tento Messerschmitt Bf 109G-4 W.Nr. 19347 "žlutá 9" je nejčastěji vzpomínán s osobou nejúspěšnějšího slovenského stíhače, rtk. Jána Režňáka, jenž na něm vykonal celkem 20 bojových letů a dosáhl s ním 7 ze svých 32 potvrzených sestřelů. Léтали na něm však i další příslušníci I. i II. frontové garnitury letky 13. Posledním z nich byl rtk. Anton Matúšek, jenž se na něm 9. 9. 1943 nevrátil z bojového letu nad Kubání. Ve skutečnosti dezertoval a přistál na sovětské straně fronty u obce Novomalorossijskaja. Společně s čtk. Ludovitem Dobrovodským, jenž současně dezertoval na druhém *Gustavu*, se pak dali k dispozici sovětským orgánům. Později se stali příslušníky I. čs. stíhacího leteckého pluku v SSSR, s nímž se zúčastnili SNP.



Letiště Zolná a příslušníci I. čs. stíhacího leteckého pluku v rušné debatě po bojovém letu. Uprostřed ppor. Leopold Šrom (bývalý pilot RAF), po jeho stranách (oba čelem) šrtm. Anton Matúšek a rtm. Ľudovít Dobrovodský, někdejší dezertéři od 13. (slow.)/JG 52. (L. Valoušek)

jejich dezerce byla odhalena velice rychle, prakticky hodinu po jejich odletu. Následným vyšetřováním totiž vyšlo najevo, že Matúšek se před úletem rozloučil se svými ruskými domácími s tím, že se už nevrátí. Sedíc v kabině svého nahozeného Messerschmittu pak ještě strhl z uniformy svá vyznamenání a vyhodil je z kabiny ven do okopu, kde je později našli mechanici. Na důvěryhodnost slovenské letky před německými nadřízenými měly tyto okolnosti značně kompromitující dopad. To nakonec ve svých důsledcích vedlo k tomu, že o šest týdnů později byla letka 13 stažena zpátky na Slovensko.

Po svém přistání na druhé straně fronty pak Anton Matúšek nejprve několik dní létal s vysokými důstojníky po různých sovětských letištích, kde vysvětloval vlastnosti svého Messerschmittu. To se dalo ostatně předpokládat. O čem však neměl tušení, bylo to, že jej pak Sověti použijí jako navigátora na svých bombardovacích Bostonech, které operovaly v prostoru činnosti jeho bývalé jednotky. V krátkém čase Matúšek absolvoval 28 takových bojových akcí, při nichž se mohl stát bezbrannou obětí svých někdejších druhů. Sověti mu totiž na tyto akce záměrně nedali padák (!) – snad proto, aby si vše nerozmyslel a nevrátil se na původní stranu pod vrchlíkem padáku. Je tedy zřejmé, že důvěra v přeběhlíky nebyla na sovětské straně – mírně řečeno – bezmezná. *„Když jsme se později setkali, vyprávěl mi Matúšek, že on při těch letech v Bostonech létal na frontu jako zavazadlo bez padáku,“* vzpomínal po letech Rudolf Božík. *„Přitom odposlouchával naši radiokorespondenci. Jakmile slyšel ve vzduchu můj hlas, dostal úplný strach, aby nedošlo k souboji, neboť byl přesvědčený, že bych ho určitě sestřelil. Přitom bych ani nevěděl, že je tam i on. Hrozné pomýšlení.“*

Poté Matúška společně s Dobrovodským (a také s Geričem a Tkáčikem, kteří uletěli o dva dny později) převezli do antifašistické školy v zajateckém táboře v Krasnogorsku, odkud je propustili 20. prosince 1943. O dva dny později



Zamaskovaný Lavočkin La-5FN od I. čs. stíhacího leteckého pluku v době bojů na povstaleckém Slovensku (L. Valoušek)

byli Matúšek s Dobrovodským prezentováni u čs. vojenské jednotky v Buzuluku, kde byl Matúšek do čs. armády přijat v hodnosti štábní rotmistr letectva v záloze. Nejprve byl vtělen k 6. výcvikové rotě náhradního praporu a od 27. ledna 1944 vedl pěší výcvik jako velitel čety u 1. výcvikové roty. Na kratší čas se pak dostal do Jefremova k 2. čs. paradesantní brigádě v SSSR, zformované především z bývalých slovenských vojáků, kteří koncem října 1943 ve velkých počtech padli do sovětského zajetí a následně se stali příslušníky čs. vojenské jednotky v SSSR. Konečně 1. března 1944 byl společně s Dobrovodským odvelen do sovětské letecké školy ve Vjaznikách, kde se v průběhu dvou měsíců přeškolil na stíhačky Lavočkin La-5FN. Dne 9. května 1944 byl přidělen ke 128. čs. samostatné stíhací peruti (1. června 1944 přejmenována na 1. čs. stíhací letecký pluk v SSSR), zformované ze zkušených čs. pilotů, kteří do Sovětského svazu přibyli z Velké Británie.

V řadách této jednotky, která 17. září 1944 přistála na povstaleckém Slovensku, se šrtm. Matúšek zúčastnil povstání. Možná i díky svým „protipartyzánským“ zkušenostem se zde vyznamenal zvláště při útocích na nepřátelské pozemní cíle. Bylo mu přiznáno zničení jednoho tanku, tří nákladních automobilů s vojenským materiálem a jednoho osobního auta, dále podíl na zničení muničního skladiště, benzínové cisterny, minometné baterie a velitelského stanoviště a kromě toho poškodil sedm nákladních a jedno osobní auto a podílel se na poškození dělostřelecké baterie. Vzdušné vítězství si nepřipsal žádné. Po vojenském potlačení povstání pak 25. října 1944 se zbytkem pluku odletěl



Vysloužilé válečné Lavočkiny La-5FN procházely revizemi a opravami v Kunovicích. (J. Krumbach)

z Trech Dubů k sovětským liniím, ale tam nedoletěl. V důsledku poruchy motoru, snad způsobené zásahem nepřátelské obrany, musel nouzově přistát na obsazeném území mezi obcemi Domanovce a Spišský Hrušov. Vyvázl však bez zranění, připojil se k místnímu partyzánskému oddílu J. Marcinka a konečně 26. ledna 1945 přešel frontu k Rudé armádě. Po delším putování se nakonec dostal k 1. čs. smíšené letecké divizi v SSSR, kde byl 26. února 1945 zařazen k 2. čs. stíhacímu leteckému pluku, který však již do bojů nezasáhl. Každopádně odbojová činnost mu vynesla šest československých a sovětských vyznamenání.

Po válce setrval u čs. letectva a oficiálně již od 6. května 1945 sloužil opět v řadách 1. čs. stíhacího leteckého pluku *Zvolenského*, který o několik měsíců později odletěl z Prahy na svou mírovou základnu u Zvolena. V tomto zařazení se v letech 1946-1947 krom jiného zúčastnil také Akce B, tj. vojenských akcí proti rozprášeným sotním banderovců (tj. příslušníků UPA), probíjejícím se z Polska přes východní Slovensko a Moravu do americké zóny v Rakousku. K tomuto účelu se již na jaře 1946 stal příslušníkem plukovního detašmánu, vyzbrojeného stíhacími Lavočkiny La-5FN a La-7 a dočasně odeslaného z mateřského letiště Zvolen do východoslovenských Košic. Mezitím byl povýšen na nadporučíka letectva (1. června 1946).

Posléze přešel do Leteckého učiliště v Prostějově, kde však měl v krátké době tři nehody: 18. března 1947 odepsal Bucker Bü 181 (C-6), 4. července poškodil další stroj téhož typu a 11. října poškodil Arado Ar 96B (C-2). O několik měsíců později, konkrétně 1. prosince 1948 byl z armády propuštěn. Ačkoli se dle data může zdát, že šlo o politické důvody, ve skutečnosti byl propuštěn z disciplinárních důvodů, pro opakovanou leteckou nekázeň, jejímž důsledkem byly možná právě zmíněné nehody.

Protože neměl odpovídající vzdělání, byl pak nucen vykonávat jen málo kvalifikovanou práci. Nejprve pracoval jako brigádník-horník v Ostravě (prosi-

nec 1948 až leden 1950), poté jako minér v kamenolomu v Mezihoří a u Československých státních silnic v Tišnově (leden 1950 až listopad 1951). Pravděpodobně v domněnì, že jde o bývalého příslušníka britského RAF, byl pak na bezmála půldruhého roku povolán na „mimořádné vojenské cvičení“ k PTP (prosinec 1951 až březen 1953). Poté několik let pracoval opět v Ostravě jako brigádník-havíř (duben 1953 až duben 1959) a pak dalších více než dvacet let v podniku Konekta Brno jako revizní technik (březen 1953 až červen 1974). Hodnost nadporučíka letectva, která mu byla 11. ledna 1950 odebrána, mu vrátili v rámci částečně rehabilitace roce 1960. O čtyři roky později, u příležitosti 20. výročí SNP byl povýšen na kapitána a o rok později na majora v záloze.

K 1. červenci 1974 odešel do invalidního důchodu a žil pak v Tišnově u Brna, kde zemřel 22. listopadu 1985 ve věku 66 roků. Je pochován v rodném Dolním Hříčově.

Potvrzené sestřely Antona Matúška:

Datum	Čas	Soupeř	Prostor
26.07.43	11.00	Airacobra	vých. od Trojickaja
26.07.43	11.03	Boston	vých. od Trojickaja
28.07.43	14.30	Boston	Gelendžik
01.08.43	09.50	La-5	Azovské moře, sev. od Temrjuku
01.08.43	09.51	Boston	Azovské moře, sev. od Temrjuku
06.08.43	09.35	LaGG-3	severozáp. od Novoveličkovskaja
12.08.43	11.30	Boston	severozáp. od Slavjanskaja
12.08.43	11.32	Boston	jihových. od Petrovskaja
13.08.43	10.40	Il-2	již. od Svistelnikova
18.08.43	08.15	Boston	jihojihových. od Smolenskaja
18.08.43	08.18	Spitfire	Černé moře, záp. od Gelendžiku
21.08.43	12.30	Airacobra	Abinskaja

Vyznamenání Antona Matúška:

Pamětná medaila Za obranu Slovenska (1940)
 Pamětná medaila Za tažení proti SSSR I. st. (13. 11. 1942)
 Vyznamenanie Za hrdinstvo 3. st. (13. 11. 1942)
 Pamětný odznak I. stupně (1942)
 Eisernkreuz II. Klasse (8. 1943)
 Eisernkreuz I. Klasse (1. 9. 1943)
 3x Československý válečný kříž 1939 (1945, 1946 a 1947)
 Československá medaile Za chrabrost (1944)
 Řád Slovenského národního povstání I. tř. (1945)
 Československá vojenská pamětní medaile (SSSR)
 Dukelská pamětní medaile
 Za pobědu nad Germanijí (1945)

Rudolf Božík (12 sestřelů)

Muž, jehož osobní konto měly obohatit nejen sovětské, ale i německé letouny, se narodil 10. července 1920 v obci Hrnčiarovce, okr. Trnava, v chudé rodině železničního dělníka. Po měšťanské škole v Trnavě (1931-1934) absolvoval tříletou odbornou školu u trnavské firmy Manesman Coburg (1934-1937), kde se vyučil zámečnickem. Poté půl roku byl zaměstnán jako tovaryš u zmíněné firmy a po propuštění v únoru 1938 se nakrátko vrátil do rodné obce, kde pracoval jako zemědělský dělník a kovářský pomocník.

K létání jej to táhlo již od dětství, takže nebylo divu, že usiloval o to dostat se k letectvu. Na základě dobrovolné přihlášky byl přijat do Školy pro odborný dorost letectva v Prostějově, kam i 30. září 1938 nastoupil. Vzhledem k probíhající mobilizaci však byl společně s dalšími leteckými elévými odeslán zpátky do civilu s tím, že bude povolán později. To se sice již nestalo, ale na základě výsledků přijímacích zkoušek do Prostějova byl o několik měsíců později přijat do Povážského aeroklubu v Piešťanech, kde zahájil výcvik 1. ledna 1939. Po teoretickém výcviku první let s instruktorem absolvoval až po rozpadu společného státu. Stalo se tak 23. května, první sólo prodělal pak 28. června (obojí na školním dvouplošníku Praga E-39) a konečně 9. srpna 1939 získal pilotní diplom a byl slavnostně vyřazen ve skupině prvních pilotů, vyškolených za samostatného Slovenska.

Rudolf Božík během výcviku v Trenčianských Biskupicích.



Následující půlrok pracoval opět jako zemědělský dělník v rodných Hrnčiarovcích načež se 28. prosince 1939 v Bratislavě dobrovolnému odvodu a 10. ledna 1940 narukoval do slovenské armády. Konkrétně do Školy leteckého dorostu v Piešťanech a později v Trenčianských Biskupicích. Po absolvování základního vojenského a pilotního výcviku, v jehož průběhu byl povýšen na slobodníka (1. prosince 1940), byl 17. srpna 1941 slavnostně vyřazen, jmenován pilotem-letcem a povýšen na desiatníka. Protože patřil mezi nejlepší absolventy, byl krátce poté, 9. září 1941, zařazen do stíhacího kurzu (společně s Rudolfem Palatickým, Štefanem Ocvirkem, Alexanderem Geričem a dalšími). Mezitím byl 10. ledna přijat do sboru poddůstojníků z povolání a zároveň povýšen na čatníka. Stíhací kurz završil 20. června 1942, a to velmi úspěšně – skončil jako 4. z celkem 18 frekventantů.

Poté byl přemístěn do Piešťan – nejprve ke zdejší cvičné letce a poté ke stíhací letce 11, vyzbrojené stíhacími Avii B-534. Zdejší pobyt však byl jen krátký, neboť dnem 30. června 1942 byl odeslán na východ státu, do Spišské Nové Vsi, kde se stal příslušníkem letky 12, vyzbrojené toutéž technikou (polním pilotem letcem byl však oficiálně jmenován až 1. srpna 1943, kdy se již nacházel na východní frontě). Od 1. října 1942 byl pak na několik měsíců zařazen k Leteckému pluku *Generála-letce M. R. Štefánika* v Trenčianských Biskupicích, kde ke své nelibosti působil jako instruktor pěšího výcviku nováčků u zdejší Letecké školy.

Až do té doby se mu bojové nasazení vyhýbalo, ale nemělo trvat dlouho a pach východní fronty měl ucítit i on sám. Dne 1. dubna 1943 byl totiž v Piešťanech zařazen do přeškolovacího kurzu na Messerschmitty Bf 109E a následně 23. června 1943 odjel s II. frontovou garniturou do pole. Protože na Slovensku létala II. garnitura pouze na starých *Emilech*, absolvovala na letišti Sarabuz na Krymu krátké zaškolení na *Gustavy*. Pak následoval odlet do Anapy a bezmála tříměsíční nasazení v tvrdých obranných bojích nad Kubání a Černým mořem.

Šlo o velice talentovaného pilota, takže první vítězství (byla rovnou dvě) dobyl již při svém patnáctém bojovém letu, 26. července 1943, kdy sestřelil průzkumný dvouplošník Polikarpov R-5 a stíhací Airacobra. Nakonec však byl rád, když vyvázl z „psího“ souboje se zkušeným pilotem sovětského stíhacího Lavočkinu La-5. Duel však skončil nerozhodně.

Rudolf Božik tehdy odstartoval z Anapy v 11.20 jako číslo zkušeného vedoucího, rtk. Antona Matúška. Sám na akci později vzpomínal následovně:

„... *Po vystoupení nahoru jsme provedli povinné přezkoušení zbraní na lodní komín potopené lodě. Navázali jsme spojení s Kanonem [volací znak pozemní stanice], to vždy dělal vedoucí dvojice nebo čtveřice. Kanone volal vždy jen vedoucího. Vytáhli nás od Anapy směrem na sever. Tam jsme se dostali do souboje s Airacobrami.*

Airacobra sloužila k výškovému krytí od 6000 m. V té výšce byla vynikající. A my jsme se s těmito skvělými stroji střetli v prostoru Temrjuku. Najednou se dostaneš do toho a mašinu „lámeš“ jako každý druhý. Airacobra se motala ve skupině, která dělala doprovod. Zajišťovali ho shora a motali se, a tak jsme se k nim dostali do chumáče, ve kterém jsem ji zasáhl. Nehořela. Spadla do bažin.



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Messerschmitt Bf 109E-3 (pravděpodobně W.Nr. 2945) dostal po přeletu na Slovensko (3. 7. 1942) výsostné znaky slovenských Vzdušných zbraní, žluté identifikační doplňky a namísto žlutého dostal černo-bílý vrtulový kryt. V této podobě stroj odletěl 27. 10. 1942 s letkou 13 na východní frontu. Tam s ním bojově létali m.j. čtk. Ján Režňák a rtk. Pavel Zeleňák. Po přezbrojení 13.(slow.)/JG 52 na moderní Bf 109F byl letoun po nouzovém přistání opraven a v dubnu 1943 se vrátil zpátky na Slovensko. Zprvu zde sloužil jako cvičný stroj pro II. garnituru letky 13, kde jej používala další m.j. dvě budoucí esa, čtk. Rudolf Božík, rtk. Štefan Martiš, ale rovněž rtk.rtm. František Melicháč, jenž s ním v květnu 1943 pro poruchu motoru nouzově přistál „na břicho“ u Čachtic. Po opravě se letoun vrátil do služby a koncem roku 1943 byl zařazen do stavu hotovostního roje, kde na něm létali m.j. zvk. František Brezina, zvk. Jozef Štauder a znovu zvk. Pavel Zeleňák. Po přezbrojení letky 13 na Gustavy byl tento Emil predisponován k cvičné letce, kde na něm v květnu a červnu 1944 prováděli výcvik frekventanti pilotního kurzu létání na Bf 109. Počátkem září 1944 se stroj pravděpodobně stal kořistí německé armády, obsazující piešťanské letiště.

Byl jsem ale hloupý a strašně zvědavý. Otočil jsem tedy mašinu a šel se podívat, kam dopadla. Přitom jsem se musel sakramentsky rozhlížet, zda po mě někdo nevypálí. Z „mojí“ Airacobry trčel z bažin velký kus a na její směrovce stál nějaký člověk. Mohl to být i pilot, to ale přesně nevím.

Po tomto souboji jsme nabrali výšku a Kanone nás vrátil směrem na jih do prostoru Novorossijska... Potom jsme se dostali nad Černé moře, nad kterým jsme letěli ve výšce asi 2000 m. Tono jako vedoucí začal najednou pomalu klesat, a já jako číslo jsem ho následoval. To jsme letěli na východ. Nebyli jsme daleko

Nehoda téhož stroje u Čachtic. Stroj již nemá žlutý pruh přes trup.





Messerschmitt Bf 109G-4/
R6 od 13. (slow.)/JG52 na
základně Anapa. (via M. Krajčí)

od pobřeží, pár kilometrů, ve výšce 1000 m nebo méně. Vedoucí se najednou prudce spustil nad moře. Já ho následoval a kryl mu záda. Rázem jsme objevili malý člun. Tono nemířil přímo na něj, neútočil, ale letěl bokem, že si ho prohlédne. Jak okolo něj zakroužil, tak jsem ho

i já v jeho „mírumilovném“ úsilí následoval. Točili jsme okolo něj a koukali se, co je to za tvora. Byl to takový malý, asi 20 až 30 metrů dlouhý a dost široký člun. Jak jsme tam okolo něj kroužili a přiblížili se blízko k němu a dostali se i nad něj, tak po nás začali střílet. To nebyla žádná legrace. Palba byla poměrně přesná, až se mi to znelíbilo. Přitom my vůbec nestříleli a ani se nechovali nepřátelsky. Jenže oni to nevzali na vědomí. Viděli fricky, a tak stříleli. Tahle zábava trvala možná i deset minut. Vždy jsme se vzdálili mimo dostřel a vraceli se nízko při hladině a jakmile jsme se přiblížili, člun se obracel jako divý. Střílel jako zběsilý a jak prudce manévroval, voda se kolem něj pěníla. Ale ničeho nedosáhl. Když tenhle cirkus skončil, dali jsme se dohromady a letěli směrem nad pevninu v prostoru Tuapse.

Tam jsme doletěli možná v 1000 metrech. Byl tam klid, vždyť to bylo 100 až 150 kilometrů za frontou. Tono nic neověřoval radiem a jen jsme letěli a letěli a já se držel vedoucího, byli jsme od sebe vzdáleni tak 200 až 300 metrů. Byl jsem upravo od Tona a pozoroval levou stranu za ním, když se to stalo. Zničehonic jsme se dostali do bouřky, mraky byly tak černé, že za chvíli byla tma. Ještě jsem viděl, jak vedoucí točí vlevo, ale já jsem nemohl, protože jsem špatně viděl, a proto jsem točil doprava... Když jsem se otočil upravo, zachytil jsem okraj bouřky a úplně upravo už bylo docela dobře vidět. Jakmile jsem se od bouřky vzdálil, uviděl jsem jakýsi dům a nad ním ve výšce 500 až 1000 m jsem kroužil, volal a čekal na Tona. On se ale neozýval a já dumal, kde jsem a jak se dostanu domů. Čas přitom utíkal a zásoba benzinu se tenčila.

Můj mozek pracoval perfektně. Bleskově se mi promítla trasa celého našeho letu a uvědomil jsem si, že musím letět na západ, jen tak se dostanu domů. Vlevo mě „nepustí“ Černé moře, upravo Azovské moře. Tak jsem se pustil směrem domů. Přesný čas doby, kterou jsem byl ve vzduchu, jsem nevěděl, snad půl hodiny, možná i víc. Zůstal jsem sám, a tak jsem se spustil k zemi. Letěl jsem v malé výšce, tak 100 až 200 m, abych byl krytý a mohl lépe pozorovat terén pod sebou. Oči jsem měl na stopkách a bedlivě se rozhlížel. Po kratším úseku jsem objevil aeroplán. Ani ne proto, že jsem ho hledal, ale jen tak se tam mihnul. A já



Po návratu z akce. Druhý zleva Rudolf Božík, uprostřed Anton Matúšek.

jsem nemeškal. Otočil jsem se a viděl, jak se tlačí k zemi, jakoby chtěl přistát. Nalétl jsem na něj a střeliva jsem měl dost. Aeroplánek se spustil a z celkem malé výšky dopadl na zem a převrátil se.

Nabral jsem kurz na západ a řezal to nejkratší cestou domů... Pravděpodobně jsem se přiblížil k frontě, protože z levé strany jsem zahlédl větší černý bod. Letěl proti mně, ne přímo – takových 30 až 40 stupňů – a vůbec mi nevěnoval pozornost. Objevil jsem ho jako malý bod, který se rapidně zvětšoval. Přiblížil jsem se k němu. Viděl jsem bachratý předeek – byla to Lavočka, se kterou jsem se na obloze střetl poprvé... Když mě zahlédl, začal si to na mě hasit a kulky se z něj jen sypaly. Jen co jsme se vyhnuli, už jsem to točil zpět a on už na mě letěl znovu a zase střílel. Při třetím útoku jsem už žádné střely neviděl. Ani já jsem už nemohl střílet, protože jsem už neměl čím. Věru, těžko se střílí čelem proti čelu. Jednak je to malý cíl, jednak velmi krátká doba k zamíření. Jedno jsem však věděl jistě, že v té Lavočce seděl sekáč. On to po třetím útoku pustil až na zem a začal točit doprava. Já jsem uvažoval, že už to není bezpečné, a tak jsem začal stoupat do výšky. Najednou jsem uviděl černý mrak a směřoval jsem k němu. Jakmile jsem se k němu přiblížil, zjistil jsem, že je to mrak od rozprasků protiletické obrany. Tam, ve výšce asi 4000 metrů se trhaly granáty. Věděl jsem tedy, že jsem nad frontou. Pak jsem objevil Krymskou a nálada se mi zlepšila, protože jsem věděl, kde jsem. Tak jsem to pustil po hlavě k zemi a rychle domů...“

Dvojitý sestřel při jediné akci pak zopakoval ještě 22. září 1943, kdy se společně se Štefanem Martišem utkal v boji proti šestici bitevních Iljušinů Il-2, dvou Bostonů a osmičce doprovodných LaGGů-3. Za oběť mu tehdy padl stíhací LaGG-3 a jeden z Bostonů.

Za dobu svého tříměsíčního nasazení absolvoval celkem 102 bojových letů a bylo mu uznáno celkem 8 potvrzených sestřelů. Ačkoli u německých nadřízených mu poměrně rychlý sled dosahovaných vítězství vynesl podezření z toho, že sestřely finguje (totéž pochopitelně tvrdil i on sám po válce), po roce 1989 až do své smrti své úspěchy naopak vydával za autentické. Dokonce tvrdil, že



Stíhací LaGGy-3 patřily k častým protivníkům slovenských pilotů. Stroje na snímku patřily letcům Černomořského loďstva.

tehdy sestřelil 15, jindy až 17 letounů, ale rozdílná část zřejmě nebyla potvrzena. Pravdu vyjeví zřejmě až ruské archiv.

Sám měl namále několikrát. Jednou, bylo to 1. srpna 1943, havaroval při vynuceném nouzovém přistání u Tamanu poté, co mu při přeletu z Kerče do Anapy ve výšce pouhých 200 metrů nad mořem náhle explodoval motor. Štěstím bylo, že letěli jen necelé tři kilometry od pevniny, kam rychle stočil svůj hořící zbrusu nový Bf 109G-4 W.Nr. 14968. V průběhu nesnadného nouzového přistání sice křídlem smetl rumunskou telefonní ústřednu, takže vážně poškodil i svůj stroj (50 %), ale sám vyvázl bez újmy. Jen dva dny poté, 3. srpna, při přistání v Anapě jen tak tak ubrzdl svůj porouchaný stroj Bf 109G-4 W.Nr. 19763, kterému se ve finále zlomil podvozek (20 %).

Nejvíce štěstí potřeboval 26. září 1943 kolem 14.25. Po rychlém vzletu na poplach totiž na nerovném letišti Taman v důsledku poruchy těžce havaroval. Při dopadu a několika následných kotrmelcích svého Bf 109G-4 W.Nr. 14761 („žlutá 5“), který byl prakticky na odpis (90 %), si vážně poranil páteř. To jej z dalších bojů na východní frontě vyřadilo.

„Letěl jsem asi s Puškárem, ale nejsem si jistý, on odstartoval první a já za ním,“ popisoval později svůj poslední bojový vzlet na východní frontě. *„Odpoutal jsem se od země a zasunul podvozek. Rychlost stoupala, zasunul jsem klapky a byl jsem už asi ve 100 až 150 metrech. Tehdy jsem pocítil prudké tahání mašiny na levou stranu. Nic nepomáhalo, ani moje práce kniplem, ani nohama. Nemohl jsem mašinu vůbec ovládat. Knípl byl natolik zablokovaný, že jsem jím nemohl hýbat. Něco jsem musel dostat do levého křídla. Mašina začala padat doleva a já opravdu prožíval strašné okamžiky. Nemohl jsem si pomoci, nemohl jsem zabránit ani tomu naklánění, ani klesání. To byly zlomky sekund a přitom mi cosi říkalo, abych si přitáhl pásy. To jsem udělal. Odhodl kabínu! Neodletěla, ale byla odjištěná a já se už dotýkal letištní plochy. Vrazil jsem do ní levým křídlem a motorem. A víc nevím. Až když bylo ticho a otevřeli kabínu. Až tehdy jsem se probral z krátkého bezvědomí a šoku. Bolela mě pravá strana hlavy, jak jsem s ní řízl o zaměřovač. Ještě dobře, že jsem ty pásy přitáhl. A dobré bylo i to, že mašina nezačala hořet. Ihned mě tahali ven pro případ, kdyby to bouchlo a dodatečně začalo hořet. Položili mě na nosítka. Německý doktor nařídil, aby*



Messerschmitt Bf 109G-4 „žlutá 5“ od 13.(slow.)/JG 52 v hotovostním stání na letišti Anapa. Pravděpodobně jde o stroj W.Nr. 14761, na němž 26. 9. 1943 v Tamanu těžce havaroval rtk. Rudolf Božik, který se při události těžce zranil. Před letounem stojí šéfmechanik letky, rtk.rtm. Michal Rybár. (via P. Šumichrast)

mi dali napít koňaku... Když mě chtěli dát do sanitky, požádal jsem je, aby mě odnesli k mašině. Chtěl jsem se na ní podívat, jak to s ní vypadá. Teda ta byla dokroucená! Udělala totiž tři salta a při třetím dopadu se jí urval celý motor. Při prvním se urval první list vrtule, při druhém druhý, který od toho místa odletěl dobrých 100 metrů, a v tom pokročeném trupu jsem zůstal já.“

Den po havárii jej na palubě německého transportního Ju 52/3m odtransportovali nejprve z Tamanu do Kerče a o další dva dny později jej rumunský Ju 52/3m dopravil do nemocnice v Simferopolu. Po následném pobývání v Chersonu, Nikolajevu, dále v Glogau u Berlína a nakonec ve Vídni se vrátil 29. října 1943 na rodné Slovensko, kde se ještě dva měsíce doléčoval v bratislavské nemocnici. Toto bojové nasazení mu vyneslo nejen slovenská, německá a rumunské vyznamenání, ale i povýšení na rotníka letectva (k 1. lednu 1944).

Po vyléčení se 31. ledna 1944 ve Vajnorech stal opět příslušníkem letky 13,



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Messerschmitt Bf 109G-4 „žlutá 5“, patrně stroj, na němž se 26. 9. 1943 vážně zranil rtk. Rudolf Božik.



Vajnory, podzim 1943. Zastaralý Messerschmitt Bf 109E-7 „bílá 1“, patřící hotovostnímu roji, určenému k obraně slovenského hlavního města. (via J. Rajnec)

jejímž novým úkolem se stala protivzdušná obrana slovenského hlavního města proti případným náletům amerického letectva. V průběhu jednoho z patnácti startů na poplach, které v rámci pohotovostní letky podnikl, 13. dubna 1944, však namísto amerického sestřelil německý letoun. Rtk. Božík, letící ve výšce 8000 metrů na Bf 109E-2 W.Nr. 972 jako číslo rtk.rtm. Františka Hanovce, před sebou náhle spatřil neznámý letoun a zahájil jeho pronásledování. Původně jej totiž považoval za čtyřmotorový americký bombardovací stroj, vzhledem k dvojité směrovce nejspíše za B-24 Liberator. Ve skutečnosti šlo o německý letoun, dvoumotorový Messerschmitt Bf 110 (teprve později vyjde najevo, že šlo o Bf 110G-2 W.Nr. 6397, 2N+HM od letky těžkých stíhaček 4./ZG 1 z rakouské základny Wels). Dvojice motorů společně se dvěma objemnými přídavnými nádržemi podvěšenými pod křídly, stejně tak jako dvojité ocasní plochy skutečně na dálku vytvářely dojem, že jde o čtyřmotorový americký Liberator. Ve chvíli, kdy se Božík chystal od letounu odpoutat, zadní střelec stroje po něm najednou zahájil palbu. Božíkova reakce byla bleskurychlá. Byl pověstný



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Messerschmitt Bf 109E-7 s označením „bílá 1“ používal v září 1943 ve Vajnorech hotovostní stíhací roj, určený k ochraně Bratislavy. Létal na něm m.j. veterán 13.(slow.)/JG 52 z východní fronty, rtk. Rudolf Božík. Letoun nesl kamufláž složenou z odstínů RLM 74/75/76.



Tri Duby, září 1944. Eso bývalé 13.(slow.)/JG 52 a nyní příslušník povstalecké Kombinované letky, Rudolf Božík v kokpitu Messerschmittu Bf 109G-6 W.Nr. 161742 (někdejší „bílá 7“), s nímž před třemi měsíci, 26. 6. 1944 přežil boj s americkými letouny. Zatímco jako pilot letky 13 slovenských Vzdušných zbraní Božík sestřelil 9 letounů, v řadách povstalecké Kombinované letky přidal další tři.

svým střeleckým uměním, takže nebylo divu, že po jeho útoku se „stodesítka“ zřítily k zemi. Dopadla v prostoru Podunajské Biskupice, asi 7 kilometrů východně od Bratislavy. Zadní střelec se ještě včas stačil zachránit padákem, ale pilot Lt. Wilhelm Meilinger zahynul.

Incident mohl mít nedozírné následky, ale nakonec neměl. Po přistání Božík ohlásil veliteli letky sestřel amerického čtyřmotorového bombardovacího letounu, což Hanovec kolegiálně potvrdil. Skutečný původ sestřeleného letounu oba letci zatajili, nechaje si společné tajemství výhradně pro sebe. K tomu, že pravda nevyšla najevo paradoxně přispěl zejména zachráněný německý radista-střelec. Vypověděl totiž, že byl sestřelen americkým stíhacím Mustangem. Podle jeho výpovědi měl totiž „nepřátelský“ stíhací letoun hranaté zakončení křídel (jako např. P-51B či P-51C), které měl shodou okolností i *Emil*, na němž Božík letěl. Německý letec patrně nepředpokládal, že zastaralé *Emily* jsou ještě ve výzbroji prvoliniových jednotek (sama letka 13 v té době přebírala zbrusu nové Messerschmitty Bf 109G-6, zakoupené v Německu).

V den faktického zániku pohotovostní letky, 26. června 1944, se rtk. Rudolf Božík stal účastníkem oné známé velké letecké bitvy nad jižním Slovenskem. Podařilo se mu sice poškodit jeden americký čtyřmotorový B-17 Flying Fortress, jemuž začal kouřit jeden motor, ale s vlastním letounem poškozeným odvetnou palbou a pronásledovaným velkou přesilou P-51 Mustangů musel svého snažení zanechat. Ještě předtím, nežli v 09.50 se svým Bf 109G-6 W.Nr. 161742 („bílá 7“) přistál doma v Piešťanech, si musel „odskočit“ až nad Moravu,

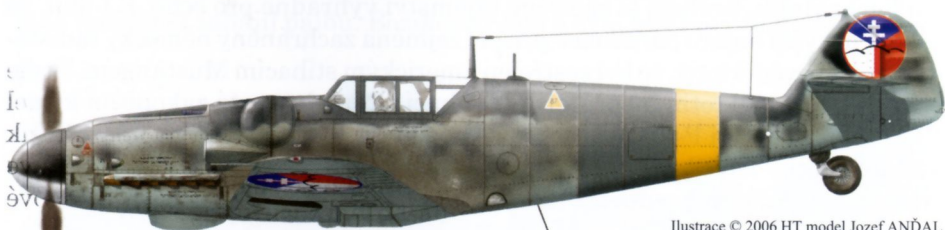


Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Messerschmitt Bf 109G-6 W.Nr. 161742 byl po svém dodání na Slovensko zalétán 11. 2. 1944 npor. Jurajem Puškárem a pak zařazen k cvičné letce (v této podobě je zobrazen). Poté od 15. 6. 1944 sloužil u letky 13 (pravděpodobně s číslem „bílá 7“). Stroj byl poškozen v bitvě s Američany 26. 6. 1944, ale rtk. Rudolf Božik, který jej tehdy pilotoval, nebyl zraněn. Po opravě stroj přeletěl na východní Slovensko, na letiště Išla u Prešova (kde došlo k výměně motoru) a odtud s ním Božik 31. 8. 1944 přeletěl na sovětskou stranu. Zpátky na Slovensko se vrátil 6. 9. 1944, kdy se stal součástí inventáře povstalecké Kombinované letky.

aby se vyhnul P-38 Lightningům, které poblíž Brunovců dorazily vedoucího jeho roje, zvk. Pavla Zelenáka.

Po této krvavé bitvě zbytek letky 13 prakticky jen živořil. Na její další nasazení proti Američanům nebylo ani pomyslení. Navíc se Rudá armáda blížila k východní hranici země, kam byly odesílány nejkvalitnější jednotky slovenské armády včetně jejího malého letectva. Proto 1. srpna 1944 byla čtveřice zbylých bojeschopných *Gustavů* odeslána z Piešťan na polní letiště Išla u Prešova; Božik tam přelétl svůj opravený Bf 109G-6 W.Nr. 161742. Čtveřice stíhačů – kromě Božika to byli Hanovec, Geletko a Palatický – zde významně posílila letku 12, vyzbrojenou starými Avii B-534 a Bk-534. Letka byla součástí Skupiny vzdušných zbraní (SVZ), určené k letecké podpoře Malárovej Východoslovenské armády. Když její jednotky začali Němci odzbrojovat a internovat, tak časné ráno 31. srpna 1944 všechny letuschopné stroje SVZ přeletěly na sovětskou



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Tentýž Messerschmitt Bf 109G-6 W.Nr. 161742, ale již s povstaleckými znaky, tedy ve službě u Kombinované letky. Rtk. Rudolf Božik a zvk. František Cyprich, oba bývalá esa od 13.(slow.)/JG 52, na něm dosáhli několika sestřelů letounů *Luftwaffe*. Stroj vydržel u Kombinované letky až do konce bojů načež 25. 10. 1944 odletěl z ohroženého letiště Tri Duby směrem k sovětským liniím. Tam však nikdy nedorazil, neboť rtk. Augustin Kubovič s ním smrtelně havaroval u obce Hermanovce.

Rudolf Božik v kabině povstaleckého *Gustava*.
Letiště Tri Duby, září 1944.

stranu. Stejně jako většina letců SVZ Božik se svým *Gustavem* přistál na letišti ve Lvově.

V sovětském zázemí však Rudolf Božik setrval jen několik málo dní, neboť již 6. září byl (společně s Františkem Hanovcem) odeslán na pomoc povstání, které v té době již přes týden hořelo na středním Slovensku. Jen několik minut po dosednutí obou *Gustavů* na povstaleckém letišti Tri Duby opět odstartoval a dosáhl vítězství: společně s Františkem Cyprichem sestřelil německý fotoprůzkumný Fw 189A-2 (W.Nr. 2349) od Kampfbeobachterschule 2 (dosud se vždy nespřímně uvádělo, že šlo o stroj taktické průzkumné jednotky 2./NAGr. 16,



která ve skutečnosti tehdy nad povstaleckým územím neoperovala a neutrpěla žádnou ztrátu). Také v dalším průběhu povstání bojoval Rudolf Božik proti Němcům velmi statečně, odvážně a s příkladným nasazením. Stal se jednou z legend Kombinované letky. V průběhu pouhého měsíce zde vykonal celkem 32 bojových letů, v nichž sestřelil celkem tři německé letouny, čímž konečný počet jím oficiálně sestřelených letounů dosáhl cifry dvanácti. Mohlo jich být i více, nebýt však toho, že ve dvou případech mu v důsledku vadného střeliva selhaly zbraně. V prvním případě (9. září) za to zaplatil poškozením svého *Gustava* odvetnou palbou střelce Ju 88, ve druhém (10. září) však na své mlčící zbraně nedbal a na nalétávající Ju 87 prováděl alespoň klamně útoky, v důsledku čehož německé bomby minuly cíl.

Nazpět na sovětskou stranu jej v noci ze 7. na 8. října 1944 dopravil sovětský transportní letoun Lisunov Li-2, neboť se s ním počítalo na přeškolení na sovětskou leteckou techniku, již měla být vyzbrojena formující se 1. československá smíšená letecká divize v SSSR. V řadách čs. armády byl prezentován v Przemyslu 17. října, byla mu přiznána hodnost rotný a 24. listopadu 1944 se stal příslušníkem budovaného 2. čs. stíhacího leteckého pluku, u něhož díky svým zkušenostem působil jako velitel roje a učitel létání. Pluk dostal do výzbroje Lavočkiny La-5FN a později La-7, ale vzhledem k tomu, že jako celek nedokončil výcvik, do bojových akcí již zasáhnout nestačil. Krátce po skončení války přiletěl Rudolf Božik 22. května do Prahy, kde se soustředila celá divize, a 1. června 1945 byl povýšen na rotmistra letectva.

Po válce se oženil se slečnou Amálií Lipkovou (stalo se tak 12. listopadu 1945 v Piešťanech), s níž měl později dvě děti, a ve výroční den povstání byl



Vedle Lavočkinů La-5FN dostal 2. čs. stíhací letecký pluk v Balicích u Krakova počátkem května 1945 do výzbroje rovněž své první La-7. Jedním z nich byl i tento stroj č. 49 (výr. č. 45210849), minimálně jeden ze tří plukovních strojů, které nesly za kabinou, mezi trupovou hvězdou a taktickým číslem, nápis *Gorkovskij rabočij* (v azbuce). Dalšími takto označenými byly La-7 č. 06 (výr. č. 45210806) a 95 (výr. č. 45210795). (L. Valoušek)

Mechanici 2. čs. stíhacího leteckého pluku před La-7 s taktickým číslem 95 (výr. č. 45210795), nesoucím nápis *Gorkovskij rabočij* (na snímku viditelný jen částečně). Letoun pocházel z výtěžku sbírky pracujících města Gorkij. (L. Valoušek)





Vyrovnaná řada šedozelených Avii S-199 od 2. letky Leteckého pluku I Zvolenského.

povýšen na štábního rotmistra letectva (29. srpna 1946). V té době již opět létal v Piešťanech, kam se v srpnu 1945 přemístil z Prahy jako příslušník téže jednotky, která posléze dostala oficiální název Letecký pluk 2 *Těšínský*. „*Velmi zručný a odvážný pilot, velmi rád létá, výborný stíhací pilot,*“ psal 11. října 1947 v pravidelném služebním hodnocení jeho velitel, pplk.let. Jozef Kolembus. „*K výchově a výcviku způsobilý velmi dobře, působí přísností, ale přitom vtípem a humorem a vzorným vojenským vystupováním.*“ Ještě předtím, 2. července 1946, však na něho opět sáhla smrt, neboť měl těžkou havárii na cvičném letounu C-1.13 (trofejní Klemm Kl 35D). Při přeletu ze Zvolena do Piešťan s pilotním žákem Materným mu totiž nad lesním masívem poblíž obce Banská Belá vysadil motor. Následkem havárie byla opět zraněná páteř, což jej později ve svých důsledcích vyřadilo z aktivního létání.

Po provedeném rámcování Leteckého pluku 2 *Těšínského* byl 1. srpna 1948 přemístěn k Leteckému pluku 44 *M. R. Štefánika* v téže piešťanské posádce, a to jako velitel jeho 3. letky. Létal zde i nadále převážně na zbylých stíhačkách S-95 a S-97 (La-5FN, resp. La-7), které sem byly predisponovány. Zde byl 4. března 1949 povýšen do nejnižší důstojnické hodnosti podporučík letectva. Poté, co byl i tento útvar rámcován, pak 15. května 1949 na několik dalších měsíců přešel k Leteckému pluku 1 *Zvolenskému*. Namísto dosluhujících S-95 a S-97 nyní pluk přebíral Avie S-199.

Jelikož v čs. armádě, tvrdě postižené poúnorovými personálními čistkami, představoval relativně perspektivní kádr (určitý čas byl i členem KSČ), zahájil 1. září 1949 zkrácené, roční studium na Letecké vojenské akademii (LVA) v Pardubicích a Hradci Králové. Absolvoval ji prospěchem „*velmi dobrý*“ v pořadí 5. z celkem 56 frekventantů ročníku a 1. června 1950 byl slavnostně vyřazen v hodnosti poručíka letectva. Poté byl přemístěn do Popradu a následně přidělen k Bezpečnostnímu letectvu, konkrétně k letecké hlídce do Piešťan, kde konal službu až do konce téhož roku. Po rozpuštění Bezpečnostního letectva pak byl

31. prosince 1950 odeslán do Plzně k Leteckému pluku 51, a to ve funkci velitele roje u jeho 2. letky. Na ostrahu západní hranice zde létal pochopitelně především na Messerschmittech Bf 109G, tehdy označovaných jako typ S-99, či na jejich čs. motorové variantě S-199.

Jeho aktivní letecká kariéra se však v té době chýlila ke konci, neboť stále častěji trpěl následky svých zranění. Právě z toho důvodu byl 1. července 1951 přerážen k 6. leteckému školnímu pluku do Piešťan, kde půldruhého roku působil jako učitel teorie létání. Zde byl 2. dubna 1952 povýšen na nadporučíka. V následujících letech vykonával několik dalších neletových funkcí: učitel taktické učební skupiny u Leteckého učiliště v Prostějově (leden až květen 1953), učitel šturmannské učební skupiny tamtéž (červen 1953 až únor 1954), starší letecký dispečer 33. radiotechnické čtyř leteckých zabezpečovacích prostředků v Piešťanech (únor až duben 1954), starší letecký dispečer 13. radiotechnické čtyř leteckých zabezpečovacích prostředků tamtéž (duben 1954 až říjen 1955), starší dispečer u 30. bitevního leteckého pluku *Ostravského* tamtéž (říjen 1955 až srpen 1957) a náčelník dispečerského stanoviště u téhož pluku na tomtéž letišti (srpen 1957 až prosinec 1958). Mezitím byl 28. dubna 1955 povýšen na kapitána. Za zmínku stojí, že v podobných dispečerských funkcích s ním tehdy v Piešťanech sloužil i další veterán od 13.(slow.)/JG 52, kpt. Pavel Zelenák, jehož válečné zranění rovněž zbavilo možnosti aktivně létat.

Kpt. Rudolf Božík byl z vojenské služby propuštěn k 23. prosinci 1958, a to v rámci očisty československé armády od vojáků, kteří se za války angažovali v bojích proti Sovětskému svazu. Nejprve krátce pracoval jako horník v podniku Uholné bane Handlová, ale již v únoru 1959 nastoupil práci u Lokomotivního depa Leopoldov, strojová stanice Trnava, kde až do odchodu do penze v roce 1980 pracoval jako „mašinfýra“, řidič lokomotivy.

V rámci rehabilitací byl 15. ledna 1970 povýšen na majora, později na podplukovníka a nakonec na plukovníka. Zemřel v Piešťanech 27. června 2000, krátce před svými osmdesátými narozeninami. Pohřben je v Bratislavě.

Potvrzené sestřely Rudolfa Božíka:

Datum	Čas	Soupeř	Prostor
26.07.43	10.59	Airacobra	vých. od Trojickaja
26.07.43	10.55	R-5	vých. od Trojickaja
14.09.43	06.38	II-2	Černé moře, jihozáp. od Novorossijska
18.09.43	16.26	II-2	Varenikovskaja
20.09.43	06.45	II-2	Černé moře, již. od Myschako
22.09.43	06.45	LaGG-3	Kurčanskaja
22.09.43	07.20	Boston	Černé moře, jihových. od Feodosie
26.09.43	08.55	II-2	sev. od Anapy
13.04.44	12.30	Bf 110	Podunajské Biskupice
06.09.44	18.10	Fw 189 (½)	Kremnička
16.09.44	15.50	Ju 88	Nová Baňa
04.10.44	10.45	Fw 189	již. od Turčianského Sv. Martina

Vyznamenání Rudolfa Božíka:

Vyznamenanie Za hrdinstvo 3. st. (3. 10. 1943)

Vyznamenanie Za hrdinstvo 2. st. (1943)

Pamätný odznak I. st. za poľné ťaženie proti SSSR (1943),

Eisernkreuz II. Klasse (17. 9. 1943)

Eisernkreuz I. Klasse (8. 10. 1943)

Frontflugsspanne in Silber (26. 10. 1943)

Virtutea aeronautica - la croix d'or (25. 4. 1944)

2x Československý válečný kříž 1939 (23. 4. 1945 a 19. 1. 1946)

Československá medaile Za chrabrost (18. 8. 1945)

Řád Slovenského národného povstání II. tř. (30. 10. 1946)

Československá vojenská pamětní medaile se štítkem SSSR (7. 7. 1945)

Za pobeđu nad Germanijej (1946)

Za zásluhy o obranu vlasti (1955)

Vladimír Kriško (9 sestřelů)

Narodil se 19. srpna 1915 v obci Kochanovce, okr. Trenčín jako syn vesnického ševce a poté malorolníka. Po vychození trenčínské měšťanské školy (1926-1929) se na tříleté odborné pokračovací škole u trenčínské firmy Hubecký vyučil stavebním zámečnickem (1929-1933) a pak se dobrovolně přihlásil k vojenskému letectvu. Od 1. října 1933 prodělával výcvik ve Škole pro odborný dorost letectva v Prostějově, konkrétně v oddělení pilotů, odkud byl vyřazen 16. července 1935. Po dobrovolném odvodu byl povýšen na svobodníka, jmenován pilotem letcem a 31. července 1935

nastoupil službu u pozorovací letky 15 Leteckého pluku 3 *Generála-letce M. R. Štefánika* ve Vajnorech na Slovensku. Po roce služby, 16. srpna 1936 byl povýšen na desátníka (a následně 15. května 1937 na četaře) a 1. října 1936 jmenován polním pilotem letcem. Poté si dále zvyšoval svou leteckou a vojenskou kvalifikaci. Absolvoval kurz létání podle přístrojů a v noci (1937) a kurz létání na vícemotorových letounech (1938).

Dnem 1. srpna 1938 byl od letky 15 přemístěn k letce 74 Leteckého pluku 6, s níž vzlétal z letišť Hradec Králové, Pardubice, Spišská Nová Ves a Piešťany. Byla vyzbrojena lehkými bombardovacími letouny Aero Ab-101 a Avia B-71 (SB-2) a v jejích řadách prodělal záříjovou mobilizaci. Rozpad společného státu jej zastihl jako délesloužícího četaře u téže letky v Hradci Králové.

Po rozbití Československa a vzniku Slovenského štátu byl 19. března 1939 pochopitelně repatriován na Slovensko. Již 30. března nastoupil službu na letišti v Piešťanech, a to nejprve u cvičné letky a od 15. srpna 1939 u letky 64, vyzbrojené směsicí strojů Letov Š-128, Š-328 a Aero A-100 a Ab-101. Krátce poté prodělal v Nitře kurz technicko-správní služby a 1. září 1939 byl povýšen na rotníka. Jelikož mladá slovenská armáda měla zoufalý nedostatek důstojníků, rozhodl se pro dráhu důstojníka z povolání. Dne 30. října 1939 proto rtk. Vladimír Kriško zahájil studium na Vojenské akademii v Banské Bystrici, odkud byl 15. srpna 1940 slavnostně vyřazen v hodnosti poručíka letectva. Poté byl přemístěn do Trenčianských Biskupic – nejprve ke zdejší technické letce (15. srpna 1940) a poté k letištní rotě (31. března 1941), přičemž mezitím, 1. října 1940, nastoupil do Pozorovatelské školy pro důstojníky letectva, kde prodělával i stíhací výcvik.



Vladimír Kriško (via P. Šumichrast)



Tablo absolventů Vojenské akademie v Banské Bystrici 1939-1940. Vladimír Kriško je první zleva ve třetí řadě odshora. Juraj Puškár, také budoucí eso je třetí zprava v první řadě.

Poprvé se vydal na východní frontu v létě 1941, a to v řadách letky 2, operující na pozorovacích Letovech Š-328 (na snímku).





Přeškolovací kurz na základně Karup-Grøve, 12. 3. 1942. Zleva por. Ján Gerthofer, por. Vladimír Kriško, stot. Jozef Páleníček, stot. Ondrej Ďumbala, stot. Július Trnka, čtk. Jozef Jančovič, německý důstojník, čtk. Jozef Švejdlík, mjr. Vladimír Kačka, rtk.rtm. Jozef Jakab, dost. zást. Ladislav Hodro, čtk. Jozef Vincúr, čtk. Ján Režňák, rtk.rtm. František Cyprich, čtk. František Brezina, čtk. Pavel Zelenák, čtk. Štefan Martiš, čtk. Jozef Štauder a čtk. Ján Setvák. (via J. Režňák)

Dříve nežli však uvedenou školu dokončil, musel ji přerušit, neboť 22. června 1941 vstoupilo Slovensko po boku Německa do války proti SSSR. Na východní frontu byl odeslán jako pilot letky 2, vyzbrojené pozorovacími dvouplošníky Letov Š-328, ale bez významnější bojové činnosti; prováděl zde především spojovací lety. Na Slovensko se vrátil brzy, již 20. srpna 1941 a teprve pak mohl úspěšně završit onen stíhací kurs (27. září 1941). Již den na to byl přidělen k letce 13 do Piešťan. Po několikaměsíční mírové službě na jejích stíhacích Avíích B-534 byl vybrán mezi piloty, kteří byli 25. února 1942 odesláni na přeškolení na německé Messerschmitty Bf 109 u 5. (slowakei) Staffel/Jagdgruppe Drontheim na letišti Karup-Grøve v okupovaném Dánsku. Po návratu na Slovensko (6. července 1942) byl zařazen jako zástupce velitele I. frontové garnitury letky 13, s níž odjel vlakem na frontu 14. října 1942, a to v čele jejího pozemního sledu.

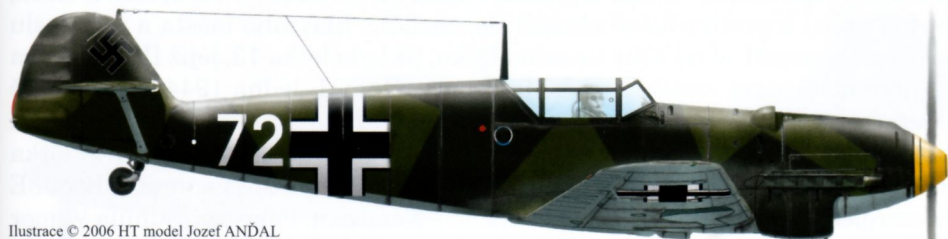
Dne 28. listopadu 1942 se na Kavkaze stal jedním z aktérů prvního boje slovenských *Emilů* se sovětskými letci. Při volném stíhání, které probíhalo od 08.30 do 09.30 v okolí Tuapse, se jím vedený dvoučlenný roj (na čísle tehdy letěl čtk. Jozef Jančovič) střetl s přesilou devíti sovětských stíhacích dvouplošníků Polikarpov I-153 Čajka. Po návratu z boje oba Slováci, letící na výkonnějších *Emilech*, nahlásili sestřelení tří z nich aniž by utrpěli ztráty. Sestřely však zřejmě nebyly nikdy oficiálně uznány (Kriškův první úředně potvrzený sestřel nese až datum 25. února 1943).



Tříčlenný roj slovenských Emilů při nácíku slétanosti nad Slovenskem.

V průběhu devítiměsíčních bojů nad Kubání, Kavkazem a Černým mořem vykonal celkem 156 bojových letů a dosáhl 9 potvrzených sestřelů. Vedle npor. Ján Gerthofera a npor. Juraje Puškára se tak stal jediným slovenským leteckým důstojníkem, který dosáhl titulu stíhacího esa. Byl nejen spoluaktérem zmíněného prvního boje, ale i autorem posledního sestřelu příslušníků I. garnitury: 4. července 1943 totiž v prostoru Achtanizovskaja sestřelil dvoumotorový Petljakov Pe-2.

Dochované úřední záznamy hovoří jen o jedné mimořádné události, již byl na frontě aktérem: dne 3. února 1943 se vrátil do Krasnodaru na rozstříleném



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĐAL

Messerschmitt Bf 109D „bílá 72“ byl jedním ze strojů, užívanými k přeškolení slovenských pilotů u 5. (slowakei) Staffel/Jagdgruppe Drontheim na letišti Karup-Grøve v okupovaném Dánsku. Jedním z pilotů, který usedal do jeho kabiny, byl por. Vladimír Křiško.

Kamufláž tvořila kombinace barev RLM 65, 70 a 71.



Npor. Vladimír Kriško (v kukle) a druhý velitel I 3. (slow.)/JG 52, stot. Jozef Páleníček u Messerschmittu Bf 109G-4 „žlutá 10“. Anapa, duben 1943.

Bf 109F-4 (W.Nr. 13340), který v průběhu leteckého boje inkasoval zásahy do motoru. Kriško sice vyvázl bez zranění, ale neletuschopný stroj musel být 8. února při ústupu z Krasnodaru zapálen. Za svou poměrně úspěšnou bojovou činností na východní frontě obdržel četná vyznamenání slovenské, německé i rumunské provenience. Kromě toho byl mezitím povýšen na nadporučíka letectva (s účinností od 1. ledna 1943).

Při poválečném prověřování válečné činnosti slovenských pilotů svou tehdejší aktivitu pochopitelně bagatelizoval a mlžil jak jen dovedl. Do svého životopisu uvedl: „Byl jsem přidělen jako stíhací pilot a vykonával jsem stíhací lety, a to volné stíhání a

doprovody. Celkově jsem vykonal asi 150 letů... Lety jsem vykonával, aby na mě nebylo poukazováno, že se vyhýbám, nebo bojím, nikdy jsem boj nevyhledával, za celou dobu jsem se střetl se sovětskými letci asi 12krát, měl jsem zaznačeno 7 (sic) sestřelů, avšak ve skutečnosti jsem neměl ani jeden a taktéž všichni piloti letky měli zaznačeno hodně víc sestřelů...já... jsem žádný sestřel ani jednoho příslušníka neviděl, ikdyž připouštím, že někteří sestřely měli.“

Po návratu z fronty na Slovensko 17. července 1943 byl dočasně umístěn u technické letky 1, ale 8. listopadu 1943 byl jmenován velitelem hotovostního stíhacího roje, dislokovaného na letišti Vajnory u Bratislavy. Vzhledem k tomu, že byl určen k protivzdušné obraně slovenského hlavního města a průmyslu v Pováží, rozrostl se roj záhy na celou letku, již byla letka 13, jejíž II. garnitura se před nedávnem vrátila z východní fronty. Dne 31. ledna 1944 byl oficiálně jmenován jejím novým velitelem (podle jiných záznamů se tak stalo již 15. listopadu 1943, tedy krátce po návratu II. garnitury). Krátce poté byla letka z již naprosto nevyhovujících Avii B-534 a zastaralých Messerschmittů Bf 109E přezbrojena na nové Bf 109G-6, zakoupené v Německu. Pak se přesunula Vajnory do Piešťan. Kromě svých velitelských povinností se zde tehdy věnoval i instruktorské činnosti (společně s rtk.rtm. Františkem Hanovcem), jmenovitě výcviku tzv. III. garnitury na strojích Bf 109, zahájeném 24. dubna 1944. S ohledem na úkoly pohotovostní letky byl pak 25. května 1944 (společně s npor. Jánem Gerthoferem) vyslán do dvoutýdenního kurzu pro velitele leteckých svazů ve Vídni



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Messerschmitt Bf 109E-7 (pravděpodobně W.Nr. 6474) „bílá 12“ ze stavu I. frontové garnitury letky 13 v podobě, v jaké s ní 27. 10. 1942 odletěl z Piešťan na východní frontu. Tam jej používala celá řada slovenských pilotů včetně několika budoucích es, např. čtk. Ján Režňák, rtk.

Pavel Zeleňák a por. Vladimír Kriško. Ten se v jeho kabině stal 28. 11. 1942 jedním z aktérů prvního střetnutí 13.(slow.)/JG 52 s letouny VVS RSKA. V prostoru severně od Tuapse svedl boj s přesilou Polikarpovů I-153, z nichž jeden hlásil jako sestřelený (nebyl mu uznán). Nelze vyloučit, že jde o týž stroj, který nakonec 10. 1. 1943 odepsal při startu z Krasnodaru jiný pilot 13.(slow.)/JG 52, čtk. Jozef Vincúr. Ačkoli většina ostatních *Emilů* I. garnitury nesla žluté vrtulové kryty, tento jej měl tmavší, pravděpodobně modrý s červeným proužkem.

(25. květen – 5. červen 1944), v jehož rámci létal na německých Messerschmittech Bf 108 a Bf 109 z letišť Vídeň-Seyring a Fels am Wagram. Zkáze své letky, k níž došlo 26. června 1944 ve známém boji s přesilou amerických stíhačů, však přítomen nebyl, neboť byl nemocen. Zastupoval ho npor. Juraj Puškár, jenž letku do tohoto boje vedl a sám přitom padl.

Po vypuknutí povstání 29. srpna 1944 odešel s piešťanskou posádkou na povstalecké území. Ačkoli většina těchto letců pak bojovala jako pěchota, npor. Kriško v důsledku předchozí těžké zlomeniny levé nohy (utrpěné při pádu z balkonu) byl odeslán na povstalecké letiště Tri Duby u Zvolena. Zde se 30. srpna 1944 připojil ke Kombinované letce, která na zastaralých strojích různých typů podporovala povstalecké pozemní jednotky. Zprvu zde velel technické letce a kasárnám v nedalekých Hájníkách, ale po odletu většiny příslušníků Kombinované letky se 8. října 1944 stal jejím velitelem a současně



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Messerschmitt Bf 109G-4/R6 W.Nr. 19543 “žlutá 12” od 13.(slow.)/JG 52, pocházel stejně jako většina slovenských frontových *Gustavů* z produkce továrny WNF. Na jeho trupu jsou patrné známky přetření původního továrního *Stammkennzeichen* (pravděpodobně barvou RLM 74 *Graugrün*). Na stroji létal v dubnu 1943 např. velitel letky, mjr. Ondrej Ďumbala či jeho zástupce, npor. Vladimír Kriško, ale i nejúspěšnější slovenský stíhač, rtk. Ján Režňák.



Npor. Vladimír Kriško usedal i za řídicí páku Messerschmittu Bf 109G-6 W.Nr. 161735 („bílá 8“), jednoho z těch slovenských *Gustavů*, které byly vyřazeny ještě předtím, než se dostaly do bojů. Rtk Karol Geletko s ním 14. 6. 1944 nezvládl přistání ve Spišské Nové Vsi. (via Š. Androvič)

velitelem letiště Tri Duby. Příležitostně i bojově létal a v rámci Kombinované letky vykonal celkem 20 bojových letů, v jejichž průběhu prováděl zejména vzdušný průzkum a bitevní nálety na nepřátelské pozice.

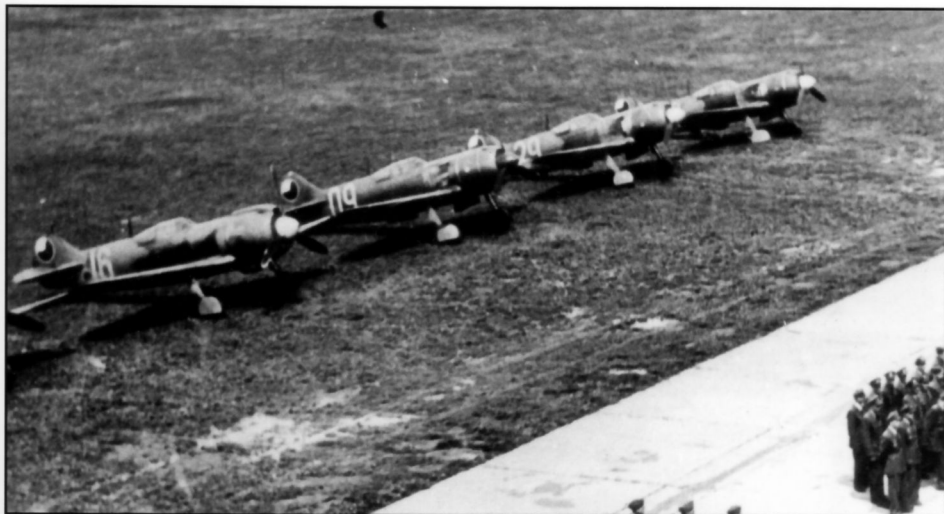
Po vojenské porážce povstání odletěl z Trech Dubů do Donoval, kde měl na starosti provizorní letiště. Když sešlo z plánovaného odletu povstaleckých velitelů, div.gen. Rudolfa Viesta a brig.gen. Jána Goliana, nechal připravené spojovací letouny zapálit a pak odešel společně s dalšími povstalcí do hor. Skrýval se v okolí Trenčína a rodných Kochanovců více než čtvrt roku načež se mu u Tisovce podařilo přejít frontu.

Přes maďarské území se pak dostal do Košic, kde byl 8. února 1945 prezentován u 1. československého armádního sboru v SSSR. Poté 17. března 1945



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Messerschmitt Bf 109G-6 W.Nr. 161735 „bílá 8“ od letky 13. Po dodání na Slovensko jej zalétával zvk. Izidor Kovárik a u letky 13 s ním létali např. její tehdejší velitel, npor. Vladimír Kriško, zvk. Ján Režňák a další. Na stroji se zřejmě laborovalo s umístěním a barvou taktického označení. Nejprve se zkoušela černá osmička, nakonec byla aplikována bílá. Při nehodě ve Spišské Nové Vsi 14. 6. 1944 s letounem havaroval čtk. Karol Geletko, který jej při přistání převrátil na záda.



Lavočkiny La-5FN a La-7 čs. poválečného letectva již po změně výsostných znaků, ale ještě před aplikací nových identifikačních kódů.

hlásil příchod k Leteckému výcvikovému středisku (LVS) formovanému ve Spišské Nové Vsi, kde se 1. června ujal velení zdejších kasáren a cvičné letky LVS. Po dvou měsících, od 1. srpna 1945, vykonával funkci přiděleného důstojníka u Letištní peruti 2 na svém někdejší působišti v Piešťanech. O další dva měsíce později, 1. října 1945 jej přemístili do posádky Hájniky u Zvolena k Leteckému pluku 1 *Zvolenskému*, u něhož setrval několik dalších let. Zpočátku byl ustanoven střeleckým důstojníkem pluku (1. října 1945) a poté prvním pobočníkem velitele pluku (15. prosince 1945). Po povýšení na kapitána letectva (1. března 1946) a poté na štábního kapitána letectva (1. října 1946) se stal zatímním velitelem pluku (březen 1947). Jednotka v té době létala s dosluhujícími stíhačkami S-95 a S-97 (La-5FN, resp. La-7), místo nichž od příštího roku přebírala nově vyráběné Avie S-199, které byly vlastně čs. motorovou variantou jemu důvěrně známých německých Messerschmittů Bf 109G.

Následně absolvoval v Praze tříměsíční kurz velitelů letek (8. března 1948), byl povýšen na majora letectva (1. dubna 1948) a potvrzen – podle jiných zdrojů ustanoven (1. června 1948) – ve funkci velitele Leteckého pluku 1 *Zvolenského*, přemístěného krátce poté nejprve z Hájnik do Zvolena (červenec 1948) a poté do Prahy-Kbel (září 1950). Mezitím krátce, od 31. ledna do 15. dubna 1949 působil v Českých Budějovicích u Leteckého pluku 5. „*Má kladný poměr k lidově-demokratickému režimu naší republiky,*“ psal 30. září 1948 v pravidelném služebním hodnocení mjr.let. Vladimíra Křiška jeho nadřízený, zatímní velitel 4. letecké divize, plk.let. Július Trnka. „*Schvaluje postup národní revoluce a staví se horlivě za její výdobytky, jako pozemkovou reformu, znárodnění a novou ústavu.*”

Nic tedy nebránilo tomu, aby jako perspektivní kádr (a člen KSČ od 22. července 1946) byl 1. září 1949 vyslán do půlročního kurzu pro velitele vojskových



Avia S-199 čili československá motorová varianta Messerschmittu Bf 109G ve službě u 2. letky Leteckého pluku I Zvolenského. Po dolétání válečných Lavočkinů a odprodeji Spitfirů tvořil tento typ páteř čs. stíhacího letectva až do nástupu proudových MiGů-15.

těles na Vysokého vojenského učení (VVU) v Praze. Poté se v 31. března 1950 opět ujal velení nad plukem. Ten po vyřazení válečných Lavočkinů La-5FN a La-7 již sice výhradně létal na Avii S-199, ale zakrátko se měl stát jedním z prvních, které čekalo přezbrojení na sovětské proudové MiGy-15. K tomuto účelu se pluk v květnu 1951 přesunul z Prahy-Kbel do Mladé (dříve Milovice-Boží Dar), kam směřovali vybraní spolehliví piloti a technický personál. Zřejmě na základě šetření jeho válečné činnosti zde byl mjr.let. Vladimír Kriško dne 1. června 1951 (podle jiných zdrojů až 4. srpna 1951) zbaven velení (které po něm převzal „nezávadný“ kpt.let. Jozef Kúkel) a přemístěn k Leteckému učilišti jako zástupce velitele pro praktický letecký výcvik.

Setrval zde jen rok a v následujícím roce, 1. července 1952, byl Vladimír Kriško propuštěn do zálohy v hodnosti podplukovníka letectva. Poté byl zaměstnán ve Štátních lesoch Malacky, nejprve jako úředník, poté jako účetní. Od roku 1956 pak pracoval na Krajskej lesnej správe Bratislava, a to až do penze.

Zemřel 5. února 1988 v Bratislavě ve věku 72 roků. V roce 1991 byl rehabilitován a povýšen do hodnosti plukovníka *in memoriam*.

Potvrzené sestřely Vladimíra Křiška:

Datum	Čas	Soupeř	Prostor
25.02.43	13.55	Il-2	Azovské moře, sev. od Temrjuku
27.04.43	16.17	LaGG-3 (?)	Krymskaja
27.04.43	16.22	LaGG-3	již. od Krymskaja
04.05.43	08.57	LaGG-3	severozáp. od Gelendžiku
28.05.43	10.48	Jak-I	již. od Trojickaja
28.05.43	14.13	Jak-I	jihozáp. od Trojickaja
29.05.43	08.50	Jak-I	záp. od Trojickaja
17.06.43	05.12	Jak-I	Krasnoarmějskaja
04.07.43	10.08	Pe-2	Achtanizovskaja

Vyznamenání Vladimíra Křiška:

Pamětná medaila Za ťaženie proti SSSR I. st. (3. 9. 1943)

Vyznamenanie Za hrdinstvo 3. st. (5. 5. 1943)

Vyznamenanie Za hrdinstvo 2. st. (10. 4. 1944)

Vyznamenanie Za zásluhy (27. 8. 1943)

Vojenný víťazný kríž 5. tr. (14. 3. 1944)

Eisernkreuz II. Klasse (24. 1. 1943)

Eisernkreuz I. Klasse (23. 7. 1943)

Frontflugsspange in Gold (31. 5. 1943)

Virtutea aeronautica - la croix d'or (25. 4. 1944)

Československá medaile Za zásluhy II. st. (1945)

Řád Slovenského národného povstání II. tr. (1945)

Československý válečný kríž 1939 (1. 3. 1947)

Alexander Gerič (9 sestřelů)

Další muž s velmi pohnutými životními osudy se narodil 30. ledna 1920 ve Slovenském Mederu, okr. Nové Zámky (podle jiných zdrojů 30. ledna 1921 v Palárikově u Šuran). Po absolvování měšťanské školy pracoval jako řidič. Létat začal v roce 1939 v Pilotní škole HG v Bratislavě a 10. ledna 1940 narukoval do Piešťan k cvičné letce (od 15. dubna 1940 byla součástí nově budované Letecké školy, která se posléze přestěhovala do Trenčianských Biskupic), u níž absolvoval základní vojenský výcvik a získal kvalifikaci pilota dvoumístných letounů. Následně od 18. srpna 1941

prodělával stíhací výcvik (společně s Rudolfem Božíkem, Štefanem Ocvirkem, Rudolfem Palatickým a dalšími) a byl hodnocen jako velmi talentovaný stíhač a výborný střelec. Při závěrečných zkouškách skončil jako v pořadí 5. z celkového počtu 18 frekventantů kurzu. Mezitím byl 10. ledna 1942 přijat do sboru poddůstojníků z povolání.

Po ukončení stíhacího kurzu následovalo 20. června 1942 přemístění z Trenčianských Biskupic do Piešťan k letce 13, vyzbrojené Avii B-534, k níž zakrátko přibýly první Messerschmitty Bf 109E. U ní pak od 22. října 1942 prodělával půlroční kurz nočního létání a od 1. dubna do 1. června 1943 také přeškolení její II. frontové garnitury na Bf 109E.

Na frontu odešel s II. garniturou krátce poté, 23. června 1943. Po krátkém přeškolení na verzi Bf 109G na letišti Sarabuz na Krymu následoval odlet do Anapy, odkud slovenští stíhači od zcela vyčerpané I. garnitury operovali již několik měsíců. Ačkoli se často uvádí, že byl rusofilem, jenž nedosáhl žádného úspěchu, neboť neměl zájem bojovat proti Rusům, německé záznamy mu přiznávají 9 sestřelů, jichž měl dosáhnout nad Kubání a Černým mořem. Podle těchto zdrojů byl prvním ze slovenských stíhačů, kterému byl oficiálně přiznán sestřel Spitfiru, a jedním z pouhých dvou, jimž německé záznamy přisuzují sestřely jak Spitfiru, tak i Airacobry a Bostonu. Dvakrát po návratu z jediného boje nahlásil po dvou sestřelech – ve všech čtyřech případech mělo jít o Bostony. Autenticitu těchto sestřelů potvrdí či vyvrátí jedině důkladný výzkum v ruských archivech. Určité indicie však již nyní naznačují, že přinejmenším z části může jít o fingované sestřely.





Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Avia B-53A s trupovým označením S-12 byla notoricky známa z četných ilustrací s povstaleckými znaky. Ve skutečnosti se jich nikdy nedočkala. Dosloužila u cvičné letky Letecké školy na letišti Tri Duby, kde po vypuknutí SNP vznikla povstalecká Kombinovaná letka. Její snímky v rozebraném stavu, pořízené v čase SNP, naznačují, že odpadla nutnost stroj označit povstaleckými znaky.

Dne 11. září 1943, dva dny po úletu rtk. Antona Matúška a čtk. Ľudovíta Dobrovodského, dezertoval na sovětskou stranu i on. Na rozdíl od prvně jmenovaných, jejichž dezerce k nepříteli se potvrdila prakticky ještě téhož dne, v jeho případě se dlouho mělo za to, že skutečně padl. Inkriminovaného dne čtk. Alexander Gerič odstartoval z Anapy ve 12.25 ve dvojici s rtk. Štefanem Martišem na bojový let, v jehož průběhu měli i oni doprovázet německý dvoutrupý průzkumný Focke Wulf Fw 189. O tom, co se dělo dále, existuje více verzí. Ta „odbojová“ hovoří o tom, že doprovázený německý letoun se pokusili sestřelit, ale v tom se do boje zapojili sovětské stíhače a nastal boj kdo z koho. Gerič předstíral, že je zasažen a dezertoval. Martiš si to nakonec rozmyslel a ve 13.30 se vrátil do Anapy, kde pak potvrdil, že Gerič byl sestřelen. Krátce



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Messerschmitt Bf 109E-4 byl jedním ze slovenských *Emilů*, na jehož trupu se vyskytovalo dvojité taktické označení, v tomto případě „bílá 7+7“. Stroj s četnými žlutými doplňky nese výrazné stopy po zastříkání svastiky na SOP.



Anapa, léto 1943. V popředí lékař 13. (slow.)/JG 52, des.asp. MUDr. Ladislav Dubay při četbě časopisu *Vzdušná flota Juhovýchod*, vzadu Messerschmitt Bf 109G-4 „žlutá 8“ v hotovostním stání.

poté se na letiště na jeden motor dovlekl německý Fw 189, na nějž prý předtím útočili. Štěstím prý bylo, že jediný živý z jeho tříčlenné osádky, těžce zraněný pilot, jenž zakrátko skonal, ještě stačil vypovědět, že je přepadli Rusové a že Slováci je bránili, takže vše pro Martiše a slovenskou letku dobře dopadlo. Podle jiných zdrojů se však osádka Fw 189 na místo srazu vůbec nedostavila. Německé záznamy jsou strohé a hovoří pouze o tom, že v prostoru asi 10 kilometrů východně od Novorossijska se oba Slováci dostali do souboje s přesilou šesti sovětských Spitfirů, v jehož průběhu byl Gerič sestřelen. Ačkoli verze o útoku na Fw 189 zůstává pochybná, je zřejmé, že nadřízení uvěřili Martišově tvrzení o boji se sovětskými Spitfiry. Sám Martiš po přistání nárokoval sestřelení jednoho z nich, ale vzhledem k absenci svědků mu nebyl přiznán.



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Messerschmitt Bf 109G-4/R6 s taktickým označením „žlutá 8“ byl dalším z četných *Gustavů* používaných piloty 13.(slow.)/JG 52 v létě 1943 na základně Anapa na Kubáni. Taktické číslo bylo pravděpodobně malované „od ruky“ a mělo černý lem. Z fotodokumentace je zřetelná zamalovaná první litera (S) z továrního volacího kódu (*Stammkennzeichen*).



Bf 109G-4/R6 byl všeobecně znám jako *Kanonenboot*. Zde je jeden exemplář od 13.(slow.)/JG 52 v Anapě v létě 1943. Zleva stojí piloti II. garnitury Alexander Gerič, Augustin Kubovič, Anton Matúšek a František Melicháč. (via K. Geletko)

Čtk. Alexander Gerič přistál bez nehody na sovětském letišti Timaševskaja a na palubě svého Messerschmittu Bf 109G-4 (W.Nr. 14938, „žlutá 2“) dopravil na sovětskou stranu i radiomechanika slob. Vincence Tkáčika, vyškoleného v obsluze nových palubních radiostanic FuG 17. O tom všem však v Anapě neměli ani tušení. Tkáčik byl sice prohlášen za zběha, ale nevědělo se o tom, že byl „černým pasažérem“ v Geričově stroji, o němž se věřilo, že padl za oběť sovětským stíhačům. Na základě toho byl Gerič dokonce *in memoriam* vyznamenán jak slovenským, tak i německým vyznamenáním. Rodině na Slovensku pak z MNO došlo oznámení o tom, že, „...statečně, hrdinsky a s největší obětavostí konal své těžké vojenské povinnosti v boji proti nepříteli náboženství, kultury a naší drahé vlasti...“ a že, „...jako statečný voják...padl hrdinskou smrtí v boji proti nepříteli...a při ústupovém boji byl ponechán nepříteli k pohřbení.“ Navíc jeho bratr Michal, prezenčně sloužící u téže letky jako mechanik, byl zproštěn vojenské služby, aby se mohl postarat o rodinu na Slovensku. Verzi o tom, že byl Gerič sestřelen a zahynul posléze údajně potvrdil moskevský rozhlas – prý, aby kamuflaval jeho pozdější poslání, pro něž si jej Sověti vyhlédli.

Gerič s Tkáčikem, oba živí a zdraví, pobývali nejprve v zajateckých táborech ve městech Krasnodar, Georgijevsk a Krasnogorsk. V prosinci 1943 je oba zaverbovaly sovětské rozvědné orgány a odeslaly do zpravodajské školy (ČŠPKŠ) ve městě Pioněrskaja v Moskevské oblasti. Oba absolvovali výsadkářský a zpravodajský kurs a v noci z 29. na 30. červen 1944 je Sověti vysadili na padácích



Čtk. Alexander Gerič, pózující před svým *Kanonenbootem*, uletěl z Anapy 11. 9. 1943. Na palubě jím pilotovaného Bf 109G-4 W.Nr. 14938 „žlutá 2“ se nacházel i radiomechanik, slob. Vincent Tkáčik. Oba poté vstoupili do sovětských služeb a v noci 29./30. 6. 1944 byli vysazeni na Slovensku se zpravodajskými úkoly. (via K. Geletko)

v prostoru Trenčína – Geriče (krycí jméno „Lores“) jako rezidenta, Tkáčika („Čáp“) jako jeho radistu.

Zpravodajské úkoly, které měli provádět v týlu nepřítele v okolí Žiliny a Bratislavy, však nesplnili, údajně se jim nezdařilo navázat spojení se svým ústředím. Psychicky labilní Gerič, který po návratu na Slovensko zjistil, že jeho snoubenka se mezitím vdala, naopak zakrátko, již po několika dnech v Piešťanech kontaktoval velitele II. perutě stot.let. Ivana Haluzického, jenž měl pověst protiněmecky orientovaného důstojníka. Po dohodě s ním se dobrovolně přihlásil u velitele letiště s tím, že ho na východní frontě sestřelili. Vzhledem k tomu, že byl shozen na Slovensku na padáku, však zůstal podezřelý a jako takový byl nakrátko formálně zajištěn a internován. Brzy však byl propuštěn.

Jeho osudy totiž ovlivnily zejména převratové plány slovenského ministra národní obrany, gen. Ferdinanda Čatloše, jenž mínil převést Slovensko „badogliovskou“ cestou do tábora vítězů. Na rozkaz přednosta zpravodajského oddělení MNO stot.gšt. Jána J. Staneka mu byla nabídnuta zmiňovaná svoboda a beztrestnost pokud naváže radiové spojení s Rudou armádou. V relaci měl avizovat přilet Čatlošova letadla, které mělo k Sovětům doručit tzv. Čatlošovo memorandum a emisara. Gerič, zpočátku se obávající, zdali nejde o provokaci, to nakonec po určitém váhání přijal. Jeho a Tkáčikův pokus o navázání spojení,

Alexander Gerič v Anapě. Jeden z jeho posledních snímků před úletem na druhou stranu.

podniknutý v noci z 1. na 2. srpna 1944 z budovy VPV v Banské Bystrici, se však nezdařil. Stot.let. Štefan Čakaný, přednosta zpravodajského oddělení VVZ, ve svém situačním hlášení o vlastní armádě za měsíc červenec 1944 popsal jeho případ takto: „*Čatník z pov. Gerič Alexander, bývalý pilot letky 13 v Anapě na Kubáni, se po seskoku na slovenském území u Nového Města na Váhom dobrovolně přihlásil a byl dne 8. 7. 1944 dopraven do zaje- teckého tábora v Bratislavě. Protože se zjistilo, že jmenovaný byl ve skutečnosti sestřelen, byl z tábora propuštěn a při- dělen k další činné službě.*“

V době těsně před vypuknutím povstání se Gerič, nyní opět příslušník slovenského letectva, pohyboval v Piešťanech naprosto volně. Jakmile německé jednotky začaly obsazovat západní Slovensko a piešťanská posádka se pod Haluzického velením odebrala na po- vstalecké území, rozhodl se pro odlet. Odstartoval večer 29. srpna 1944 spo- lečně s por.let. Ondrejem Šingliarem na školním dvouplošníku Praga E-39. Za špatné viditelnosti však na blíže neznámém místě havarovali a zahy- nuli.

Skutečnost, že nebyl nalezen Ge- ričův hrob, vedla některé amatérské publicisty k odvážné teorii o tom, že Gerič ve skutečnosti havárii přežil, aktivně se zúčastnil povstání a že po válce z obav před sovětskými represá- liemi za nesplnění úkolu uprchl do zahraničí. V padesátých letech měl

Při své dezerci na sovětskou stranu vzal Ale- xander Gerič s sebou na palubu „stodevítky“ rovněž radiomechanika Vincence Tkáčika. Jeho další osudy byly neméně dramatické a jeho konec rovněž zahluje závoj tajemství.



údajně pracovat na Slovensku pro blíže nespecifikovanou cizí zpravodajskou službu. Vzhledem k absenci hodnověrných dokladů to však nelze považovat za nic více nežli nedoloženou spekulaci.

Geričův druh, Vincenc Tkáčik, poté pracoval samostatně a po potlačení povstání přešel 24. listopadu 1944 v prostoru Habura frontu. Štábem partyzánského hnutí 1. Ukrajinského frontu v Rzeszówě byl pak 21. prosince 1944 odeslán k 1. čs. armádnímu sboru v SSSR, odkud byl přepraven do rozvědné školy do Moskvy, kam přibyl 24. ledna 1945. Pod krycím jménem „Vilém“ utvořil jako rezident novou dvoučlennou skupinu, a to společně s radistkou Marií Petruňovou („Galina“). Dostali rozkaz plnit zpravodajské poslání v prostoru Žiliny s tím, že mohli přebývat i v Čadci a Tkáčikově rodné Turzovce, ležící 12 kilometrů jihozápadně od Čadci. Měli vystupovat jako manželé Anton Rudinský (nar. 20. července 1917), automechanik v Prešově, a jeho žena Mária Rudinská (nar. 1922), oba při přiblížení fronty údajně přechající k příbuzným do Žiliny (v jejíž blízkosti měli být vysazeni). Dne 6. února 1945 tedy „manželé“ odjeli z Moskvy do Kyjeva, odtud do Kalinovky a 4. března 1945 odletěli letounem Lisunov Li-2 do Mielce. Byli vysazeni v noci z 16. na 17. březen 1945. Podle sovětského hlášení se tak stalo půl kilometru jihovýchodně od Mazury (skupina chalup v obci Zákopčie, 6 kilometrů jihozápadně od Čadci). „*Parašuty rozkrylis*,“ to je poslední, co o nich Sověti vědí. Jejich další osudy zůstávají neobjasněny.

Potvrzené sestřely Alexandra Geriče:

Datum	Čas	Soupeř	Prostor
28.07.43	14.30	Boston	Gelendžik
28.07.43	14.31	Boston	Gelendžik
06.08.43	09.36	LaGG-3	sev.severozáp. od Novoveličkovskaja
07.08.43	11.45	Il-2	sev. od Krymskaja
07.08.43	17.55	Spitfire	Krymskaja
12.08.43	11.33	Airacobra	severových. od Petrovskaja
18.08.43	08.14	Boston	Černé moře, jihových. od Myschako
18.08.43	08.19	Boston	Černé moře, záp. od Gelendžiku
05.09.43	07.52	Il-2	Černé moře, jihozáp. od Anapy

Vyznamenání Alexandra Geriče:

Vyznamenanie Za hrdinstvo 3. st. (3. 10. 1943)

Eisernkreuz II. Klasse (9. 1943)

Eisernkreuz I. Klasse (9. 1943)

Jozef Jančovič (7 sestřelů):

Jeden z pozdějších nejagresivnějších stíhačů letky 13 se narodil 16. března 1920 v Hlohovci. Své první letecké krůčky učinil v Piešťanech, kde od 10. dubna do 10. července 1938 absolvoval elementární pilotní výcvik v rámci známé branné akce „1000 nových pilotů“. Poté narukoval na vojnu a od 20. července 1938 do 20. listopadu 1939 absolvoval základní vojenský a nakonec i stíhací výcvik. Poté 1. prosince 1939 nastoupil v Piešťanech službu u letky 11, vyzbrojené Avii B-534.

Po 22. červnu 1941 se měla i letka 11 zúčastnit východního tažení, ale nakonec zůstala na Slovensku a přesunula se do Vajnora u slovenského hlavního města, aby zajistila ochranu jižní hranice státu. Po přeškolení na Messer-

Messerschmitt Bf 109D, používaný slovenskými piloty během výcviku v Karup-Gröve.
(via P. Šumichrast)





Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Messerschmitt Bf 109E-4 (nebo E-7) „bílá 5“ ze stavu I. frontové garnitury letky 13 v podobě, v jaké s ní 27. 10. 1942 odletěl z Piešťan na východní frontu.

schmitty Bf 109, probíhající od 25. února do 6. července 1942 u 5. (slovačské) Staffel/Jagdgruppe Drontheim na letišti Karup-Grøve v okupovaném Dánsku se čtk. Jozef Jančovič stal příslušníkem letky 13 v Piešťanech. Následně byl zařazen do její I. frontové garnitury, s níž 27. října 1942 odletěl na východní frontu podruhé.

Jeho frontová bojová kariéra byla sice krátká, ale strmá. Dne 28. listopadu 1942 se společně s por. Vladimírem Kříškem stal jedním z aktérů prvního utkání se sovětským letectvem. Při volném stíhání, které probíhalo od 08.30 do 09.30 v okolí Tuapse, se střetli s přesilou devíti sovětských stíhacích dvouplošníků Polikarpov I-153. Po návratu z boje oba Slovači, letící na výkonnějších *Emilech*, nahlásili sestřelení tří *Čajek* aniž by utrpěli ztráty. Oficiálně však nebyly německým velením uznány. Každopádně v bojích nad Kavkazem a Kubání Jančovič proslul nekompromisním, až riskantním způsobem boje. V jednom případě, 20. ledna 1943, měl s nepřátelským stíhačem (Polikarpov I-16) dokonce kolizi, ale se svým poškozeným Bf 109F se dokázal vrátit na mateřské letiště. V bojích mu bylo přiznáno 7 potvrzených sestřelů, další dva zůstaly nepotvrzeny. Dvakrát se dokázal vrátit se dvěma sestřely z jediné mise. Ve své době patřil k nejúspěšnějším příslušníkům letky 13 a byl na dobré cestě stát se vůbec nejúspěšnějším. Za své úspěchy byl povýšen na rotníka (se zpětnou platností k 1. lednu 1943) a obdržel několik německých a slovenských vyznamenání.

Dne 29. března 1943 držel na letišti Taman bojovou hotovost. Po vyhlášení poplachu pak společně s rtk.rtm. Františkem Cyprichem odstartovali, aby pro-



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Posléze se tentýž stroj stal dalším ze slovenských *Emilů*, na jehož trupu se vyskytovalo dvojité taktické označení, v tomto případě „bílá 5+5“. Později zbylo jen větší číslo.

Karup-Grøve, jaro 1942.
Z přeškolení slovenského
personálu na Messerschmitty Bf
109 pod vedením německých
instruktorů. Vpravo Oblt.
Reinwald.



následovali odlétávající
sovětské bitevní letouny
Il-2, které předtím za-
útočily na tamanský
přístav, ležící nedaleko od
letiště. V okamžiku, kdy
se již dostal na dostřel, tak
se do boje zapojili sovětské
doprovodní stíhače na

strojích LaGG-3. Jeden zaútočil s převýšením, přesnou dávkou těžce poškodil Jančovičův Bf 109G-2 (W.Nr. 14380) a prostřelil pilotovi levou nohu. Z místa souboje, k němuž došlo nad Azovským mořem severovýchodně od Kerče se těžce zraněný pilot stočil k pobřeží, aby se pokusil nouzově přistát na břicho. Vyšlo mu to na nerovném terénu poblíž obce Achtanizovskaja. Při manévru však letoun prakticky odepsal (70 %) a sám utrpěl další těžká zranění, zejména

Piešťany, 27. 10. 1942. Před odletem na frontu. Zleva stot. Ondrej Ďumbala, por. Ján Gerthofer, rtk.rtm. František Cyprich, rtk. Jozef Drlička, čtk. Jozef Švejdič, čtk. Ján Setvák, čtk. Štefan Martiš, čtk. František Brezina, čtk. Jozef Jančovič, čtk. Izidor Kovárik a rtk.rtm. Robert Nerád (šéfmechanik). Obrácen zády je náčelník štábu VVZ, pplk.gšt. Alojz Ballay.





Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Messerschmitt Bf 109E-4 (pravděpodobně W.Nr. 5244) "bílá 10" představuje jeden ze strojů, s nímž letka 13 operovala od října 1942 na východní frontě. Zajímavé je, že na frontu odletěl s vrtulovým kuzelem typu E-7, ale nazpět se vrátil se starším vrtulovým kuzelem s otvorem uprostřed (na obrázku). W.Nr. 5244 později sloužil u Letecké školy na letišti Tri Duby, kde se po vypuknutí povstání stal součástí Kombinované letky. Již 31. 8. 1944 však byl zničen při leteckém náletu *Luftwaffe*.

na hlavě. Přítomní rumunští vojáci jej z vraku vyprostili a dopravili na polní obuvazště v obci Záporožskaja, asi 30 kilometrů východně od Kerče, kde mu němečtí lékaři poskytli první pomoc. Jeho zranění však byla takového rázu, že

Krasnodar, 20. I. 1943. Na nepříliš kvalitním snímku čtk. Jozef Jančovič demonstruje škody na svém Messerschmittu Bf 109F, s nímž se dokázal vrátit i navzdory kolizi s nepřátelským letounem. V divokém souboji totiž kolidoval s Polikarpovem I-16. Dle nepříliš zřetelného znaku pod kabinou lze usuzovat, že stroj původně náležel 8./JG 3 Udet, která bojovala na stejném frontovém úseku.



jim následujícího rána podlehl. Stal se tak jediným slovenským stíhacím esem, který padl ve vzdušném boji na východní frontě.

Čtk. Jozef Jančovič, který dva týdny předtím oslavil své triadvacáté narozeniny, byl pohřben dopoledne 31. března 1943 na hřbitově v obci Záporožskaja. Z personálního oddělení slovenského MNO jeho rodiče obdrželi soustrastný dopis s obligátní formulací, v níž se uvádělo, že „... nanejuš obětavě konal své těžké vojenské povinnosti“ a že „padl hrdinskou smrtí v boji proti nepříteli náboženství, kultury a naší drahé vlasti... Nechť Bůh odmění Vás a Vašeho padlého syna-hrdinu za oběť položenou na oltář vlasti... Na stráž!“

Potvrzené sestřely Jozefa Jančoviče:

Datum	Čas	Soupeř	Prostor
29.12.42	12.15	I-16	sev. od Tuapse
28.01.43	06.20	I-153	již. od Cholmskaja
03.02.43	09.22	LaGG- 3	záp. od Ponežukaje
17.03.43	08.25	I-16	již. od Grivenskaja
17.03.43	08.28	I-16	severových. od Petrovskaja
22.03.43	14.33	I-153	severových. od Trojickaja
22.03.43	14.35	I-16	vých.jihových. od Slavjanskaja

Vyznamenání Jozefa Jančoviče:

Vyznamenanie Za hrdinstvo 3. st. (14. 3. 1943)

Vyznamenanie Za hrdinstvo 2. st. (14. 3. 1943)

Eisernkreuz II. Klasse (24. 1. 1943)

Frontflugsspanne in Silber (1943)

František Hanovec (6 sestřelů)

Patřil k nejzkušenějším slovenským stíhačům a svou vojenskou kariérou jako by byl ztělesněním osudů celého slovenského letectva ve 2. světové válce: nejprve se zúčastnil obranných bojů při konfliktu s Maďarskem, poté útočné války proti Polsku, celkem třikrát byl nasazen na východní frontě proti Sovětskému svazu, poté bránil slovenské nebe před Američany, aby nakonec své zbraně obrátil proti Němcům.

Narodil se 10. března 1916 v obci Bánová, okr. Žilina. Po čtyřech ročních gymnázia v Malackách (1929-1933; studium však z blíže neznámých důvodů nedokončil) se dobrovolně přihlásil k letectvu a v letech 1934-1936 prodělával Školu pro odborný dorost letectva v Prostějově. Po jejím ukončení pak 31. července 1936 narukoval do čs. armády, následujícího dne byl jmenován pilotem letcem, 15. září byl povýšen na svobodníka a zároveň přemístěn do Košic k Leteckému pluku 3 *Generála-letce M. R. Štefánika*, konkrétně k jeho letce 13, vyzbrojené pozorovacími dvouplošníky Letov Š-328. Zde byl 15. května 1937 povýšen na desátníka a po splnění předepsaných podmínek 1. října jmenován polním pilotem letcem. Z Košic pak byl 1. ledna 1938 odeslán do Hradce Králové k Leteckému pluku 4, který jako jediný v předválečném čs. letectvu měl charakter výhradně stíhacího útvaru. Zde absolvoval i stíhací výcvik a 1. května 1938 byl povýšen na četaře. Vrátil se na Slovensko a 31. května 1938 byl přidělen do Piešťan k letce 45, vyzbrojené stíhacími Aviiemi B-534. V jejích řadách zažil mobilizaci, kdy působila jak na polních letištích na jižní Moravě, tak i na východním Slovensku.

Vytvoření Slovenského štátu četaře délesloužícího Františka Hanovce sice zastihlo opět na mírovém letišti Piešťany, ale záhy se s letkou 45 dostal na letiště Spišská Nová Ves, odkud se aktivně podílel na leteckých bojích v průběhu pohraničního konfliktu s Maďarskem. Ve svém vlastním životopise později udal, že v jednom z nich, 24. března 1939 sestřelil maďarský stíhací Fiat CR-32. Sám byl však následně rovněž sestřelen, ale podařilo se mu nouzově přistát poblíž obce Senné u Michalovců.

„...útočilo na mě několik nepřátelských strojů,“ vzpomínal později. „Dostal jsem se do velké palby a proto jsem stoupal do mraků. Když jsem se z nich dostal, viděl jsem že moji pronásledovatelé krouží asi v tom místě, kde jsem se



František Hanovec.



Spišská Nová Ves, 5. 3. 1940. Tehdejší velitel Vzdušných zbraní gen. I. tr. Anton Pulanich uděluje vyznamenání u příležitosti prvního výročí bojů na východním Slovensku. Zprava slob. Jozef Drlička, slov. Martin Žiaran, des. Martin Danihel a rtk. František Hanovec. Žiaran s Hanovcem byli spoluautory jediného sestřelu polského letounu (Lublin R-XIII), jehož slovenští stíhači za války dosáhli.

jim ztratil. Znovu jsem zahájil palbu a oni se na mě vrhli, přičemž jeden letěl přímo zepředu proti nosu mého letadla. Myslel jsem, že do něj úmyslně vrazím, ale současně jsem do něj začal pálit. Ve vzdálenosti asi 40 metrů jsem viděl, jak z nepřátelského letadla vyrazil černý dým. Vyhnul jsem se mu, přeletěl asi 5 metrů nad mým strojem a viděl jsem, že hoří. Měl jsem však co dělat, abychom se nesrazili. Minuli jsme se jen tak tak, já šel do vzduchu, on na zem. Poté jsem se dostal do soustředěné palby kanónové obrany proti letadlům i stíhačů. Prostřelili mi motor tak, že úplně vysadil a musel jsem na zem, nouzově jsem přistál.“

Skutečností však zůstává, že údajný sestřel mu oficiálně příznán nebyl, a ani maďarská strana neudává, že by ve zmíněném souboji se slovenskými stíhači utrpěla nějakou ztrátu. Každopádně aktivní účast v těchto březnových obranných bojích na východě Slovenska vynesla čat. Františkovi Hanovcovi první dvě slovenská vyznamenání. Kromě toho byl povýšen – nejprve na rotníka (7. dubna 1939) a poté se stal příslušníkem stavovské skupiny rotmistřů (1. září 1939). Odtud také zkratka hodnosti rtk.rtm.

Následného tažení proti Polsku v září 1939 se zúčastnil v řadách své letky 45, operující nejprve ze Spišské Nové Vsi. Již 6. září 1939, několik hodin po odeslání jeho tříčlenného pohotovostního roje na polní letiště Ňaršany u Sabi-nova, slavil svůj první oficiální sestřel, který je potvrzen nejen ze slovenské,



První oficiální sestřel, dosažený stíhači slovenského letectva. Polský letoun Lublin R-XIIID od 56. letky, konající průzkum v okolí Prešova, byl 6. 9. 1939 sestřelen hotovostním rojem v čele s Františkem Hanovcem. Hořící letoun dopadl u obce Ostrovany nedaleko od Ňaršan (2 km jižně od Sabinova). Osádka, kterou tvořili pilot kpr. Marian Piasecki a pozorovatel por. Edward Porada, zahynula.

ale i z polské strany. Jako velitel tříčlenného roje totiž krátce po startu sestřelil archaický polský průzkumný letoun Lublin R-XIIID (od 56. pozorovací letky, operující z polního letiště Mrowli poblíž Rzeszówa), jehož dvoučlenná osádka po dopadu u obce Ostrovany nedaleko od Ňaršan zahynula.

„... Na Ňaršanském letišti jsem přistál v 04.30 a zaujal jsem hotovostní postavení,“ napsal Hanovec do hlášení. „Asi v 07.15 jsem zpozoroval polské pozorovací letadlo ze směru Solivar – Prešov. Nařídil jsem start. Zpočátku jsme ho chtěli přinutit přistát. Neposlechl však a pozorovatel činil přípravy k obraně. Zahájil jsem proto útok zespodu a zezadu a zasáhl jsem ho hned první dávkou. Letadlo začalo hořet, pozorovatel odhodil bomby, které zapálily stodolu u



Ostrovany. Po krátké době se letadlo stočilo, spadlo do vývrtky a zřítilo se asi 200 m severně od Ostrovan. Osádka, desátník pilot uhořel, totožnost nezjištěna [byl to kpr. Edward Piasecki], pozorovatel Edward Porada, poručík, mrtev. Další členové roje desiatník Žiaran Martin jako čís. 1 a desiatník Jaloviar Viliam jako čís. 3...“

František Hanovec, veterán všech kampaní, které se slovenské letectvo za války zúčastnilo. Bojoval proti Maďarsku, Polsku a Sovětskému svazu a nakonec u povstalecké Kombinované letky i proti Němcům, dřívějším spojencům.



Nehoda slob. Michala Karase na Avii B-534.254 dne 20. 6. 1940 ve Spišské Nové Vsi. Stroj nesl standardní označení z období polské kampaně, tedy druhou variantu slovenských výsostných znaků s bílým lemem společně s německými trámovými kříži.

Byl to jediný sestřel polského letounu, jehož slovenští stíhači za války dobyli. Hanonec za něj byl opět vyznamenan, a to nejen dalším slovenským, ale i svým prvním německým vyznamenaním.

Po následné reorganizaci se z letky 45 stala letka 12, která zůstala posádkou ve Spišské Nové Vsi. Výzbroj zůstala stále stejná – zastarávající dvouplošné



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Avia B-534.254 nesla standardní označení z období polské kampaně, tedy druhou variantu slovenských výsostných znaků s bílým lemem (zavedeny 10. 9. 1939) společně s německými trámovými kříži (od 15. 9. 1939). Toto dvojité označení se udrželo až do března 1941. Stroj náležel do stavu letky 49 (později zrušené), pak byl předisponován k nové letce 12 a 20. 6. 1940 havaroval na letišti Spišská Nová Ves.



Fotografie na památku. První zleva je rtk.rtm. František Hanovec, npor. Štefan Čakaný (dříve Csakányi), mechanik Dobiš a čtk. František Krähenbiel. V kabině čtk. Martin Danihel.
(via P. Šumichrast)

stíhací Avie B-534. Nescházelo však mnoho a Hanovcova letecká kariéra mohla vzít rychlý konec. Dne 9. června 1940 ve Spišské Nové Vsi totiž při letu s žákem slob. Gejzou Kurpelem těžce havaroval na lehkém turistickém letounu Zlin Z-XII.138 (OK-KOC) a zlomil si páteř.

Po zotavení ze zranění se vrátil zpět do služby k letce 12, s níž se poprvé se na východní frontu dostal 7. července 1941. Ačkoli v průběhu téměř čtyř měsíců zde vykonal celkem asi 22 bojových letů, zvýšit své skóre se mu nepodařilo – přinejmenším oficiálně. Nelze však vyloučit jeho podíl na sestřelu jednoho stíhacího Polikarpova I-16, který se po boji se slovenskými B-534 v podvečer 7. 9. 1941 zřítil asi 3 kilometry jižně od mostu přes Dněpr poblíž Gornostajpolu (70 kilometrů severně od Kyjeva). Hanovec byl totiž členem tříčlenného roje, který se zmíněného boje zúčastnil, ale žádný z pilotů tento konkrétní sestřel, dodatečně zjištěný od německých pozemních jednotek, nenárokoval. Je tedy zřejmé, že pilot, jenž letoun zasáhl, v zápalu boje nemohl jeho další osud již sledovat – mohl to tedy být i Hanovec.

Jiná Hanovcova bojová příhoda nese datum 12. září 1941. Roj jím vedených Avii B-534 se tehdy dostal do souboje s dvojicí sovětských stíhacích letounů, jejichž typové označení slovenští stíhači udali jako I-17 (žádný takový letoun však na frontě neoperoval, ve skutečnosti šlo zřejmě o nové stíhací Jaky-1). Tento souboj však skončil nerozhodně – beze ztrát na obou stranách. Hanovec



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Avia B-534 s označením L-12 sloužila u letky 12. Je zobrazena v podobě, v jaké létala ještě před vydáním rozkazu z 6. 9. 1941, podle něhož měly žluté doplňky dostat též přední části motorového krytu s vrtulovým kuzelem. Označení L-12 nosilo postupně více Avii letky 12. (viz s. 23.)

však byl i jednou sám sestřelen. Stalo se tak 2. října 1941 při hlídkovém letu do prostoru Michajlevka – Aleksandrovka. V cílové oblasti se jím vedený tříčlenný roj Avii B-534 v přízemní výšce dostal do palby týlových útvarů slovenské Rychlé divize. Na louce poblíž obce Magdalenovka se mu však podařilo nouzově přistát bez zranění. Na východní frontě nakonec setrval až do 27. října 1941, kdy byla jeho letka 12 – jako jedna z posledních – stažena zpátky na Slovensko.

Po návratu do vlasti setrval u své jednotky jen do 2. dubna 1942, kdy byl přemístěn k letce 11 do Piešťan. Již 30. června 1942 pak byl na východní frontu poslán podruhé. Letka tehdy působila při Zajišťovací divizi proti partyzánům v oblasti Žitomiru a Ovručé, a rtk.rtm. František Hanovec, jenž tehdy vykonal dalších 12 bojových letů na Avii B-534, u ní působil až do 14. října 1942, kdy se vrátil opět na Slovensko.

Následoval noční stíhací kurz v Piešťanech (společně s Izidorem Kovárikem, Antonem Matúškem, Alexanderem Geričem a dalšími) a v únoru 1943 byl přidělen jako učitel létání k Cvičné letce do Piešťan. Potřeba vystřídat vyčerpanou I. frontovou garnituru letky 13, působící s Messerschmitty Bf 109 na Kubáni a Krymu již od října 1942, však vedla k tomu, že 1. dubna 1943 byl zařazen do přeškolovacího kurzu na Bf 109 v Piešťanech. Následně 23. června 1943 odešel s II. garniturou letky 13 na východní frontu. Již potřetí. Po krátkém přeškolení na *Gustavy* (na Slovensku se létalo jen na *Emilech*) v Sarabuzách na Krymu, dorazila II. garnitura do Anapy, kde vystřídala vyčerpanou I. garnituru.

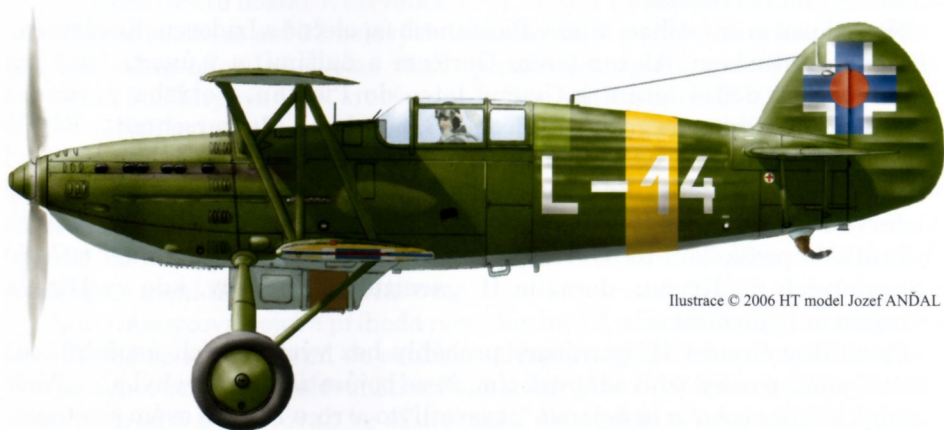
První dny činnosti II. garnitury proběhly bez výraznějších úspěchů, což někteří piloti později zdůvodňovali tím, že se bojům záměrně vyhýbali. „*Naše skupina pilotů nechtěla jít bojovat,*“ „vysvětlí“ to v roce 1951 ve svém životopise František Hanovec. „*Byli jsme v Anapě asi měsíc a za tuto dobu jsme se vyhnuli*



Avia Bk-534 s trupovými kódy L-14 od letky 12 na Ukrajině. (via P. Šumichrast)

střetnutí se sovětskými letci. Až když Němci na nás prudce zaútočili, že nás pošlou do koncentráků, začali naši piloti předstírat sestřely tím, že hlásili, že sestřelené letadlo padlo do moře.“ Zdá se však, že šlo spíše o účelové tvrzení muže, jenž podobně jako jeho další kolegové s válečnou minulostí na té „nesprávné“ straně, po válce bagatelizovali svou minulost. Letka 13 byla sice podřízena německému velení, ale jen po materiálně-technické a takticko-operační stránce. Po té disciplinární však byla podřízena slovenským autoritám, konkrétně Rychlé divizi. Rovněž tvrzení, že sestřely si slovenští letci vymýšleli, je problematické a docela určitě jej nelze vztáhnout na všechny slovenské piloty. Pravdu však ukáže až studium ruských archivních záznamů.

Nakonec zůstává skutečností, že to byl rtk.rtm. František Hanovec, kdo



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Avia Bk-534 s trupovým označením L-14 prodělala v létě 1941 východní tažení v řadách letky 12.



František Hanovec u ukořistěného raritního třímístného Polikarpova Po-2 (U-2) na letišti Lvov.
(via Š. Androvič)

dobyl první sestřel II. garnitury. Stalo se tak tři týdny po příchodu na frontu, 22. července 1943, kdy sestřelil Airacobra. Nedopadla však do moře, nýbrž na pevninu, severně od města Krymskaja. Po válce, kdy byl již opět příslušníkem československého letectva, uvedl, že se tak stalo bezmála nedopatřením: „*Ruští lidé v Anapě s námi vycházeli velmi dobře,*“ čteme opět v jeho vlastním životopise. „*Naše kuchyně stravovala z našeho přídělů celou Novorossijskou čtvrt.* Tito lidé nás upozornili, že při střetnutí se sovětskými letci máme kývat křídly. Jedenkrát, asi začátkem září (sic), při volném stíhání. . . ve výšce asi 7000 metrů napadly nás spolu s npor. Puškárem (mrtev) čtyři letadla typu Airacobra. Zpočátku jsme podle dohody kývali z křídla na křídlo. Tito však na to nic nedali a ostřelovali nás. Sám jsem byl stlačen ze 7000 asi do 500 metrů. V tomto souboji jsem se bránil a chránil si život. Při tomto letu jsem

Nepřilíši kvalitní, ale raritní fotografie příslušníků II. garnitury 13.(slow.)/JG 52 před velitelským stanovištěm na východní frontě. První zleva (v plovací vestě) rtk.rtm. František Hanovec, který dobyl první sestřel pro II. garnituru. Nad ním rtk. Štefan Jambor, stojící vpravo čtk. Rudolf Palatický. (via P. Šumichrast)





Anapa, 22. 7. 1943, oslava prvního sestřelu pilotů II. garnitury. Rtk.rtm. František Hanovec, jenž před několika okamžiky sestřelil nad Krymskou sovětskou Airacobru, dostává hobla. V roce 1939 Hanovec sestřelil jeden polský a v roce 1943 pět sovětských letounů. Zleva npor. Juraj Puškár (5 sestřelů), rtk. Anton Matušek (12), čtk. Gustav Lang (2), rtk.rtm. Karol Dubeň (šéf-zbrojář letky), čtk. Augustin Kubovič (1) a čtk. Rudolf Palatický (6).

poškodil jedno letadlo Airacobra, z něhož pilot vyskočil na vlastní stranu... My jsme boje nikdy nevyhledávali, ale snažili jsme se uchránit naše piloty, protože v Sovětském svazu jsme neměli co pohledávat...“ Dochovaná fotografie, pořízená onoho 22. července 1943, na níž Hanovec dostává hobla od svých kamarádů, však nepůsobí takovým dojmem, že by on i ostatní letci byli z tohoto sestřelu nějak nešťastní.

Uvedený sestřel Airacobry je jediným z východní fronty, který František Hanovec ve svém životopise vůbec zmiňuje. Při celkových 70 bojových letech, které absolvoval při tomto svém třetím nasazení na východní frontě, v průběhu tvrdých obranných bojů nad Kubání, Krymem, Azovským a Černým mořem oficiálně dosáhl celkem pěti sestřelů. Sestřelen nebyl sice ani jednou, ale při návratu z jednoho bojového letu, 6. října 1943, málem přišel o život: v důsledku prasklé pneumatiky při přistání v Kerči se svým Bf 109G-4 W.Nr. 19603 havaroval. Zatímco letoun s poškozením v rozsahu 30 % skončil v polních dílnách, on vyvázl prakticky bez zranění. Jako velice zkušený pilot s dlouholetou praxí se zde stal autorem nejen uvedeného prvního, ale i posledního sestřelu, dosaženého piloty II. garnitury: šlo o sestřel stíhacího Lavočkinu La-5 dne 27. října 1943 nad Kerčským průlivem, což byl současně 215. a poslední sestřel letky 13 na východním bojišti. Následujícího dne zbytky jeho jednotky odevzdaly svou výzbroj střídající chorvatské letce 15. (kroat.)/JG 52 a vydaly se zpět na Slovensko. Tato účast v bojích na východní frontě mu vynesla nejen další slovenské a německé, ale i jedno rumunské vyznamenání.

Po opětovném návratu na Slovensko (12. listopadu 1943) byl přemístěn k technické letce 1, odkud byl formálně 31. ledna 1944 přidělen opět k letce 13, která v roli pohotovostní letky dostala za úkol protivzdušnou obranu Slovenska a zvláště pak hlavního města Bratislavy. Vzhledem k nevyhovující výzbroji složené ze zastaralých Messerschmittů Bf 109E a ještě starších Avii B-534 byla letka přezbrojena na moderní Messerschmitty Bf 109G-6. Z letiště Vajnory a Piešťany v tomto zařazení vykonal dalších přibližně 30 bojových vzletů, ale skóre se mu již zvýšit nezdařilo. Kromě toho se zde tehdy věnoval i instruktorské



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĐAL

Jako jediný nepoškozený se z bitvy s Američany 26. 6. 1944 vrátil tento Messerschmitt Bf 109G-6 W.Nr. 161741 „bílá 5“, který pilotoval rtk. Karol Geletko. Již 17. 8. 1944 se však letounu při přistání zavřela levá podvozková noha, čímž došlo k poškození levé poloviny křídla a vrtule. Karol Geletko vyvázl bez zranění, ale letoun v polních podmínkách letiště Išla u Prešova už nebyl opraven.

činnosti (společně s velitelem letky, npor.let. Vladimírem Kriškem), jmenovitě výcviku tzv. III. garnitury na strojích Bf 109, zahájeném 24. dubna 1944.

Po zkáze pohotovostní letky v boji s přesilou Američanů 26. června 1944 zůstaly z jednotky jen pouhé trosky. Čtveřice letuschopných Bf 109G-6 (jeden pilotoval on) byla proto 1. srpna 1944 odeslána z Pietan k letce 12 na východní Slovensko, která ve svazku Skupiny vzdušných zbraní (SVZ) měla podporovat Východoslovenskou armádu. Po zprávách o tom, že Němci zahájili její odzbrojování pak časně ráno 31. srpna 1944 odletěl se SVZ na svém Bf 109G-6 (W.Nr. 161725) z letiště Išla u Prešova k sovětským liniím a přistál ve Lvově.

Dlouho se však na sovětské straně neohřál. Již 5. září 1944 byl František Hanovec na své „stodevítce“ vyslán na povstalecké letiště Tri Duby u Zvolena jako rychlý kurýr a po splnění úkolu se ještě téhož dne vrátil na sovětské letiště Torki. Jelikož však povstalecké letectvo naléhavě žádalo o pomoc, byla ona dvojice Bf 109G-6 odeslána již následujícího 6. září zpátky na Slovensko definitivně. Měla posílit zdejší povstaleckou Kombinovanou letku, vyzbrojenou převážně jen zastaralými letouny. Oba *Gustavy* pilotovali rtk. Rudolf Božík a

Letiště Tri Duby, září 1944. Pozemní personál u povstaleckého Bf 109G-6 W.Nr. 161742.



rtk.rtm. František Hanovec, kteří v podvečer dosedli na letišti Tri Duby. Jako příslušník Kombinované letky absolvoval dalších přibližně 30 bojových letů – nejen na Messerschmittech Bf 109, ale i na starých Aviiích B-534 a Letovech Š-328. Ačkoli je někdy udáváno, že zde 18. října 1944 sestřelil další letoun, Ju 88, (datum události navíc není jisté), oficiální dokumenty to nijak nepotvrzují.

Po potlačení povstání ustoupil do hor společně se skupinou, jíž velel mjr. Daniel Kunic. Přes Liptovskou Lužnou ustoupili k hoře Chabenec, kde se hladoví a zimou sužovaní muži rozešli. Po několikadenním pobytu v Liptovském Mikuláši se s falešnými doklady dostal do Žiliny, poblíž svého bydliště. Tam byl však 17. listopadu 1944 zatčen a stal se válečným zajatcem. S dvacetičlennou skupinou zajatých amerických letců byl 5. prosince 1944 odtransportován do průchozího zajateckého tábora *Dulag Luft* v Oberurselu u Frankfurtu nad Mohanem a poté do tábora *Dulag Luft West* ve Wetzlaru, kde zůstal do 22. prosince 1944. Následoval transport do Bochova u Karlových Varů, kde byl obdobný vyšetřovací tábor pro zajaté sovětské letce, a po deseti dnech byl odvezen do tábora pro zajaté slovenské vojáky *Stalag IVC* v severočeských Teplicích-Šanově a následně v Ervěnicích. V bídných podmínkách zde zůstal až do konce dubna 1945. V době českého povstání byl v Kopistech velitelem strážní čety. Protiněmecká činnost v posledních deseti měsících války mu po válce vynesla tři česko-slovenská vyznamenání.

Po osvobození se 10. května 1945 dostal do Prahy, kde se přihlásil u 1. čs. smíšené letecké divize a stal se opět příslušníkem československého letectva v hodnosti štábní rotmistr (povýšen se zpětnou platností od 1. května 1945). O sedm dní později vstoupil do KSČ a 22. května 1945 (jinde se uvádí, že až 1. července 1945) byl přidělen k Leteckému pluku 2, vyzbrojenému Lavočkiny La-5FN a La-7. S ním byl v srpnu přeložen z Prahy do Piešťan, kde pak následující rok působil jako učitel létání. Dne 8. ledna 1946 zde měl lehkou nehodu s dvouplošným Polikarpovem Po-2. Mezitím se 3. listopadu 1945 stačil oženit s vdovou Alžbětou Grosovou a dne 28. října 1946 byl povýšen na praporčíka letectva.

Když se v následujícím roce konstitovalo Bezpečnostní letectvo (do 12. prosince 1947 nazývané Letectvem Sboru národní bezpečnosti), hledaly se letouny i piloti pro vykonávání této specifické služby. Vzhledem k tomu, že tato složka



Hanovcova nehoda na dvouplošníku Po-2.
Došlo k ní 8. 1. 1946 v Piešťanech při přezkušování pilotního žáka.



Celá řada slovenských pilotů, kteří měli zkušenosti s létáním na „stodevítkách“ nalezla po válce uplatnění u Letectva SNB (Bezpečnostního letectva), které mělo ve výzbroji Avie S-99, tj. po válce rekonstruované německé Messerschmitty Bf 109G.

dostávala do své výzbroje přednostně stíhací Messerschmitty Bf 109G-10 (v Československu označeny zprvu jako C-10, později S-99), bylo jen logické, že část personálu budou tvořit slovenští stíhači, kteří s tímto typem letounu měli bohaté válečné zkušenosti. Dnem 1. října 1946 byl proto rozkazem MNO přidělen k Ministerstvu vnitra – Velitelství bezpečnostního letectva i prap.let. František Hanovec. Zpočátku vykonával funkci zástupce velitele Letecké hlídky SNB ve Vajnorech u Bratislavy a dne 15. července 1947 byl přeložen k Letecké hlídce SNB v Košicích (společně s dalším bývalým esem 13.(slow.)/JG 52, npor.let. Františkem Cypřichem, jenž se stal velitelem LH Košice). V jejím rámci se zúčastnil bojů proti banderovcům, tedy příslušníkům UPA, kteří se z Polska přes východní Slovensko a Moravu probíjeli dále na Západ. Úkolem byla především lokalizace tábořících banderovců, v menší míře i letecké útoky na ně, a to ve spolupráci s pozemními jednotkami.

Jelikož pro konání budoucí velitelské funkce si potřeboval doplnit nezbytné vojenské vzdělání byl po skončení této *Akce B* odeslán do Aplikační školy na nižší důstojníky letectva v Prostějově (1. listopadu 1947 až 30. dubna 1948). Po jejím úspěšném završení se k Letecké hlídce SNB v Košicích vrátil jako její velitel a poté se vrátil zpátky k Letecké hlídce SNB do Vajnor. K 1. říjnu 1948 byl jmenován poručíkem letectva.

„V Košicích jsem spolupracoval se SNB a StB proti Banderovcům,“ napíše v roce 1951 do svého služebního životopisu, v nichž vyzdvihuje své někdejší služební zásluhy a z něhož si lze udělat alespoň rámcovou představu o úkolech Bezpečnostního letectva. „Pomáhal jsem zajišťovat katolickou akci. Donutil jsem k přistání jedno letadlo Dakota v Bratislavě. Toto letadlo startovalo z Tren-

čina a cestující chtěli donutit osádku k úletu do amerického pásma v Rakousku. Během mé služby v Košicích uletělo jedno letadlo Ju 52 z letiště Poprad, a to pilotoval mechanik Aerolinií Timko a mechanik Aeroklubu podniku Tatrasvit Gulkáš. Svou službu v Bezpečnostním letectvu jsem vykonával svědomitě. Obdržel jsem písemnou pochvalu za výkon služby.“

Pouňorová československá realita pro něj jako pro člena KSČ otvírala nové perspektivy. „*Politicky dosti vyspělý, možno říci spolehlivý,*“ píše se v roce 1950 v jeho posudku, který částečně dává nahlédnout i do nitra jeho duše: „*výtečný stíhací pilot s bojovou zkušeností, charakterově přizpůsobivý, měkký, občas pije.*“

Po zrušení Bezpečnostního letectva byl – již jako kapitán – od 15. ledna 1951 zařazen u 3. leteckého pluku v Brně jako inspektor techniky pilotáže. Přesnější údaje k jeho další sedmileté vojenské službě však dosud nejsou k dispozici. Z neoficiálních zdrojů je známo, že později působil v pilotní škole na letounech Jak-11 v Prešově. Z řad československé armády byl do zálohy propuštěn k 31. prosince 1958 v hodnosti majora, a to v rámci velkého propuštění bývalých příslušníků slovenské armády, kteří se za války zúčastnili bojů proti Sovětskému svazu.

Působil poté jako náčelník aeroklubu Svazarmu Žilina, a poté jako referent kádrové a personální práce v podniku TEST ÚV Svazarmu v Žilině, a to až do roku 1985, kdy odešel do důchodu. František Hanovec, muž s pohnutými a rozporuplnými válečnými i poválečnými osudy pak žil v Žilině, kde zemřel 14. dubna 2001 ve věku 84 let.

Potvrzené sestřely Františka Hanovce:

Datum	Čas	Soupeř	Prostor
06.09.39	12.18	Lublin R-XIIID (1/3)	Ostrovany u Naršan
22.07.43	11.45	Airacobra	sev. od Krymskaja
30.07.43	09.58	Boston	jihozáp. od Primorsko-Achtarska
26.09.43	13.35	Jak-I	Černé moře, jihozáp. od Anapy
07.10.43	07.55	Il-2	Azovské moře, severozáp. od Acujeva
27.10.43	11.50	La-5	Kerčský průliv, již. od Kerče

Vyznamenání Františka Hanovce:

Pamětná medaila Za obranu Slovenska (1939)
 Vyznamenanie Za hrdinstvo 3. st. (1939)
 Vyznamenanie Za hrdinstvo 2. st. (15. 10. 1939)
 Vojenný vítazný kríž 6. tr.
 Eisernkreuz II. Klasse (15. 11. 1939)
 Frontflugspange in Gold (1943)
 Virtutea aeronautica -la croix d'or (25. 4. 1944)
 Československý válečný kříž 1939
 Československá medaile Za chrabrost
 Řád Slovenského národního povstání II. tř

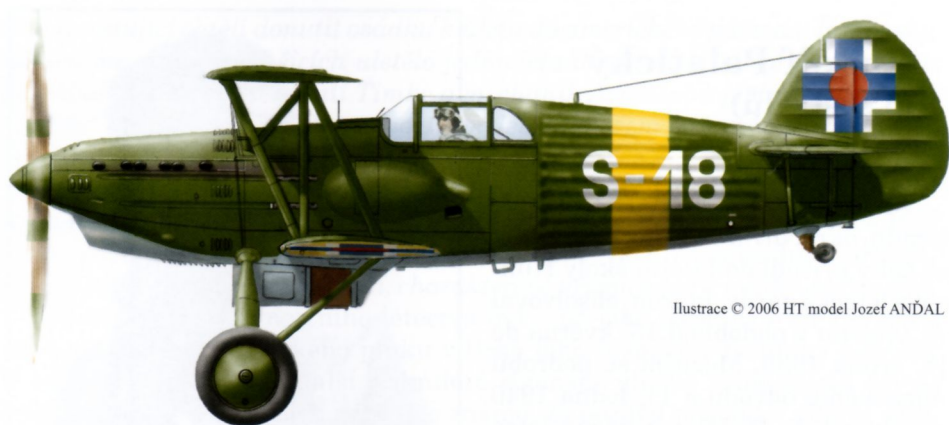
Rudolf Palatický (5 sestřelů)

Narodil se 30. října 1919 v obci Urmín, okr. Nitra. Jeho zájem o létání jej záhy přivedl do Pilotní školy Hlinkovy letecké gardy, kterou absolvoval ve Zvolenu v období od 15. května do 15. srpna 1939. Mezitím se podrobil vojenskému odvodu a 11. ledna 1940 narukoval do Piešťan k cvičné letce Leteckého pluku *Generála-letce M. R. Štefánika*. Zde absolvoval základní vojenský výcvik, poddůstojnickou školu a pilotní školu. Jelikož patřil k nejlepším, tak po jejím absolvování byl (společně s Rudolfem Božíkem, Alexanderem Geričem, Štefanem Ocvirkem a dalšími) vybrán do stíhacího výcviku, který – již v hodnosti čatár – zahájil 9. září 1941 a úspěšně završil 20. června 1942 v Letecké škole na letišti Trenčianské Biskupice. Pilotem letcem dvoumístných letadel byl jmenován 30. září 1941, polním pilotem letcem – stíhačem však až 1. srpna 1943, kdy se již nacházel na východní frontě.

Po absolvování zmíněného stíhacího kurzu nastoupil službu v Piešťanech u letky 11, vyzbrojené zastaralými dvouplošnými stíhacími Avii B-534. Dnem 1. dubna 1943 však nastoupil do přeškolovacího kursu na Messerschmittu Bf 109, který v Piešťanech prodělávali piloti, vybraní pro II. frontovou garnituru letky 13, která měla vystřídat vyčerpanou předchozí garnituru. V jeho průběhu slovenští stíhači používali rovněž cvičná Arada Ar 96, na němž měl čtk. Palatický jednu vážnou nehodu. Přihodila se 25. května 1943, kdy na Ar 96B W.Nr. 2897 prováděl cvičný let spolu s npor.let. Karolem Klusáčkem. Letoun havaroval u Martina přičemž se mu utrhla zadní část trupu i s kormidly. Zatímco oba letci vyvázli bez zranění, rozsah poškození stroje byl takový, že již nebyl opraven.

Po skončení výcviku odešel 23. června 1943 na východní frontu, kde měl společně s dalšími druhy zakusit její tvrdou realitu. Ačkoli je některými publicisty vydáván za stíhače, jenž svou bojovou činnost sabotoval, německé záznamy mu potvrzují celkem 5 sestřelů, dosažených nad Kubání, Černým mořem a Kerčským průlivem. Měl však rovněž tři letecké nehody. Nejprve 18. července 1943 v Anapě nouzově přistával pro poruchu motoru. Sám se přitom zranil a jeho Bf 109G-4 W.Nr. 19292 s poškozením v rozsahu 35 % skončil v polních dílnách. O šest týdnů později, 2. září 1943 s Bf 109G-4 W.Nr. 19774 („žlutá 4“) v Anapě měl další „incident“, tentokrát při rolování (stupeň poškození stroje





Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Avia B-534.571 sloužila nejprve u letky 13 a později, se zobrazeným označením S-18 u Letecké školy v Trenčianských Biskupicích k výcviku budoucích stíhačů.

V této podobě s ním na uvedeném letišti 31. 3. 1943 havaroval pilot čtk. A. Mutňanský.

není znám). Dva týdny na to, 21. září 1943 pak opět při přistání, tentokrát již v Tamanu havaroval a jeho Bf 109G-4 W.Nr. 19330 s 35 % poškozením skončil v opravě.

Zpět na Slovensko se vrátil 12. listopadu 1943 a od 31. ledna 1944 byl zařazen do pohotovostní letky 13, jejímž úkolem byla protivzdušná obrana slovenského

Tentýž stroj při nočním letovém provozu.





Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Také tato Avia Bk-534 s trupovým označením S-16 sloužila k výcviku budoucích stíhačů u Letecké školy v Trenčianských Biskupicích.

hlavního města a průmyslu v Pováží. Zkáze své letky ve známém boji s americkou přesilou 26. června 1944 unikl jen náhodou. Také on toho rána seděl v hotovosti v kokpitu Bf 109G-6 W.Nr. 161713 („bílá 10“). Zastupoval v ní rtk. Gustava Langa, který byl tehdy „na černo“ u své snoubenky. Na letiště dorazil

Vážná nehoda stroje Ar 96B W.Nr. 2897, k níž došlo při cvičném letu 25. 5. 1943 poblíž Martina. Osádka čtk. Palatický – npor. Klusáček (v popředí) vyvázla bez újmy, ale letoun byl na odpis.
(via K. Geletko)





Známy letový závěr slovenského Messerschmittu Bf 109E byl pořízen při cvičném letu nad Povážím.

jen chvílku před startem a na poslední chvíli si s Palatickým vyměnil místo. Lang pak v následném souboji jako jediný ze slovenských pilotů sice sestřelil americký Liberator, ale pak jej „dostala“ dvojice Lightningů. Zasažený do hlavy zemřel po dopadu stroje v kukuřičném poli u Miloslavova na Ostrove ještě oblečený do své vycházkové uniformy...



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Messerschmitt Bf 109G-4 „žlutá 6“ z výzbroje I3.(slow.)/JG 52 z bojů nad Kubání v roce 1943. Na *Gustavech* s tímto taktickým označením létali např. rtk. Ján Režňák, npor. Ján Gerthofer (I. garnitura), ale i čtk. Rudolf Palatický (II. garnitura). Není však jisté zdali šlo o stroje totožného výrobního čísla (známo je W.Nr. 19330). Nelze vyloučit, že „tupování“ motorového krytu mohlo být provedeno žlutou barvou.



Úkryt před žhavým sluncem na letišti Anapa v létě 1943. Nelze vyloučit, že zachyceným strojem je Bf 109G-4 W.Nr. 19330 „žlutá 6“. Výměna motorových krytů je jasně patrná.
(via J. Dibala/P. Šumichrast)



Kerč, březen 1943. Messerschmitt Bf 109G-4 „žlutá 6“ od 13.(slow.)/JG 52.
Za pozornost stojí nezvykle „kropenatý“ kryt motoru.

Messerschmitt Bf 109G-4 od 13.(slow.)/JG 52 v hotovostním stání na základně Anapa. (via P. Šumichrast)



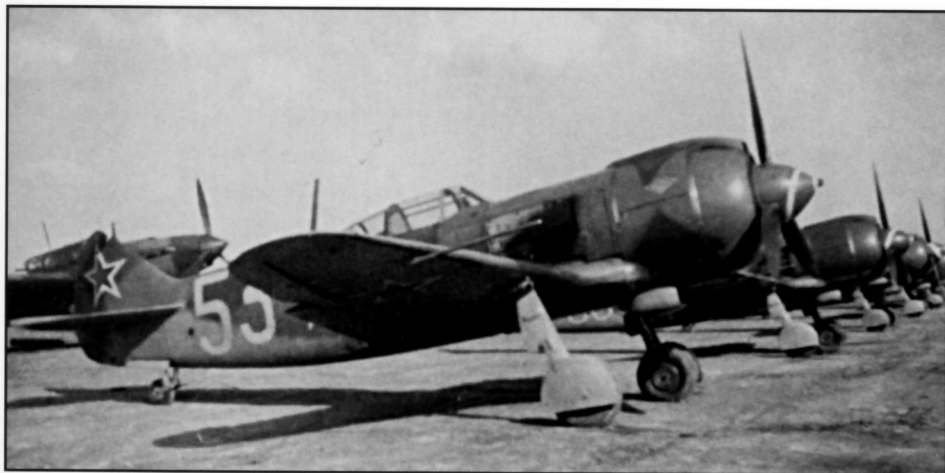


Skupinová fotografie příslušníků 13.(slow.)/JG 52 pořízená na letišti Kerč u příležitosti dosažení 200. sestřelu. Rudolf Palatický stojí uprostřed v plovací vestě. (via J. Dibala/P. Šumichrast)

Po zdecimování letky pak její čtyři bojeschopné Messerschmitty Bf 109G-6, pilotované rtk.rtm. Františkem Hanovcem, rtk. Rudolfem Božíkem, rtk. Karolem Geletkem a rtk. Rudolfem Palatickým, odletěly 1. srpna z Piešťan na polní letiště Išla na východním Slovensku. Měly zde posílit zdejší letku 12, jenž byla součástí Skupiny vzdušných zbraní (SVZ), která měla letecky podporovat Malárovu Východoslovenskou armádu. Pod dojmem bezprostřední hrozby odzbrojení a internace ze strany německých jednotek pak SVZ se všemi letuschopnými stroji ráno 31. srpna 1944 odletěla přes Karpaty na sovětskou stranu. Jelikož *Gustavy* byly v té době letuschopné už jen dva (odletěli na nich Božík s Hanovcem), tak Palatický společně s Geletkem odletěl na palubě dvouplošníku Focke Wulf Fw 44 Stieglitz (W.Nr. 637), s nímž přistál ve Lvově. Krátce před dosednutím jejich stroj lehce poškodila sovětská protiletadlová obrana, ale oba letci vyvázli bez újmy.

Lavočkiny La-5FN od 1. čs. stíhacího leteckého pluku v SSSR, který se po ústupu ze Slovenska reorganizoval v Przeworsku. (L. Valoušek)





Lavočkiny La-5FN od 1. letky 1. čs. stíhacího leteckého pluku v SSSR v dubnu 1945 na polním letišti Poręba, severozápadně od města Bielsko Biala v polském Slezsku. Svou pestrou válečnou kariéru zde zakončil i Rudolf Palatický.

Po zpravodajském prověření byl do řad čs. armády formálně přijat v hodnosti rotný se zpětnou platností od 31. srpna 1944. Jako plně kvalifikovaný stíhací pilot byl zařazen do přeškolovacího kurzu na sovětské stíhačky Lavočkin La-5FN a po jeho dokončení měl odletět na pomoc povstání. Protože se tak pro nepříznivý vývoj událostí již nestalo, došlo posléze (formálně již od 17. října 1944) k jeho zařazení k reorganizovanému 1. čs. stíhacímu leteckému pluku v SSSR, jehož torzo se po pádu Povstání vrátilo za sovětské linie. V jeho řadách se pak v dubnu 1945 zúčastnil bojů o Moravskou bránu. Převážně při doprovodech bitevních Šturmoviků v okolí Ostravy, Opavy a Těšína tehdy vykonal svých posledních 17 bojových letů. Odpor německé *Luftwaffe* však byl tehdy jen minimální, takže své konto sestřelů již nijak nezvýšil.

Ještě před přiletem pluku do Prahy (kde 7. června 1945 při nezdařeném přistání zcela odepsal jeden La-5FN) byl k 1. květnu 1945 povýšen na rotmistra letectva v záloze a k 1. říjnu 1945 byl jeho branný poměr změněn na rotmistra letectva z povolání. Jelikož v té době většinu personálu Leteckého pluku 1 *Zvolenského* tvořili vojáci slovenské národnosti, přesunul se pluk mezitím z posádky Praha do posádky Hájniky (později Zvolen) a létal z nedalekého letiště Tri Duby. Rtm. Palatický zde sloužil u jeho 1. letky, jíž jeden čas velel (od 1. srpna do 30. listopadu 1945).

Vzhledem k dislokaci pluku na Slovensku bylo zřejmé, že útvar bude zařazen do akcí proti banderovcům (příslušníků UPA), kteří se z Polska přes východní Slovensko a Moravu probíjeli dále na Západ. Dne 15. dubna 1946 byl proto s detašmánem pluku vyzbrojeným stíhačemi Lavočkiny La-5FN a La-7, odeslán z mateřského letiště Zvolen do východoslovenských Košic k leteckému velitelství *Juraj*, což byla letecká složka, vyčleněná k tomu, aby se podílela na této *Akci B*. Úkolem byla především lokalizace tábořících banderovců, v menší



Lavočkiny La-7 od Leteckého pluku 2, zachycené na přelomu let 1946 a 1947. V pozadí je zaplachtovaný dvoumotorový bombardovací Petljakov Pe-2 (B-32) a trofejní čtyřmotorový Junkers Ju 290A-8 Seeadler (W.Nr. 0212). Jediný stroj tohoto typu v poválečném

Československu měl sloužit k letecké dopravě (byl označován jako L-290 Orel), ale pro přetrvávající technické potíže a nedostatek náhradních dílů dolétal v roce 1947. Dlouhou dobu pak stál stranou na továrním letišti pražské letecké továrny Rudý Letov. (via O. Soukup)

míře i letecké útoky na ně. Ačkoli podrobnosti o jeho tehdejšímu nasazení nejsou známy, vedl si zde nejspíše dobře, neboť u příležitosti výročí SNP byl 29. srpna 1946 povýšen na štábního rotmistra letectva a 1. září 1946 se na Trech Dubech opět ujal velení nad 1. letkou Leteckého pluku 1 Zvolenského.

Velitel pluku, mjr.let. (později pplk.let.) Ludovít Koza, jej považoval za „výborného stíhacího pilota“ a v pravidelném služebním hodnocení z 29. listopadu 1945 nešetřil chválou: „*iniciativní, smysl pro povinnost a zodpovědnost na velmi dobrém stupni, velmi disciplinovaný, kamarádský, slušný, energický, spolehlivý, bez zvláštních sklonů a návyků.*“

Svůj názor však měl brzy změnit, neboť ve skutečnosti mu šrtm.let. Rudolf Palatický začal dělat velké vrásky na čele. Příčinou byla letecká nekázeň. Zdá se, že se s ní příliš nebratřil již za války a nezměnilo se to ani v poválečných letech. Podrobnosti sice nejsou známy kromě toho, že 22. června 1947 při jím zaviněné havárii zcela odepsal dvouplošník Bücker Bü 131 (C-4). To byla zřejmě událost, která vedla k tomu, že pro leteckou nekázeň byl vyloučen z řad výkonných letců. Stalo se tak ke dni 31. července 1947 (kdy měl shodou okolností nastoupit k Bezpečnostnímu letectvu, konkrétně k LH Vajnory). Následovalo přeložení k pozemní službě, jmenovitě k Leteckému náhradnímu pluku 4 do Popradu, kde byl přidělen k výcvikové letce 1. Zpočátku zde konal službu velitele čtyř (od 5. září 1947), později velitele výcvikové letky 1 (od 10. září 1947) a po roce (1. září 1948), v důsledku jejího zrušení byl přidělen k pomocné letce popradského pluku.

Mezitím již došlo v Československu k obrovským politickým změnám, které daly naplno vyznít jeho politickému zaměření: „*k lidově-demokratickému zřízení zaujímá kladný a nekompromisní postoj, který prokázal v únorových dnech,*“ píše se v pravidelném služebním hodnocení z 12. listopadu 1948, které vy-



Aero C-3A (Siebel Si 204D) ve službě u poválečného čs. letectva. Typ, který se Palatickému stal osudným.

pracoval velitel výcvikové perutě kpt. Moric Ertl a podepsal velitel LNP 4 mjr. Rudolf Galbavý. „*Státu a vládě je plně oddaný.*“

Zdá se však, že jeho agilnost v politických věcech někdy zacházela až příliš daleko. V hodnocení z 31. ledna 1949 se totiž praví, že šrtm. Rudolf Palatický má „*smysl pro povinnost a zodpovědnost, který si však někdy vykládá ve svůj prospěch,*“ jak se praví v rubrice charakter. „*Je iniciativní, pracuje rád, avšak pouze na úkolu, který ho baví.*“ Pokud šlo o chování byl „*dobrého vojenského vystupování, se sklonem k přílišné kritice, nedokáže si uvědomit, kdy vystupuje jako straník a kdy jako voják,*“ psal 1. pobočník velitele LNP 4, škpt.let. Drahomír Šulc, a pokud šlo o politickou stránku věci, pak dotýčný konstatoval, že Palatický je sice „*politicky značně vyspělý, orientace bezvýhradně východní,*“ avšak jeho politická exponovanost dosáhla takové míry, že „*stranické povinnosti vykonával i na úkor povinností služebních.*“

Lze důvodně předpokládat, že to byla nejspíše jeho značná politická angažovanost (ale dost možná i nedostatek létajícího personálu po pounorových čistkách), která mu napomohla k návratu k létání. Vrátil se k němu po bezmála půldruhém roce, 31. ledna 1949, kdy byl „*výjimečně přijat do řad výkonných letců.*“ Současně se mohl vrátit ke svému starému Leteckému pluku 1 *Zvolenskému* na Tri Duby.

Jelikož patřil k politicky naprosto spolehlivým vojákům, byl 13. září 1949 odeslán do Prostějova do Kurzu pro nižší důstojníky letectva. Završil jej 28. ledna 1950 s průměrným hodnocením „*dobrá*“ v pořadí 46. z celkem 98 frekventantů. Byl povýšen do nejnižší důstojnické hodnosti podporučík letectva z povolání a poté působil jako učitel létání – nejprve v Letecké vojenské akademii (LVA), pozdější Vojenské škole důstojníků letectva (VŠDL) v Hradci Králové. V následujících letech byl povýšen.

Npor. Rudolf Palatický zahynul 18. března 1954 ve věku pouhých 34 roků. Stalo se tak při nočním cvičném letu na dvoumotorovém letounu Aero C-3A.384 (AK-4), jehož osádku kromě něj tvořili npor. František Štarcha, por. Antonín Burian a por. Václav Paták. Poté, co mu po startu vysadil jeden z motorů, ztratil letoun rychlost a havaroval u obce Rusek nedaleko od Hradce Králové. Ze čtyřčlenné osádky jeden muž vyvázl se zraněním, zatímco zbylí tři (Štarcha, Burian a Palatický) svým vážným zraněním podlehli.

Potvrzené sestřely Rudolfa Palatického:

Datum	Čas	Soupeř	Prostor
17.09.43	08.25	Airacobra	již. od Svistelnikova
24.09.43	09.55	Il-2	Černé moře, již. od Tamanu
24.09.43	10.00	Il-2	Černé moře, již. od Tamanu
04.10.43	08.30	Jak-I	Černé moře, již. od Tamanu
16.10.43	07.45	MiG-I	Kerčský průliv, již. od Kerče

Vyznamenání Rudolfa Palatického:

Vyznamenanie Za hrdinstvo 3. st. (3. 11. 1943)

Eisernkreuz II. Klasse (1943)

Československý válečný kříž 1939 (1945)

Československá medaile Za chrabrost (1945)

Československá vojenská pamětní medaile se štítkem SSSR (1945)

Za pobědu nad Germanijej (1945)

Juraj Puškár (5 sestřelů)

Muž, jenž absolvoval trojnásobné bojové nasazení na východní frontě a jenž je znám především tím, že 26. června 1944 vedl takřka sebevražedný útok slovenských stíhačů na americkou přesilu, se narodil 26. března 1915 v obci Rybáre, okr. Zvolen.

Létat začal ještě v dobách ČSR. Po vyučení elektrikářem se dobrovolně přihlásil k vojenskému letectvu a 1. října 1934 nastoupil v Prostějově do Školy pro odborný dorost letectva (oddělení pilotů), která vychovávala budoucí poddůstojníky letectva. Dvouletou školu ukončil 31. července 1936 a je třeba říci, že příliš nevynikl. Tak jako i v dalších vojenských vzdělávacích zařízeních skončil s hodnocením „dobrý“ a umístil se až ve druhé polovině – jako 46. z celkem 66 frekventantů. Jako kvalifikovaný pilot dvoumístných letounů pak 1. srpna 1936 narukoval k Leteckému pluku 3 *Generála-letce M. R. Štefánika* na rodné Slovensko. Jako poddůstojník zde působil nejprve u náhradní letky a od 16. září 1936 u letky 10, dislokované v Nitře a vyzbrojené pozorovacími dvouplošníky Letov Š-328. Prodělal i kurz fotografů a kresličů (20. března 1937) a absolvoval nácvik seskoku padákem (30. března). Po splnění předepsaných podmínek byl v hodnosti desátníka jmenován polním pilotem letcem (1. září 1937) a ještě před mnichovskou krizí, stačil absolvovat kurz nočního létání (1. září 1938). Mobilizaci prodělal s letkou 10 na polním letišti u Komjatic a na konci roku, 21. prosince 1938, byl povýšen na četaře.

Po rozpadu společného státu byl 31. března 1939 přemístěn od letky 10 k letce 9 do Nitry, kde působil jako šéfpilot. Od 24. července do 30. října 1939 působil jako instruktor u Školy na důstojníky letectva v záloze v Piešťanech. Patrně zde si nadřízení všimli jeho kvalit a schopnosti velet. A protože nově budovaná slovenská armáda trpěla akutním nedostatkem důstojnického sboru, byl (podobně jako jiný poddůstojník a budoucí eso, Vladimír Kriško) přijat ke studiu na Vojenské akademii, kam nastoupil 15. listopadu 1939. V rámci studia absolvoval také kurz leteckého pozorovatele a 15. srpna 1940 byl v Banské Bystrici slavnostně vyřazen jako poručík letectva. Jeho celkové hodnocení nebylo příliš valné. Byl hodnocen jako „dobrý“ v pořadí 101. ze 118 frekventantů. „Vážný, uzavřený, nevtíravý, tichý, nenáročný, méně energický, nesmělý,





Na Ukrajině v létě 1941. Por. Juraj Puškár stojí první zprava. V popředí slovenský pozorovací Letov Š-328 od letky I, v pozadí německý transportní Junkers Ju 52/3m. (via V. Mocik)

disciplinovaný, dost iniciativní, kamarádský, společenský, taktní, nadání dobré, paměť dobrá, duševně méně pružný, „pravilo se v závěrečném hodnocení.

Po akademii byl 16. srpna 1940 nejprve přemístěn do Nitry k letce 3, vyzbrojené Letovy Š-328. Následně byl 21. října 1940 odvelen do aplikačního kurzu pro důstojníky-pozorovatele (Pozorovatelská škola důstojníků letectva) v Le-

Po svém vyřazení z Vojenské akademie létal por. Juraj Puškár na pozorovacích Letovech Š-328 u letky 3 v Nitře (na snímku)





Npor. Juraj Puškár (vpravo) jako příslušník letky 11, nasazené v roce 1942 proti partyzánům, operujících v oblasti působení slovenské Zajišťovací divize. Uprostřed stot. Ivan Haluzický.

tecké škole v Trenčianských Biskupicích. Dokončil ji (opět s hodnocením „dobrý“, v pořadí 19. z 22 frekventantů) ale až 27. září 1941, kdy již měl za sebou takřkajíc křest ohněm. Mezitím totiž v červenci 1941 odletěl s pozorovací letkou 2 z Trenčianských Biskupic na východní frontu. Ačkoli polovina letounů a personálu letky 2 se zakrátko vrátila zpět na Slovensko, druhá polovina, k níž náležel i Puškár, pak posílila letku 1, která na frontě setrvala déle. Bojové lety, a to až už jako pilot, nebo pozorovatel, však podle všeho nevykonával. Z Ukrajiny se Puškár vrátil na Slovensko 20. srpna 1941. Ne napořád.



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Avia B-534 s označením L-8 sloužila u letky 12. Nesla finální podobu kamufláže a označení strojů, působících na východní frontě, tj. žlutý pruh přes trup, na konci spodních ploch dolního křídla a žlutou přední část motorového krytu s vrtulovým kuzelem.



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Avia B-534 s označením L-5 ze stavu letky 12 ukazuje určitou volnost aplikace rozkazu natřít žlutě přední část motorového krytu s vrtulovým kuzelem. Stroj se odlišuje rovněž sloupkem antény na horním křídle.

Po návratu dokončil onen pozorovatelský kurz a dnem 30. září 1941 byl zařazen ke stíhací letce 11, u níž 1. listopadu téhož roku dokončil vytoužený stíhací výcvik. Letka byla umístěna v Piešťanech a poté ve Vajnorech a ve výzbroji měla Avie B-534. Kvalifikaci si pak ještě zvýšil absolvováním tříměsíčního technického kurzu pro důstojníky letectva (ukončil ho 15. dubna 1942).

Jako zástupce velitele letky 11 s ní pak 30. června 1942 odešel na východní frontu podruhé. S ohledem na zastaralost jejích Avii B-534 však nikoli do první linie, nýbrž k ochraně okupovaného území. V oblasti Žitomiru a Ovruche letka působila ve spolupráci se Zajišťovací divizí při trestných výpravách proti partyzánům. „Od 30. června do 14. července vykonával funkci velitele stíhací skupiny u stíhací letky,“ psal 17. září 1942 v jeho hodnocení velitel letky 11, stot.let. Ivan Haluzický. „Od 14. července byl určen velitelem pracovního letiště v Mozyru, kde svou funkci zastával do 21. srpna a osvědčil se jako velmi schopný jak po stránce technického provedení prací spojených s touto funkcí, tak i po stránce taktického vedení. Od 1. září 1942 zastává funkci prvního důstojníka letky, u níž projevuje energii a schopnost, dosud však potřebuje dohled k zapracování. Hodí se velmi dobře k zastávání samostatné velitelské funkce u odloučené části letky.“

Por. Puškár přitom vykonal celkem 11 bojových letů a „vynikal hlavně při bombardování... a ničení záškodníků palubními zbraněmi ve střemhlavém letu,“ jak se praví v citaci k udělení vyznamenání. Tuto skutečnost potvrzuje ve svých vzpomínkách i jeden z jeho tehdejších podřízených, čtk. Anton Matúšek (sám osobnost značně problematická): „Haluzický nám zakazoval střílet po lidech. Naopak Puškár, který byl kvůli své ctižádosti ochoten dopustit se i toho nejpodlejšího, střílel i po bezbranných lidech. Stalo se tak v obci Maloduš, kterou ze tří stran ohraničovaly lesy, kde partyzáni pobili slovenskou zásobovací kolonu. Puškár obdržel rozkaz tuto obec bombardovat a ostřelovat z palubních zbraní, což i provedl. Letěl tam osobně, jako velitel roje a číslo jsem mu dělal já a čtk. Mrákava. V obci po bombardování hořelo několik domů. Já jsem bomby do



Piešťany, jaro 1943, výcvik II. garnitury letky 13. Zleva Juraj Puškár, František Hanovec, František Melicháč, Štefan Jambor, Anton Matúšek, Augustin Kubovič, Štefan Martiš, Štefan Ocvirok, Gustav Lang, Rudolf Palatický, Alexander Gerič, Ludovít Dobrovodský. (via P. Šumichrast)

obce nehodil. Z Kozinek jsme měli jít druhý den bombardovat obec Jozefuvka. Abych tam nemusel letět, nedostavil jsem se na letiště. Puškár mě nechal hned odvést a dal zavřít na 14 dní se zostřenou samovazbou...“

Při jednom bojovém letu, 17. září 1942, nakonec málem došlo i na Puškára. Při bitevním náletu ho partyzáni zranili na pravé noze a ruce. Navzdory zranění a ztrátě krve se mu s poškozenou B-534 podařilo doletět až na mateřskou základnu v Ovruchi, odkud byl převezen do nemocnice. Zranění ve svých důsledcích znamenalo jeho odeslání zpátky na Slovensko, k čemuž došlo 1. října 1942. Toto nasazení mu vyneslo jeho první dvě slovenská vyznamenání.

Po návratu na Slovensko zůstal sice příslušníkem letky 11 i nadále, ale od 5. října 1942 působil jako velitel tříčlenného nočního stíhacího roje Avii B-534 ve Vajnorech, který měl za úkol noční obranu Bratislavy. Po dvou měsících, k 3. prosinci 1942 byl však roj rozpuštěn. Dnem 1. ledna 1943 byl Juraj Puškár povýšen na nadporučíka letectva a o dva týdny později, 18. ledna přidělen do Spišské Nové Vsi k letce 12 jako zástupce jejího velitele. Ačkoli mělo jít o trvalé přemístění, na Avii B-534 zde létal jen čtyři měsíce. Již 15. dubna 1943 byl totiž přemístěn do Piešťan, kde jej zařadili do nedávno zahájeného přeškolení kurzu na Messerschmittu Bf 109, který zde konala tzv. II. frontová garnitura letky 13. Po měsíci, 17. května 1943, byl sice určen jako učitel praktického létání v pilotním kurzu důstojníků v Piešťanech, ale již 23. června 1943 odešel na východní frontu potřetí, s II. garniturou letky 13, která střídala vyčerpanou I. garnituru. Npor.let. Juraj Puškár tam směřoval jako zástupce velitele letky, stot.let. Jozefa Páleníčka.

Následovaly tvrdé boje s přesilou sovětského frontového a námořního letectva nad Kubání, Krymem a Azovským a Černým mořem. Ctižádostivý Puškár si při tomto svém již třetím frontovém nasazení vedl poměrně zdatně.



Kerč, podzim 1943. Zleva rtk. Štefan Ocvirk, rtk. Štefan Jambor (v klobouku), rtk.rtm. Robert Nerád (šéfmechanik), stot. Jozef Páleníček (velitel letky) a npor. Juraj Puškár (zástupce velitele letky). V pozadí Bf 109G-4 „žlutá I“ (s nápisem Marta).

Absolvoval více než 150 bojových letů a bylo mu přiznáno sestřelení celkem 5 sovětských letounů. První dva soupeře – v obou případech šlo o poměrně kvalitní stíhací Airacobry – sestřelil dokonce při jediné akci, 30. července 1943, a to v rozmezí pouhých tří minut. Na samotném konci nasazení letky, 19. (podle jiných zdrojů až 22.) října 1943, tedy po ústupu na Krym, byl poblíž Fontany nedaleko Bagerova sám sestřelen. Stalo se tak při obyčejném zalétávání stroje po opravě. V průběhu letu dostal ze země rozkaz sestřelit sovětský dvoumotorový stroj, který se ve velké výšce blížil k letišti. Ještě než se Puškár stačil pořádně zorientovat, už na něj zaútočily doprovodné sovětské stíhačky. Ze svého Messerschmittu Bf 109G-4 W.Nr. 192248 se mu však podařilo zachránit na padáku bez zranění. Tato intenzivní bojová činnost mu vynesla nejen německá, ale i další slovenská vyznamenání a po návratu na Slovensko obdržel ještě jedno rumunské.

Na Slovensko se s prořídou II.



Juraj Puškár jako zástupce velitele 13.(slow.)/JG 52, před jedním z Gustavů.



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĐAL

Svíraje řízení tohoto Messerschmittu Bf 109G-6 W.Nr. 161720 „bílá 3“ vedl npor. Juraj Puškár tragický útok slovenských stíhačů na americký bombardovací svaz 26. 6. 1944. Puškár podlehl přesile P-51 Mustangů a se svou „bílou 3“ smrtelně havaroval poblíž obce Horné Lovčice. Podobně jako všechny *Gustavy* tzv. pohotovostní letky, nesl i tento standardní kamufláž *Luftwaffe*: na horních plochách kombinaci barev RML 74 (*Graugrün*) a RLM 75 (*Grauviolet*), na spodních plochách RLM 76 (*Lichtblau*), boční plochy byly postříkány skvrnami barev RLM 74/75/76 a RLM 02 (*Grau*). Původní německé znaky byly přestříkány barvou RLM 75 a nahrazeny znaky slovenskými. Místo trupových znaků bylo bílé taktické číslo (dělené). Stroje měly žluté pruhy na trupu (RLM 04 *Gelb*), vrtulový kužel byl pravděpodobně z $\frac{1}{4}$ bílý (RLM 21 *Weiss*) a ze $\frac{3}{4}$ černozeleň (RLM 70 *Schwarzgrün*).

garniturou vrátil 12. listopadu 1943. Po zotavení a nezbytné karanténě v táboře v Harmanci se pak 31. ledna 1944 stal opět příslušníkem letky 13, která plnila úkoly pohotovostní letky při protivzdušné obraně Slovenska proti americkým bombardovacím náletům. Zastával u ní opět funkci zástupce velitele, jímž byl tentokrát npor.let. Vladimír Kriško, jeho někdejší spolužák z Vojenské akademie. Právě v době jeho onemocnění v jejím čele vzlétl 26. června 1944 do svého posledního boje.

Osmička slovenských stíhačů odstartovala z Piešťan v 08.40. V reflexi předchozích obvinění z toho, že letka se před deseti dny úmyslně vyhnula boji s americkým svazem, který bombardoval Bratislavu, oznámil Puškár před startem svým pilotům, že „*dnes zaútočíme*.“ Jeho plán byl jednoduchý. Mínil provést „propagační“ útok na jednu skupinu amerických bombardovacích letounů. Pak se měla jeho letka ve střemhlavém letu z místa střetnutí rychle vytratit. Ve výšce 4000 metrů nařídil svým pilotům nasadit kyslíkové masky a když skupina osmi slovenských *Gustavů* ve dvojicích roztrhaných ve výškách od 7000 do 9500 metrů, nařídil utvořit útočnou sestavu. Ještě dříve nežli tak jeho piloti mohli učinit, rozkázal odhodit přídatné nádrže a zaútočit. „*Zakazuji, zakazuji*. . .“, znělo ze země z úst velitele II. peruti, stot.let. Ivana Haluzického. Marně. Ctížádostivý Puškár byl už rozhodnutý. Nespravedlivá obvinění ze zbabělosti již nemínil dál poslouchat...

Tragédie, která se v několika příštích minutách odehrála, je již dostatečně známa. Zopakujme tedy jen ve stručnosti, že přesila amerických stíhačů, která se vzápětí vrhla na útočící Slováky, letku prakticky zničila. Z osmi nasazených letounů muselo být šest odepsáno, tři piloti padli a čtvrtý byl těžce zraněn.



Brestovany, 26. 6. 1944. To zbylo z Puškárova Messerschmittu Bf 109G-6 W.Nr. 161720 („bílá 3“) udolaného přesilou P-51 Mustangů...



... a toto z Puškára. Prudký náraz a následný výbuch doslova oddělil od hlavy pravou polovinu obličeje i s částí vlasů a s jedním uchem. Na letecké válce toho bylo pramálo romantického. (via Š. Androvič)

Jakmile na vyhlédnutý americký bombardovací Liberator vypálil první dávku ze svých kanónů, tak se na npor. Puškára vrhla přesila doprovodných P-51 Mustangů. Do jím řízeného Bf 109G-6 W.Nr. 161720 („bílá 3“) zabubnovala řadu zásahů a vzápětí stroj přešel do rychlé vývrtky. Poškozená stíhačka takovou přemíru namáhání nesnesla a utrhla se jí polovina křídla a další součástky. Těžce zraněný Puškár byl zřejmě stále při vědomí, neboť ještě před dopadem stačil odhodit kryt kabiny, patrně ve snaze vyskočit. Bylo však už pozdě. V 09.45 se letoun i s pilotem zařízl do země asi 1,5 kilometru východně od obce Horné Lovčice (dnes součást Brestovan) nedaleko od Trnavy. Okamžitě po dopadu explodoval a trosky zachvátily plameny. Dílo zkázy pak dokonala vzbuchující munice palubních zbraní...

Juraj Puškár, jemuž bylo v době smrti devětadvacet roků, byl 30. června 1944 pohřben na Sliaci, tedy nedaleko svého rodiště, které se posléze stalo součástí tohoto lázeňského města.

Potvrzené sestřely Juraje Puškára:

Datum	Čas	Soupeř	Prostor
30.07.43	09.59	Airacobra	jihozáp. od Primorsko-Achtarska
30.07.43	10.02	Airacobra	jihozáp. od Trojickaja
08.08.43	09.30	Airacobra	záp. od Krymskaja
14.09.43	16.45	Il-2	již. od Svistelnikova
18.09.43	16.25	Il-2	již. od Svistelnikova

Vyznamenání Juraje Puškára:

Památná medaila Za taženie proti SSSR I. st. (13. 11. 1942)

Vyznamenanie Za hrdinstvo 3. st. (13. 11. 1942)

Vyznamenanie Za hrdinstvo 2. st. (3. 11. 1943)

Vojenný vítazný kříž 5. tr. (14. 3. 1944)

Eisernkreuz II. Klasse (17. 9. 1943)

Frontflugsspange in Gold (29. 2. 1944)

Virtutea aeronautica - la croix d'or (25. 4. 1944)

Štefan Ocvirk (5 sestřelů)

Narodil se 26. prosince 1920 v obci Koterbachy, okr. Spišská Nová Ves. Po absolvování povinné školní docházky začal létat až po vzniku Slovenského štátu. Základní pilotní výcvik prodělal mezi 26. červnem a 7. listopadem 1939 v aeroklubu ve Spišské Nové Vsi. Stejně jako Rudolf Božík poté 10. ledna 1940 narukoval do armády, konkrétně do dvouleté Školy leteckého dorostu v Piešťanech a později v Trenčíně. Po absolvování základního vojenského a pilotního výcviku byl 17. srpna 1941 slavnostně vyřazen, jmenován pilotem-letcem a povýšen na čatára. Krátce poté, 9. září 1941, byl zařazen

do stíhacího kurzu (společně s Rudolfem Božíkem, Rudolfem Palatickým a dalšími), v jehož průběhu postupně zvládal pilotáž na dvouplošných školních Pragách E-241, dále na akrobatických Avíích Bš-122 a poté na stíhacích B-34 a B-534. Ještě v jeho průběhu, 10. dubna 1942, měl jednu těžkou havárii, a to když v průběhu cvičného letu musel ze své Bš-122, které v ploché vývrtce vysadil motor, vyskočit padákem u obce Zamarovice nedaleko od Trenčína.

Trosky Ocvirkovy Avie Bš-122, z níž musel 10. 4. 1942 vyskočit padákem u obce Zamarovice nedaleko od Trenčína. (via K. Geletko)





Piloti Karol Geletko a Štefan Ocvirik společně s mechaniky u cvičné B-534 v Letecké škole v Trenčianských Biskupicích. (via. K. Geletko)

Po úspěšném završení stíhacího kurzu byl 1. května 1942 na krátký čas zařazen k Leteckému pluku v Trenčianských Biskupicích, kde působil jako instruktor pěšího výcviku u zdejší Letecké školy. Poté byl přidělen do Piešťan k letce 11, vyzbrojené zastaralými stíhacími Avii B-534.

Zdánlivě poklidná idyla létání nad válkou dosud nedotčeným Slovenskem



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Avia B-534 druhé verze s trupovým označením S-19 sloužila u Letecké školy v Trenčianských Biskupicích. Letoun měl kapkovitý kryt kabiny, který měly postupně dostat všechny „pětistovky“ s otevřenou kabinou.

však měla brzy skončit. Signalizovalo to především jeho zařazení do přeškolovacího kurzu na Messerschmitty Bf 109, k čemuž došlo 1. dubna 1943. Po jeho dokončení pak 23. června 1943 odešel s II. frontovou garniturou letky 13 z Piešťan do pole na východní frontu.

Následovala tvrdá realita tohoto bojiště, zahrnujícího oblast Kubáně, Krymu, Azovského a Černého moře. Držení hotovostí, doprovody průzkumných a bombardovacích letounů, volné stíhání a starty na poplach byly každodenním chlebem. Ve vzdušných bojích mu bylo přiznáno sestřelení celkem 5 sovětských letounů. To mu vyneslo několik slovenských a německých a po návratu na Slovensko i jedno rumunské vyznamenání, dále jmenování polním pilotem letcem (1. srpna 1943) a konečně i povýšení na rotníka (k 1. lednu 1944).

Sám však měl mnohokrát namále, zejména 16. srpna 1943, kdy v důsledku poruchy motoru svého Bf 109G-4 W.Nr. 19756 („žlutá 13“) musel v Anapě nouzově přistávat na břicho. Při havárii byl stroj vážně poškozen (50 %), ale Ocvirk vyvázl bez zranění. Na samém sklonku bojů na východní frontě, 22. října 1943, měl další nehodu při přistání, a to na základně Bagerovo. Při dosedání mu pod pravým nožním pedálem uvízl článek kanónové střely. Následkem toho se právě řízení stalo neúčinné a jeho Bf 109G-4 W.Nr. 14856 se ve velké rychlosti stočil ostře doprava, přičemž se poškodil trup, křídlo, podvozek a vrtule (35 %). Byla to vůbec poslední zaznamenaná nehoda 13. (slow.)/JG 52 na východní frontě. Také v tomto případě vyvázl bez újmy.

Po svém návratu na Slovensko (s většinou příslušníků letky tam dorazil 12. listopadu 1943) a následné karanténě byl 31. ledna 1944 přidělen opět k letce 13, která nyní v roli pohotovostní letky měla za úkol protivzdušnou obranu Slovenska. V jejích řadách se 26. června 1944 zúčastnil památného boje nad jižním Slovenskem, v němž byla jednotka téměř zničena. Sám patřil k těm šťastnějším. Jeho Messerschmitt Bf 109G-6 W.Nr. 161718 „bílá 5“ prostřílený dvěma americkými Mustangy spadl do divoké vývrtky, kterou se mu podařilo vybrat v 6000 metrech. Poté okamžitě na plný plyn zamířil na mateřské letiště v Piešťanech, kde v důsledku prostřelené hydrauliky musel v 09.36 přistát na břicho. Také v tomto případě vyvázl bez zranění.

Po povstání odešel 29. srpna 1944 jako pěšák ve skupině stot.let. Ivana Haluzického, která se uvedeného dne vydala z Piešťan na povstalecké území. Od 1. října 1944 však opět létal, a to jako příslušník Kombinované letky na letišti Tri Duby. Po potlačení povstání nejprve krátce působil na provizorním letišti Donovaly, kde byly připraveny tři letouny Fi 156 Storch, Praga E-39 a Fw 44 Stieglitz k dispozici povstaleckým velitelům gen. Viestovi a gen. Golianovi. Po znehodnocení letounů odešel do hor, ale jen nakrátko. Zatímco naprostá většina povstaleckých letců v horách zůstala, nebo se skrývala ve svých domovech, Štefan Ocvirk se nakonec rozhodl vrátit do Piešťan, obsazených německou armádou. Přihlásil se znovu do služby a od 5. listopadu 1944 až do přechodu fronty byl přidělen ke stavební pionýrské rotě 17, která byla součástí Hašíkovy Domoobrany. Osobně to pro něj představovalo lepší alternativu, nežli se nechat zajmout Němci a žít v zajateckém táboře.



Rtk. Štefan Jambor v kabině Bf 109G-4 „žlutá 1“ s nápisem *Marta* pod kabinou. (via K. Geletko)

Po válce nastoupil službu u čs. vojenského letectva. Dne 15. května 1945 odešel do Albrechtic k 1. čs. smíšené letecké divizi, kde byl přidělen k 2. čs. stíhacímu leteckému pluku (později označen jako Letecký pluk 2 *Těšínský*).



Ještě před přesunem pluku z Prahy do Piešťan byl povýšen na rotmistra letectva (1. června 1945) a krátce poté se oženil se slečnou Marií Gáborovou (9. června 1946). Nedlouho předtím, 24. dubna, měl svou první poválečnou leteckou nehodu, a to na La-7, který skončil v opravě.

Gustáv Lang přijímá gratulaci od Štefana Ocvírka. Dívčí jméno *Marta* nosil Bf 109G-4 „žlutá 1“, jeden z několika strojů 13. (slow.)/JG 52 s tímto taktickým číslem. Na východní frontě Ocvírk získal pět sestřelů (dva Bostony, dva LaGGy-3 a jeden Jak-1), zatímco Lang dva (Il-2 a LaGG-3). Třetí úspěch přidal Lang až 26. 6. 1944, kdy sestřelil B-24 Liberator, čímž se stal jediným Slovákem, který měl na kontě americký stroj. Sám to však zaplatil životem, neboť přesila P-38 Lightningů jeho Bf 109G-6 W.Nr. 161713 („bílá 10“) poslala neprodleně k zemi u Miloslavova na Ostrove. (via J. Rajnínec)



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

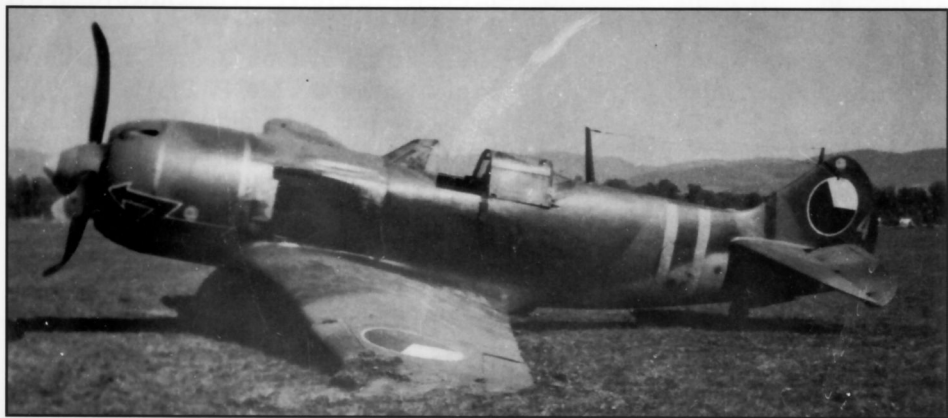
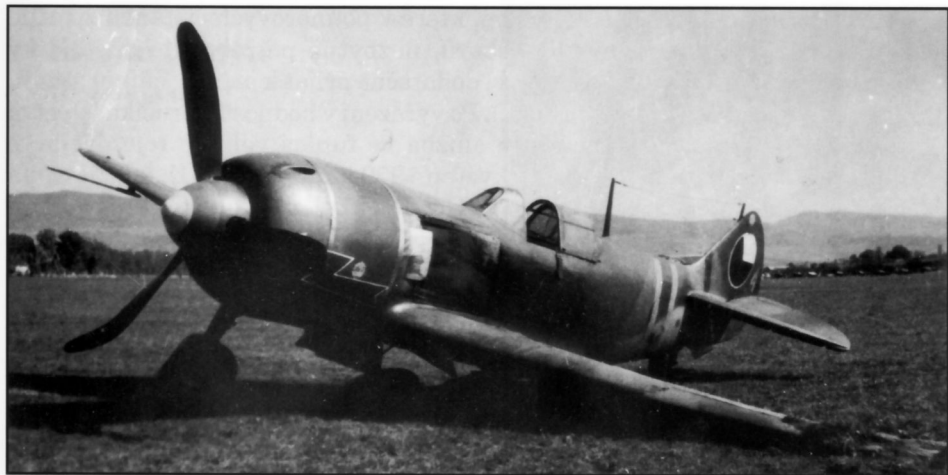
Messerschmitt Bf 109G-4 od 13.(slow.)/JG 52 v podobě z léta 1943, kdy operoval z Anapy a Tamanu na Kubáni. Byl nápadný nejen nápisem *Marta* pod kabinou, ale i menším rozměrem taktického čísla „žlutá 1“, které navíc nemělo jinak dosti obvyklý černý lem. Létali na něm především členové II. frontové garnitury, k nimž patřil i Štefan Ocviřk.

„K představeným přímý, ukázněný, málo kamarádský, na podřízené až hrubý, dobrého společenského vystupování,“ pravilo se poněkud nelogicky 6. prosince 1946 v jeho služebním hodnocení. *„Cholerik, uzavřený, někdy až divný, méně kamarádský, prospěchář, jinak bez škodlivých návyků, které by měly vliv na vojenskou službu.“* Záznam vypracoval velitel jeho letky, npor.let. Anton Matúšek (sám osobnost značně složitá), a podepsal velitel pluku, mjr.let. Jozef Kolumbus.

Prostřelený Messerschmitt Bf 109G-6 W.Nr. 161741 („bílá 5“) rtk. Štefana Ocviřka po letecké bitvě s Američany 26. 6. 1944. Stroj vážně poškozený přesilou P-51 Mustangů, které mu m.j. prostřelily hydrauliku, musel v Piešťanech nouzově přistát na břicho.

Vyčerpaný Ocviřk však vyvázl bez zranění a letoun byl později opraven. (via Š. Androvič)





Ocvirkova nehoda na La-7 výr. č. 45212611 („bílá 11“), která se stala 24. 4. 1946 v Piešťanech.
(via J. Janečka)

Dne 1. října 1946 byl přemístěn k Bezpečnostnímu letectvu, konkrétně k Letecké hlídce SNB ve Vajnorech. Poměrně brzy se však vrátil zpátky do Piešťan k Leteckému pluku 2 *Těšínskému*. Podobně jako řada dalších bývalých stíhačů slovenského letectva byl pak předurčen k dráze učitele létání. Stejně jako Ján Režňák, František Brezina či Jozef Štauder byl proto od prosince 1946 do května 1947 frekventantem Školy pro učitele létání (ŠPUL) v Olomouci. V průběhu školy měl 21. března 1947 nehodu na lehkém Piperu L-4 (C-8), ale událost skončila jen poškozením techniky. Poté 31. května 1947 nastoupil jako učitel létání do Pardubic k 2. výcvikové letce Letecké vojenské akademie (LVA), kde působil do srpna 1948. Následně byl přeložen zpátky do Piešťan, kde od mezitím zřámcovaného Leteckého pluku 2 *Těšínského* přešel k Leteckému pluku 44 *M. R. Štefánika*, u něhož i nadále létal zejména na dosluhujících Lavočkinech La-5FN a La-7 (srpen 1948 až července 1949). Zde také ke dni 14. května 1949 získal nejnižší důstojnickou hodnost podporučík letectva.

Jelikož překotně budované letectvo, které v poúnorových čistkách ztratilo nejzkušenější jádro důstojnického sboru, nezbytně potřebovalo důstojníky s formálním vojenským vzděláním, byl dodatečně přijat k jednoročnímu studiu na LVA (července 1949 až květen 1950). Po vyřazení v hodnosti poručíka letectva (1. června 1950) následovala řadová služba ve funkci velitele roje. Nejprve působil u Leteckého pluku 8 v Brně (květen 1950 až červen 1951), kde 5. srpna 1950 při havárii odepsal Arado Ar 96B (C-2B1), a u Leteckého pluku 4 v Plzni (červen až říjen 1951).

V říjnu 1951 se stal posluchačem velitelského oboru na Vojenské technické akademii v Brně. Následovala služba pilota a velitele roje u 4. stíhacího leteckého pluku v Plzni (leden až duben 1952), velitele roje u 51. leteckého pluku v Prešově (duben až září 1952), funkce instruktora letecké střelby u 6. LŠP v Piešťanech (září 1952 až červen 1953), střeleckého důstojníka 3. LŠP v Trenčíně (červen 1953 až únor 1954) a zástupce střeleckého důstojníka 30. bitevního leteckého pluku *Ostravského*. V rámci očisty tehdejší čs. armády od příslušníků bývalé slovenské armády, kteří za války bojovali proti Sovětskému svazu, byl v lednu 1958 přeložen do zálohy.

Po odchodu do civilu se usadil v Piešťanech, kde vykonával celou řadu povolání. Nejprve byl vedoucím správy místních služeb při MěNV Piešťany (1958-1960), poté se mu podařilo vrátit se zpět k letectví, a to jako dispečer letecké dopravy u Čs. státní letištní správy Piešťany (1961-1971).

Za své politické a občanské postoje v letech 1968-1969 byl v roce 1970 vyloučen z KSČ a od roku 1971 až do penze pracoval jako strojník čistící stanice. Zemřel v Piešťanech 25. ledna 1990 ve věku 69 let. Pochován byl v Piešťanech.

Potvrzené sestřely Štefana Ocvirka:

Datum	Čas	Soupeř	Prostor
07.09.43	06.00	LaGG-3	již. od Svistelnikova
04.10.43	14.30	Boston	Azovské moře, severových. od Achtanizovskaja
05.10.43	05.25	Boston	Azovské moře, severových. od Achtanizovskaja
06.10.43	12.12	Jak-I	vých. od Starotitarevskaja
07.10.43	09.10	LaGG-3	Kerčský průliv, již. od Kerče

Vyznamenání Štefana Ocvirka:

Vyznamenanie Za hrdinstvo 3. st. (3. 11. 1943)
 Eisernkreuz II. Klasse (1943)
 Frontflugsspanne in Silber (1943)
 Virtutea aeronautica - la croix d'or (25. 4. 1944)
 Československý válečný kříž 1939
 Československá medaile Za chrabrost
 Řád Slovenského národního povstání II. tř.
 Za pobědu nad Germanijej

Štefan Martiš (5 sestřelů)

Narodil se 28. března 1918 v Novém Městě nad Váhom. Základní pilotní výcvik absolvoval mezi 10. dubnem a 10. červencem 1938 v rámci známé branné akce „1000 nových pilotů“ v Povážském aeroklubu v Piešťanech. Základní vojenský a následný stíhací výcvik pak prodělal od 20. července 1938 do 20. listopadu 1939 u cvičné letky Leteckého pluku v Piešťanech. Poté již v Piešťanech zůstal a byl přidělen ke zdejší letce 11, vyzbrojené Avii B-534.

Dne 31. března 1941 byl přemístěn k sousední letce 13, s níž se 26. června 1941 dostal na východní frontu, kde na „pětistovkách“ vykonal celkem 10 bojových letů. Zvláště se proslavil akcí z 25. července 1941, kdy prokázal neobyčejnou odvahu a krajní sebeobětování, neboť čtk. Františka Brezinu, jenž po sestřelení sovětskou palbou musel nouzově přistát na nepřátelském území, zachránil před sovětským zajetím. Při následném ostřelování své Avie B-534.181, vezoucí na křídle sestřeleného pilota, utrpěl sám zranění na noze. Za svou neobyčejnou obětavost obdržel jak slovenské, tak i německé vyznamenání.

Avia B-534 od letky 13 při hlídkovém letu v okolí města Jarmolince, července 1941. (via J. Režňák)



Štefan Martiš. (via M. Fekets)





Nehoda pilota letky 13, čtk. Jozef Švejdíka v Jarmolincích na Ukrajině dne 16. 7. 1941.

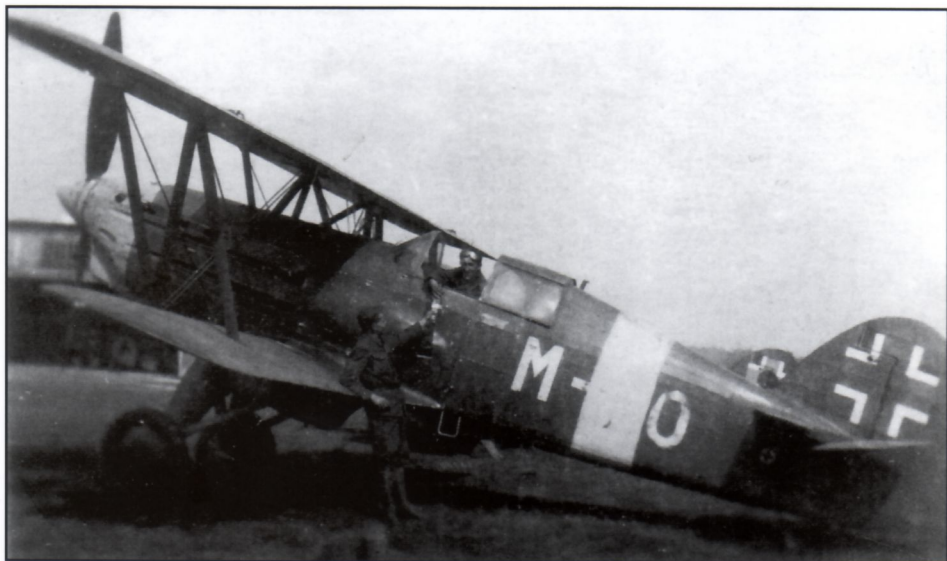
Dobový slovenský tisk vyličil akci takto: „Dne 25. července u obce Tulčín letadlo našeho stíhače, čatníka Breziny, je postřeleno a tento musí nouzově přistát mezi řady ustupujících sovětských vojáků. Po přistání se ihned vrhají na něho sovětské vojáci a zuřivě po něm pálí. Zdá se, že osud čatníka Breziny je zpečetěn. Avšak má kamarády, kteří s ním letěli. Jsou to kamarádi na život a na smrt. Když přistání čatníka Breziny zpozorovali, neutíkají z deště kulek sovětské protiletadlové obrany, ale otáčejí letadla do směru, z něhož se sovětské vojáci vrhají na čatníka Breziny, palbou svých kulometů je zastavují a přinutí je ustoupit do blízkého lesa. Čatník Martiš nebojí se velkého nebezpečí, které mu hrozí, ale se svým letadlem přistává vedle letadla čatníka Breziny a tohoto na křídle svého letadla v silné palbě sovětských kulometů zachraňuje. Je to jedinečný případ odvahy, hrdinství a kamarádství v dějinách letectva celého světa. Čatníka Martiše pokládám za největšího hrdinu tohoto polního tažení.“

V této souvislosti stojí za poznámku fakt, že nešlo o ojedinělý případ. Podobný



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Avia B-534 s trupovým označením M-6 v podobě, v jaké sloužila v červenci 1941 na Ukrajině u letky 13.



Avia B-534 od letky 13 s trupovým označením M-10 částečně zakrytým nově namalovaným žlutým pruhem.

se odehrál jen u pět dní později, 30. července 1941, tentokrát u letky 12. Devět Avíí B-534, vedených npor.let. Jozefem Páleníčkem, tehdy s podvěšenými pumami zaútočilo na ustupující vojsko Rudé armády na komunikaci Uman – Novoarchangelsk. B-534.242 přitom inkasovala zásah do motoru, který začal hořet, a čat. Martin Danihel s ní nouzově přistál u obce Babanka, sice v zemi nikoho, ale blíže k sovětským liniím. Zatímco čtk. Augustín Kubovič kroužil opodál, rtk. Jozef Drlička nezaváhal a okamžitě se rozhodl pro záchranu kamaráda. Chráněný palbou čat. Ivana Kocky, klesal a dosedl na poli. Začal



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Tato Avia B-534 od letky 13 měla trupové označení M-10 částečně zakryté nově namalovaným žlutým pruhem přes trup.

Anapa, květen 1943. Návrat Izidora Kovárika z bojové akce na Bf 109G-4 „žlutá 10“. Později na stroji létal i Štefan Martiš.

rolovat k sestřelenému Danihelovi, jenž vyskočil z kabiny a rozeběhl se k němu. Podařilo se mu vyšplhat do kabiny k Drličkovi, jenž ihned přidal plyn a odstartoval. Návrat na polní letiště Gajsin proběhl hladce až na to, že při přistání stroj poněkud táhl doleva a pilot ho jen s velkou námahou udržel ve směru. Dodatečně bylo totiž zjištěno, že levá pneumatika byla prostřelena.

Vratme se však zpět k osudům Štefana Martiše. Po návratu z fronty (31. října 1941) si létání v relativním zázemí příliš dlouho neužil. Byl totiž zařazen do přeškolovacího kurzu na Bf 109, který od 25. února do 6. července 1942 probíhal u 5. (slowakei) Staffel/Jagdgruppe Drontheim na letišti Karup-Grøve v okupovaném Dánsku. Dne 17. října 1942 pak odletěl jako předvoj I. frontové garnitury na východní frontu podruhé. Týž den však na svém Bf 109E-



Npor. Ján Gerthofer (vlevo), třetí nejúspěšnější slovenský stíhač v Anapě před „žlutou 10“.





Rtk. Izidor Kovárik v kabině žluté 10" (Messerschmitt Bf 109G-4/Trop).

4 W.Nr. 3194 při mezipřistání ve Lvově havaroval, musel se vrátit domů a do pole odešel znovu až 1. prosince 1942. Bojově si však příliš neزالétal, neboť onemocněl a 15. února 1943 se vrátil na Slovensko.

V jarních měsících 1943 se pak v Piešťanech podílel na výcviku a bojové přípravě II. frontové garnitury na Messerschmittech Bf 109, s nímž odešel znovu do pole 23. června 1943. Po krátkém zaškolení na *Gustavy* v Sarabuzách na Krymu (na Slovensku se létalo zatím jen na *Emilech*) dorazil konečně do Anapy



Ilustrace © 2006 HT model Jozef ANĎAL

Messerschmitt Bf 109G-4/Trop (pravděpodobně W.Nr. 15195 vyrobený v továrně Erla) „žlutá 10“ ze stavu 13.(slow.)/JG 52 měl několik zajímavých prvků kamufláže: nedokonalé přemalované *Stammkennzeichen* na trupu, nestandardně umístěný žlutý pruh na trupu, motorový kryt pocházející zřejmě z jiného letounu, a „zoubkované“ přechody mezi kamuflážními barvami na horní ploše křídla. Stroj je zobrazen z období duben – květen 1943, kdy na něm létal např. rtk. Izidor Kovárik, ale sloužil i pilotům II. garnitury, a to až do 5. 9. 1943, kdy s ním rtk. Štefan Martiš havaroval na letišti Anapa při přistání z bojového letu. Zatímco pilot vyvázl bez zranění, stroj putoval do polních dílen.



Messerschmitt Bf 109E-4 (pravděpodobně W.Nr. 3317) „bílá 7“ byl mezi letouny, s nimiž I. garnitura letky 13 odletěla v říjnu 1942 na východní frontu a jedním z mála, které se z fronty vrátily zpátky na Slovensko. Na fotografii, pořízené v Piešťanech 10. 4. 1943 před letounem pózuje čtk. Štefan Martiš, příslušník I. garnitury, jenž se pro onemocnění vrátil předčasně na Slovensko. Po uzdravení byl opět nasazen, tentokrát společně s II. garniturou.

a se svými druhy byl vržen do tvrdých obranných bojů nad Kubání, Krymem, Černým a Azovským mořem. Vykonal celkem 101 bojových letů, svedl 28 soubojů a bylo mu přiznáno 5 potvrzených sestřelů. Přinejmenším jeden další nárokový sestřel (sovětský Spitfire) mu přiznán nebyl.

V průběhu tohoto frontového nasazení měl přinejmenším dvě havárie. Dne 5. září 1943 při přistání z bojového letu v Anapě za silného bočního větru zlomil podvozek u svého Bf 109G-4 W.Nr. 15195 („žlutá 10“) a následkem toho se poškodil rovněž trup a vrtule stroje. Sám však zůstal nezraněn stejně jako 25. září, kdy mu krátce před přistáním v Tamanu, jakmile otevřel podvozek, úplně vysadil motor. Následkem toho se svým Bf 109G-4 W.Nr. 19532 (nebo 19494) narazil do okopu před letištěm a skončil na břiše. Poškození podvozku, vrtule a křídla bylo odhadnuto na 40 %, takže letoun skončil v polních dílnách.

S ohledem na to, že početní stavy operačních pilotů 13. (slow.)/JG 52 se tenčily, musel bojové lety vykonávat i navzdory recidivě žaludečního onemocnění. To nakonec ve svých důsledcích vedlo 7. října 1943 k jeho opětovnému předčasnému odeslání zpět na Slovensko (dorazil tam 25. října).

Po vyléčení se stal příslušníkem pohotovostní letky 13, ale přetrvávající zdravotní potíže nakonec vedly 15. července 1944 k jeho superarbitraci a propuštění z armády. Přestal pak létat i jako instruktor v aeroklubu a začal působit jako technický úředník ve Štátnom hydrometeorologickom ústave v Bratislavě. K aktivnímu létání se vrátil až po několika letech, kdy nastoupil



Messerschmitt Bf 109G-4/Trop (pravděpodobně W.Nr. 15195) „žlutá 10“ ze stavu 13.(slow.)/ JG 52 na základně Anapa na Kubáni. Vlevo skupina slovenských letců, uprostřed německý styčný důstojník Hptm. Karl Thiem, na křídle pravděpodobně Geschwaderkommodore JG 52, Maj. Dietrich Hrabak.

jako obchodní pilot v Čs. celnom Velkodistributor. pod. – Obchodné domy Bratislava (říjen 1949 až září 1953). Po ztrátě možnosti létat pak pracoval jako autolakýrník u Uhelných skladů (říjen 1953 až červenec 1959) a jako bagrista u Pozemních staveb Bratislava (od září 1959 až do penze).

Štefan Martiš zemřel v Bratislavě 14. května 1987 ve věku 69 roků. Pohřben je v Trnavě.

Potvrzené sestřely Štefana Martiše:

Datum	Čas	Soupeř	Prostor
30.07.43	18.40	Il-2	jihozáp. od Trojickaja
12.08.43	06.30	Il-2	již. od Trojickaja
04.10.43	08.25	Jak-1	Černé moře, již. od Tamanu
05.10.43	05.27	Jak-1	Azovské moře, severových. od Ahtanizovskaja
06.10.43	12.10	Il-2	vých. od Starotitarevskaja

Vyznamenání Štefana Martiše:

Pamětná medaila Za tažení proti SSSR 1. st. (1943)

Vyznamenanie Za hrdinstvo 3. st. (3. 11. 1943)

Vyznamenanie Za hrdinstvo 2. st. (1941)

Vojenný vítazný kríž 6. tr.

Eisernkreuz II. Klasse (1941)

Frontflugsspange in Silber (1943)

Přehled potvrzených sestřelů přiznaných příslušníkům slovenských Vzdušných zbraní ¹⁾ v letech 1939-1944

datum	čas	hodnota a jméno	letka	soupeř	prostor
06.09.39	12.18	rtk. František Hanovec des. Martin Žiaran des. Viliam Jaloviar	45 45 45	Lublin R-XIID	Ostrovany u Náršan
07.09.41	18.15	čtk. Jozef Drlička	12	I-16	Gornostajpol
07.09.41	18.15	neznámý	12	I-16	Gornostajpol
08.09.41	07.55	čtk. Ivan Kocka	12	I-16	Borki, vých. od Ostieru
12.12.42	13.47	čtk. František Brezina	13	MiG- 3	Tuapse (95742) ²⁾
29.12.42	12.15	čtk. Jozef Jančovič	13	I-16	sev. od Tuapse (95572)
	12.18	por. Ján Gerthofer	13	I-16	sev. od Tuapse (95571)
11.01.43	06.35	čtk. František Brezina	13	I-153	sev. od Defanovky (85622)
13.01.43	10.05	čtk. Jozef Štauder	13	I-153	jihozáp. od Krymské (75264)
16.01.43	08.08	čtk. František Brezina	13	I-16	Černé moře, již. od Gelendžiku (85572)
17.01.43	06.35	čtk. Ján Režňák	13	I-153	záp. od Smolenské (85284)
	13.45	por. Ján Gerthofer	13	LaGG-3	jihozáp. od Smolenské (85413)
18.01.43	09.45	stot. Ondrej Ďumbala	13	I-16	jihozáp. od Smolenské (85421)
28.01.43	06.17	rtk. Pavol Zelenák	13	I-153	jihových. od Jerivanské (85184)
	06.20	čtk. Jozef Jančovič	13	I-153	již. od Cholmské (85191)
	08.45	čtk. Izidor Kovárik	13	I-16	již. od Šapsugské (85312)
	11.10	čtk. Ján Režňák	13	I-16	jihozáp. od Achtyrské (85181)
31.01.43	11.30	rtk. František Cyprich	13	Il-2	Kropotkin (06613)
	11.35	rtk. Jozef Švejdlík	13	Il-2	Kropotkin (06613)
02.02.43	11.15	čtk. František Brezina	13	I-16	jihozáp. od Smolenské (85424)
03.02.43	09.22	čtk. Jozef Jančovič	13	LaGG- 3	záp. od Ponežukaje (95153)
09.02.43	10.40	rtk. Pavol Zelenák	13	Il-2	Trojickaja (86742)
10.02.43	10.10	rtk. František Cyprich	13	I-153	jihozáp. od Něberdžajevské (75284)
11.02.43	07.40	čtk. Izidor Kovárik	13	I-16	severozáp. od Šapsugské (85171)
	07.42	čtk. Ján Režňák	13	I-153	již. od Krymské (85143)
25.02.43	13.55	por. Vladimír Kriško	13	Il-2	Azovské moře, sev. od Temrjuku (76534)
	13.56	čtk. Izidor Kovárik	13	Il-2	Azovské moře, sev. od Temrjuku (76534)
10.03.43	09.52	čtk. Ján Režňák	13	I-16	již. od Achtyrské (85193)
	09.53	čtk. Izidor Kovárik	13	I-16	jihových. od Achtyrské (85182)
11.03.43	07.50	čtk. Ján Režňák	13	I-153	již. od Abinské (85181)
	07.51	čtk. Izidor Kovárik	13	I-153	jihových. od Jerivanské (85184)
	07.52	čtk. Izidor Kovárik	13	I-153	vých.jihových. od Jerivanské (85193)
	07.54	čtk. Ján Režňák	13	I-16	záp. od Jerivanské (85312)
12.03.43	06.15	čtk. Ján Gerthofer	13	I-16	jihozáp. od Grivenské (86344)
	06.20	čtk. Jozef Štauder	13	I-16	jihozáp. od Grivenské (86342)
	08.42	čtk. Izidor Kovárik	13	Il-2	již. od Senné (76574)
13.03.43	07.25	čtk. Ján Režňák	13	LaGG-3	severových. od Petrovské (86374)
	07.27	čtk. Izidor Kovárik	13	LaGG-3	severových. od Petrovské (86374)
14.03.43	05.07	čtk. Jozef Štauder	13	LaGG-3	Azovské m., sev. od Temrjuku (76531)
	05.10	por. Ján Gerthofer	13	LaGG-3	Azovské m., sev. od Achtanizovské (76354)
	14.57	čtk. Ján Režňák	13	DB-3	Krasnoarmejskaja (86544)

15.03.43	07.50	čtk. František Brezina	13	II-2	Azovské m., záp. od Petrovské (76612)
	07.51	por. Ján Gerthofer	13	II-2	Azovské m., záp. od Petrovské (76614)
	07.53	por. Ján Gerthofer	13	II-2	Azovské m., sev. od Temrjuku (76534)
	07.54	čtk. František Brezina	13	II-2	Azovské m., sev. od Temrjuku (76534)
16.03.43	05.35	rtk. Pavol Zeleňák	13	II-2	Azovské m., jihozáp. od Acujeva (76472)
	05.37	čtk. Jozef Štauder	13	II-2	Azovské moře, jihozáp. od Acujeva (76474)
	05.40	rtk. Pavol Zeleňák	13	I-16	Azovské moře, jihozáp. od Acujeva (76474)
17.03.43	08.25	čtk. Jozef Jančovič	13	I-16	již. od Grivenské (86374)
	08.26	čtk. Jozef Štauder	13	I-16	jihových. od Starodžerelijevské (76493)
	08.27	čtk. Izidor Kovárik	13	I-16	jihových. od Starodžerelijevské (76492)
	08.28	čtk. Jozef Jančovič	13	I-16	severových. od Petrovské (86372)
20.03.43	13.55	čtk. František Brezina	13	Boston	Černé moře, již. od Myschaka (75454)
21.03.43	11.28	por. Ján Gerthofer	13	Pe-2	Černé moře, jihových. od Myschaka (75492)
	14.45	čtk. Jozef Štauder	13	I-16	Krasnoarmějskaja (86553)
22.03.43	14.33	čtk. Jozef Jančovič	13	I-153	severových. od Trojické (86752)
	14.34	čtk. Izidor Kovárik	13	I-16	jihových. od Slavjanské (86724)
	14.35	čtk. Jozef Jančovič	13	I-16	vých.jihových. od Slavjanské (86733)
	14.36	čtk. Izidor Kovárik	13	I-16	jihových. od Slavjanské (86761)
26.03.43	11.27	rtk. František Cyprich	13	II-2	vých. od Jerivanské (85332)
27.03.43	09.35	čtk. Ján Režňák	13	LaGG-3	jihozáp. od Petrovské (76603)
29.03.43	09.37	čtk. Izidor Kovárik	13	DB-3	vých. od Trojické (86761)
	09.37	čtk. Ján Režňák	13	DB-3	jihových. od Slavjanské (86763)
	09.41	čtk. Izidor Kovárik	13	LaGG-3	záp. od Krasnoarmějské (86543)
	09.42	čtk. Ján Režňák	13	I-153	Petrovskaja (76664)
	16.54	rtk. František Cyprich	13	LaGG-3	záp. od Petrovské (76651)
30.03.43	06.03	por. Ján Gerthofer	13	I-153 (?)	záp. od Petrovské (76654)
	06.04	čtk. František Brezina	13	I-16	záp. od Petrovské (76654)
	13.05	por. Ján Gerthofer	13	I-16	sev. od Anastasijevské (76683)
31.03.43	06.45	čtk. Izidor Kovárik	13	LaGG-3	jihových. od Petrovské (86343)
	06.46	čtk. Ján Režňák	13	LaGG-3	jihových. od Petrovské (86343)
10.04.43	06.35	čtk. Izidor Kovárik	13	I-16 (?)	vých. od Slavjanské (86722)
	06.36	čtk. Ján Režňák	13	LaGG-3	východojihových. od Slavjanské (86734)
15.04.43	11.52	čtk. Izidor Kovárik	13	LaGG-3	vých. od Jerivanské (85332)
	11.53	čtk. Ján Režňák	13	LaGG-3	sev. od Gelendžiku (85327)
	11.55	čtk. Izidor Kovárik	13	LaGG-3	vých. od Jerivanské (85333)
16.04.43	12.03	por. Ján Gerthofer	13	LaGG-3	Černé m., již. od Gelendžiku (85744)
	12.05	por. Ján Gerthofer	13	Airacobra	Černé moře, již. od Gelendžiku (85742)
	12.06	zvč. Pavol Zeleňák	13	LaGG-3	Kačalinskaja
19.04.43	16.52	por. Ján Gerthofer	13	LaGG-3	Černé m., již. od Anapy (75434)
	16.53	zvč. František Cyprich	13	LaGG-3	Černé m., jihozáp. od Anapy (75477)
20.04.43	05.58	rtk. Izidor Kovárik	13	LaGG-3	již. od Slavjanské (86723)
	05.59	rtk. Ján Režňák	13	LaGG-3	již. od Slavjanské (86723)
	06.30	rtk. Ján Režňák	13	LaGG-3	záp. od Slavjanské (85711)
	06.38	rtk. Jozef Štauder	13	II-2	již. od Slavjanské (86723)
	06.40	zvč. Pavol Zeleňák	13	II-2	jihových. od Slavjanské (86725)
21.04.43	09.26	por. Ján Gerthofer	13	II-2	Černé moře, jihojihozáp. od Anapy (75712)
	11.35	por. Ján Gerthofer	13	Airacobra (LaGG-3 ?)	severozáp. od Anapy (76774)
	13.55	rtk. Izidor Kovárik	13	LaGG-3	? (nečitelné)
	13.55	rtk. Ján Režňák	13	LaGG-3	Achtyrskaja

24.04.43	08.30	zv. Pavol Zeleňák	13	II-2	jihových. od Grivenské (86353)
	08.31	rtk. Jozef Štauder	13	II-2	jihových. od Grivenské (86352)
	08.35	rtk. Jozef Štauder	13	LaGG-3	severozáp. od Kalininské (86392)
	08.37	zv. Pavol Zeleňák	13	LaGG-3	severozáp. od Kalininské (86384)
	16.48	por. Ján Gerthofer	13	LaGG-3	Solncedar (75461)
	16.50	por. Ján Gerthofer	13	Boston	vých. od Novorossijska (75432)
25.04.43	16.20	rtk. Izidor Kovárik	13	LaGG-3	již. od Gelendžiku (85772)
	16.22	rtk. Ján Režňák	13	LaGG-3	již. od Gelendžiku (85772)
27.04.43	16.17	por. Vladimír Kriško	13	LaGG-3 (?)	Krymskaja (85123)
	16.20	zv. František Cyprih	13	I-16 (?)	Krymskaja (85124)
	16.22	por. Vladimír Kriško	13	LaGG-3	již. od Krymské (85143)
	17.44	rtk. Izidor Kovárik	13	Boston	sev. od Achtyrské (85131)
	17.46	rtk. Ján Režňák	13	LaGG-3	Cholmskaja
	17.48	rtk. Ján Režňák	13	LaGG-3	Cholmskaja
	18.13	rtk. Izidor Kovárik	13	MiG-3	severových. od Abinské (85112)
	18.15	rtk. Ján Režňák	13	I-16	3 km jihozáp. od Abinské (85142)
30.04.43	07.45	rtk. Jozef Štauder	13	II-2	Černé moře, již. od Gelendžiku (85712)
	07.55	rtk. Jozef Štauder	13	LaGG-3	5 km záp. od Abinské (85143)
	12.16	por. Ján Gerthofer	13	LaGG-3	severových. od Novorossijska (75291)
	12.17	rtk. Ján Režňák	13	LaGG-3	vých. od Krymské (85192)
	16.20	zv. František Cyprih	13	LaGG-3	4 km jihových. od Krymské
03.05.43	12.55	rtk. Ján Režňák	13	LaGG-3	již. od Krymské (85143)
	15.05	por. Ján Gerthofer	13	II-2	jihozáp. od Krymské (75293)
	15.06	rtk. Ján Režňák	13	I-16	jihozáp. od Krymské (75294)
	15.10	por. Ján Gerthofer	13	LaGG-3	již. od Krymské (85173)
	15.12	rtk. Ján Režňák	13	LaGG-3	již. od Krymské (85171)
04.05.43	06.50	rtk. Ján Režňák	13	MiG-3	severozáp. od Gelendžiku (85341)
	08.57	npor. Vladimír Kriško	13	LaGG-3	severozáp. od Gelendžiku (85341)
	09.02	zv. František Cyprih	13	LaGG-3	již. od Krymské (85172)
	09.10	zv. František Cyprih	13	LaGG-3	severozáp. od Gelendžiku (85341)
10.05.43	08.55	rtk. Ján Režňák	13	MiG-3	Cholmskaja (85164)
13.05.43	10.40	rtk. František Brezina	13	Jak-I	severozáp. od Trojické (86741)
26.05.43	12.45	rtk. Ján Režňák	13	LaGG-3	záp. od Krymské (75261)
	15.09	por. Ján Gerthofer	13	Jak-I	již. od Svistelnikova (76863)
	15.11	rtk. Izidor Kovárik	13	Jak-I	sev. od Krymské (76892)
	15.13	rtk. František Brezina	13	Jak-I	sev. od Krymské (76892)
	18.05	rtk. Pavol Zeleňák	13	LaGG-3	sev. od Krymské (76892)
	18.10	rtk. Ján Režňák	13	Pe-2	již. od Trojické (86772)
28.05.43	06.55	rtk. František Brezina	13	Jak-I	záp. od Trojické (76864)
	06.58	rtk. Pavol Zeleňák	13	Jak-I	sev. od Krymské (76894)
	07.00	rtk. František Brezina	13	Jak-I	již. od Trojické (86772)
	07.05	rtk. Jozef Štauder	13	La-5	již. od Trojické (86774)
	07.10	por. Ján Gerthofer	13	La-5	již. od Trojické (86772)
	10.42	por. Ján Gerthofer	13	Jak-I	Varenikovskaja (76873)
	10.48	npor. Vladimír Kriško	13	Jak-I	již. od Trojické (86773)
	10.52	por. Ján Gerthofer	13	Jak-I	záp. od Trojické (86741)
	10.59	rtk. František Brezina	13	Jak-I	vých. od Varenikovské (76859)
	14.13	npor. Vladimír Kriško	13	Jak-I	jihozáp. od Trojické (76892)

29.05.43	08.45	rtk. Izidor Kovárik	13	Jak-I	severových. od Trojické (86751)
	08.47	rtk. Ján Režňák	13	MiG-3	jihových. od Trojické (86791)
	08.50	npor. Vladimír Kriško	13	Jak-I	záp. od Trojické (86741)
08.53		rtk. Izidor Kovárik	13	Jak-I	jihozáp. od Trojické (86772)
	12.10	rtk. Izidor Kovárik	13	Jak-I	jihozáp. od Trojické (86772)
	12.12	rtk. Jozef Štauder	13	Jak-I	jihozáp. od Trojické (86772)
	12.15	rtk. Izidor Kovárik	13	Jak-I	záp. od Trojické (86744)
	12.17	rtk. Jozef Štauder	13	Airacobra	již. od Trojické (86737)
30.05.43	06.25	rtk. Pavol Zeleňák	13	Jak-I	jihových. od Trojické (76864)
	06.30	rtk. Pavol Zeleňák	13	Jak-I	Gostagajevskaja (76793)
14.06.43	06.30	npor. Ján Gerthofer	13	Jak-I	záp.jihozáp. od Petrovské (76653)
	06.40	rtk. František Brezina	13	Il-2	jihozáp. od Petrovské (76684)
17.06.43	05.12	npor. Vladimír Kriško	13	Jak-I	Krasnoarmějskaja (86544)
	05.15	rtk. Izidor Kovárik	13	Jak-I	severozáp. od Krasnoarmějské (86543)
20.06.43	16.45	zvč. František Cyprich	13	Jak-I	jihových. od Abinské (85183)
	16.47	rtk. Ján Režňák	13	Jak-I	jihových. od Abinské (85784)
	16.54	zvč. František Cyprich	13	Jak-I	jihových. od Abinské (85183)
30.06.43	08.02	zvč. František Cyprich	13	LaGG-3	sev. od Slavjanské (86543)
	08.03	rtk. Ján Režňák	13	LaGG-3	sev. od Slavjanské (86541)
04.07.43	10.08	npor. Vladimír Kriško	13	Pe-2	Achtanizovskaja (76542)
22.07.43	11.45	rtk. František Hanovec	13	Airacobra	sev. od Krymské (76892)
26.07.43	10.55	čtk. Rudolf Božík	13	R-5	vých. od Trojické (86752)
	10.59	čtk. Rudolf Božík	13	Airacobra	vých. od Trojické (86752)
	11.00	rtk. Anton Matúšek	13	Airacobra	vých. od Trojické (86752)
	11.03	rtk. Anton Matúšek	13	Boston	vých. od Trojické (86763)
28.07.43	14.30	rtk. Anton Matúšek	13	Boston	Gelendžik (85371)
	14.30	čtk. Alexander Gerič	13	Boston	Gelendžik (85371)
	14.31	čtk. Alexander Gerič	13	Boston	Gelendžik (85371)
30.07.43	09.58	rtk. František Hanovec	13	Boston	jihozáp. od Primorsko-Achtarské (86112)
	09.59	npor. Juraj Puškár	13	Airacobra	jihozáp. od Primorsko-Achtarské (85111)
	10.02	npor. Juraj Puškár	13	Airacobra	jihozáp. od Trojické (86773)
	18.40	rtk. Štefan Martiš	13	Il-2	jihozáp. od Trojické (86782)
01.08.43	09.50	rtk. Anton Matúšek	13	La-5	Azovské moře, sev. od Temrjuku (76362)
	09.51	rtk. Anton Matúšek	13	Boston	Azovské moře, sev. od Temrjuku (76362)
06.08.43	09.35	rtk. Anton Matúšek	13	LaGG-3	severozáp. od Novoveličkovské (86673)
	09.36	čtk. Alexander Gerič	13	LaGG-3	sev. severozáp. od Novoveličkovské (86642)
07.08.43	11.45	čtk. Alexander Gerič	13	Il-2	sev. od Krymské (75232)
	17.55	čtk. Alexander Gerič	13	Spitfire	Krymskaja (85113)
08.08.43	06.25	rtk. Gustáv Lang	13	Il-2	severozáp. od Krymské (76893)
	09.30	npor. Juraj Puškár	13	Airacobra	záp. od Krymské (75233)
	11.30	rtk. Augustin Kubovič	13	Airacobra	jihových. od Trojické (86753)
12.08.43	06.30	rtk. Štefan Martiš	13	Il-2	již. od Trojické (86744)
	06.35	rtk. František Melicháč	13	Il-2	již. od Trojické (86772)
	11.30	rtk. Anton Matúšek	13	Boston	severozáp. od Slavjanské (86571)
	11.32	rtk. Anton Matúšek	13	Boston	jihových. od Petrovské (86543)
	11.33	čtk. Alexander Gerič	13	Airacobra	severových. od Petrovské (86513)
13.08.43	10.40	čtk. Lud. Dobrovodský	13	Il-2	již. od Svistelnikova (76854)
	10.40	rtk. Anton Matúšek	13	Il-2	již. od Svistelnikova (76852)

18.08.43	08.14	čtk. Alexander Gerič	13	Boston	Černé moře, jihových. od Myschaka (75492)
	08.15	rtk. Anton Matúšek	13	Boston	jihových. od Smolenské (85494)
	08.18	rtk. Anton Matúšek	13	Spitfire	Černé moře, záp. od Gelendžiku (85371)
	08.19	čtk. Alexander Gerič	13	Boston	Černé moře, záp. od Gelendžiku (75492)
21.08.43	12.30	rtk. Anton Matúšek	13	Airacobra	Abinskaja (85113)
05.09.43	07.52	čtk. Alexander Gerič	13	Il-2	Černé moře, jihozáp. od Anapy (75183)
07.09.43	06.00	čtk. Štefan Ocviř	13	LaGG-3	již. od Svistelnikova (76852)
14.09.43	06.38	čtk. Rudolf Božík	13	Il-2	Černé m., jihozáp. od Novorossijska (75751)
	11.08	čtk. Karol Geletko	13	Boston	Achtanizovskaja (76783)
	16.45	npor. Juraj Puškár	13	Il-2	již. od Svistelnikova (76852)
17.09.43	08.25	čtk. Rudolf Palatický	13	Airacobra	již. od Svistelnikova (76854)
18.09.43	16.25	npor. Juraj Puškár	13	Il-2	již. od Svistelnikova (76853)
	16.26	čtk. Rudolf Božík	13	Il-2	Varenikovskaja (76874)
20.09.43	06.45	čtk. Rudolf Božík	13	Il-2	Černé moře, již. od Myschaka (75954)
22.09.43	06.45	čtk. Rudolf Božík	13	LaGG-3	Kurčanskaja (76819)
	07.20	čtk. Rudolf Božík	13	Boston	Černé moře, jihových. od Feodosije (65714)
24.09.43	09.55	čtk. Rudolf Palatický	13	Il-2	Černé moře, již. od Tamanu (66891)
	10.00	čtk. Rudolf Palatický	13	Il-2	Černé moře, již. od Tamanu (66891)
26.09.43	08.55	čtk. Rudolf Božík	13	Il-2	sev. od Anapy (76764)
	08.57	čtk. Karol Geletko	13	Il-2	sev. od Anapy (76782)
	13.35	rtk. František Hanovec	13	Jak-I	Černé moře, jihozáp. od Anapy (76779)
04.10.43	08.25	rtk. Štefan Martiš	13	Jak-I	Černé moře, již. od Tamanu (66881)
	08.30	čtk. Rudolf Palatický	13	Jak-I	Černé moře, již. od Tamanu (66883)
	14.30	čtk. Štefan Ocviř	13	Boston	Azovské m., severových. od Achtanizovské (76551)
05.10.43	05.25	čtk. Štefan Ocviř	13	Boston	Azovské m., severových. od Achtanizovské (76551)
	05.27	rtk. Štefan Martiš	13	Jak-I	Azovské moře, severových. od Achtanizovské (76553)
06.10.43	12.10	rtk. Štefan Martiš	13	Il-2	vých. od Starotitavské (76741)
	12.12	čtk. Štefan Ocviř	13	Jak-I	vých. od Starotitavské (76742)
07.10.43	07.55	rtk. František Hanovec	13	Il-2	Azovské moře, severozáp. od Acujeva (76272)
	09.10	čtk. Štefan Ocviř	13	LaGG-3	Kerčský průliv, již. od Kerče (66811)
16.10.43	07.45	čtk. Rudolf Palatický	13	MiG-I	Kerčský průliv, již. od Kerče (66843)
23.10.43	12.15	rtk. Gustáv Lang	13	LaGG-3	Černé moře, u mysu Cauda (66773)
27.10.43	11.50	rtk. František Hanovec	13	La-5	Kerčský průliv, již. od Kerče (66813)
13.04.44	12.30	rtk. Rudolf Božík	13	Bf 110 ³⁾	Podunajské Biskupice
26.06.44	09.40	rtk. Gustáv Lang	13	Liberator	Most na Ostrove

¹⁾ Termín Vzdušné zbraně (VZ) byl oficiálně používán až od 3. 5. 1940.

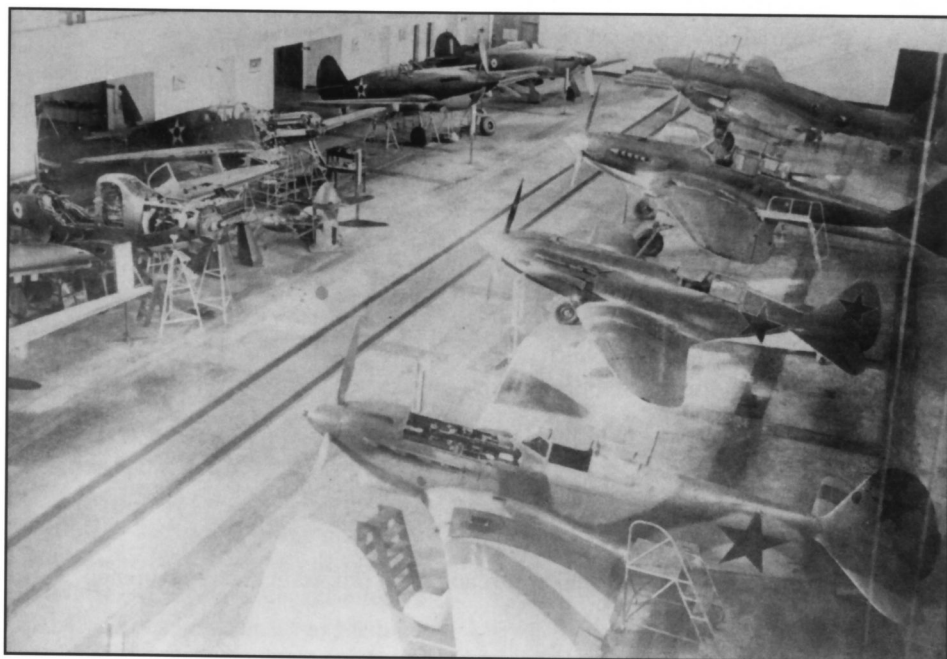
²⁾ Pětímístné číslo v závorce označuje kvadrát, uvedený v původním německém dokumentu. Do geografických pojmů, uvedených před závorkou je převédl autor.

³⁾ Nárokován jako americký Liberator.

Potvrzené sestřely slovenských stíhačů za SNP

datum	čas	pilot (jednotka)	letka	soupeř	prostor
02.09.44	09.00	šrtm. František Cyprich	KL	Ju 52/3m	Radvaň
06.09.44	18.10	šrtm. František Cyprich	KL	Fw 189	Kremnička
		rt. Rudolf Božik	KL		
12.09.44	08.30	šrtm. František Cyprich	KL	Ju 88	sev. od Brezna n. Hronom
16.09.40	15.50	rt. Rudolf Božik	KL	Ju 88	Nová Baňa
04.10.44	10.45	rt. Rudolf Božik	KL	Fw 189	již. od Turčianského Sv. Martina
18.10.44	13.35-14.35	rtm. Ludovít Dobrovodský	I.čsslp	Fw 189	již od Liptovské Osady

Část z typové mozaiky sovětského letectva. V levé řadě letouny z anglo-amerických dodávek (rozmontovaný Bell P-39 Airacobra, dvojice Curtissů P-40 Tomahawk a Hawker Hurricane), v pravé řadě stroje domácí konstrukce (stíhačky Jak-9 a MiG-3, bitevní Il-2/typ 3 a bombardovací Pe-2).



zkratky a vysvětlivky

- AMV** – Archiv ministerstva vnitra
Ar – Arado
BA-MA – Bundesarchiv-Militärarchiv (Spolkový vojenský archiv)
Bf – Bayerische Flugzeugwerke (později Messerschmitt)
BL – Bezpečnostní letectvo
CPO – Civilná protiletecká obrana
ČLH – Četnická letecká hlídka
ČSA – Československé státní aerolinie
ČSAD – Československá státní autobusová doprava
ČSLA – Československá lidová armáda
ČSR – Československá republika
ČSSR – Československá socialistická republika
děl. – dělostřelectvo, dělostřelecký, dělostřelectva
DHM – Deutsche Heeresmission (Německá vojenská mise)
Div. – Division (divize)
DKiG – Deutsches Kreuz in Gold (Německý kříž ve zlatě)
DLM – Deutsche Luftwaffenmission (Německá letecká mise)
Do – Dornier
DPLP – Delostřelecký protiletadlový pluk
Ehrenpokal – Ehrenpokal für besondere Leistungen im Luftkrieg (Čestný pohár za mimořádné výkony v letecké válce)
EK – Eisernkreuz (Želený kříž)
Emil – Messerschmitt Bf 109 varianty E
F – Fern (dálková), označení bojového určení pro jednotku strategického (dálkového) leteckého průzkumu
FFS – Flugzeugführerschule (pilotní škola)
Fi – Fieseler
Flak – Flieger Abwehr Kanonen, též Flugzeug Abwehr Kanonen (protiletadlové dělostřelectvo)
Fliegerkorps – letecký sbor
Friedrich – Messerschmitt Bf 109 varianty F
Frontflugsspanne – frontová letecká spona
Fw – Focke Wulf
Geschwader – letecká eskadra (pluk)
Geschwaderkommodore – komodor (velitel) eskadry
Go – Gotha
Gruppe – skupina
Gruppenkommandeur – velitel skupiny
gšt. – generální štáb, generálního štábu
Gustav – Messerschmitt Bf 109 varianty G
H – Heere (taktická), označení bojového určení pro taktickou průzkumnou leteckou jednotku
He – Heinkel

Heeresgruppe – skupina armád

HG – Hlinkova garda

HLG – Hlinkova letecká garda

HSĽS – Hlinkova slovenská ľudová strana

HV – Hlavné veliteľstvo

IAP – istrebitel'nyj aviacionnyj polk (stíhací letecký pluk)

Il – Iljušin

Jagdfliegerschule – stíhací škola

Jak – Jakovlev

JG – Jagdgeschwader (stíhací eskadra)

JGr – Jagdgruppe (stíhací skupina)

Ju – Junkers

Kampfbeobachterschule – bojová škola (leteckých) pozorovatelů

Kette – tříčlenný roj

KG – Kampfgeschwader (bojová, v tomto smyslu bombardovací eskadra)

KGr. – Kampfgruppe (bojová, v tomto smyslu bombardovací skupina)

KGr. z.b.V. – Kampfgruppe zur besonderen Verwendung (bojová skupina zvláštního určení, zpravidla transportní)

Kl – Klemm

KL – Kombinovaná letka

KSČ – Komunistická strana Československa

KSS – Komunistická strana Slovenska

La – Lavočkin

LaGG – Lavočkin-Gorbunov-Gudkov

LDP – Letecký dopravní pluk

LDS – Letecká dopravní skupina

let. – letectvo, letecký, letectva

LG – Lehrgeschwader (instrukční eskadra)

Lg.Kdo – Luftgaukommando (župní, tj. oblastní letecké velitelství)

LH – Letecká hlídka

Li – Lisunov

LNP – Letecký náhradní pluk

LP – Letecký park

LP – Letecký pluk

LPH – letecké pohonné hmoty

LSŠ – Letecká spojovací škola

LSU – Letecké střelecké učiliště

LŠ – Letecká škola

LŠP – Letecký školní pluk

LU – Letecké učiliště

Luftflotte – letecká flotila (armáda)

Luftgau – letecká župa (okruh, oblast)

Luftwaffe – německé vojenské letectvo

LVA – Letecká vojenská akademie

LVS – Letecké výcvikové středisko

- MDVP** – Ministerstvo dopravy a veřejných prác
MěNV – Městský národní výbor
MiG – Mikojan i Gurjevič
MKHL – Magyar Királyi Honvéd Legierő (Maďarské královské letectvo)
MNO – Ministerstvo národní obrany, Ministerstvo národnej obrany
MV – Ministerstvo vnitra
MYO – Maschine über Ort... (letoun v lokalitě...). V morseově abecedě písmeno Y nahrazuje ů
MZV – Ministerstvo zahraničních věcí
NJG – Nachtjagdgeschwader (noční stíhací eskadra)
NKVD – Narodnyj komissariat vnutrennych děl (Lidový komisariát vnitra)
Oflag – Offizierslager für Kriegsgefangene Offiziere (zajatecký tábor pro důstojníky)
OKL – Oberkommando der Luftwaffe (Vrchní velitelství německého letectva)
OKW – Oberkommando der Wehrmacht (Vrchní velitelství německé branné moci)
OPL – obrana proti lietadlám
OVZ – oddiel vzdušného spravodajstva
PD – Povereníctvo dopravy
Pe – Petljakov
pěch. – pěchota, pěchoty
pětistovka – Avia B-534
PHM – pohonné hmoty
PLO – protiletadlová obrana
Po – Polikarpov
POHG – Pohotovostný oddiel Hlinkovy gardy
PŠ – Pilotní škola
PTP – Pomocný technický prapor
PÚV – pluk útočnej vozby
RA – Rudá armáda
RAF – Royal Air Force (Královské letectvo)
RD – Rýchla divízia
Rgt. – Regiment (pluk)
Ritterkreuz – Rytířský kříž, vysoké vyznamenání Wehrmachtu. Za další zásluhy a bojové výkony mohly být k němu uděleny Eichenlaub, Schweren a Brilllanten
RLM – Reichsluftfahrt Ministerium (Říšské ministerstvo letectví)
ROA – Russkaja Osvoboditeľnaja Armija (Ruská osvobozenecská armáda)
Rotte – dvoučlenný roj
RSHA – Reichssicherheitshauptamt (Říšský hlavní bezpečnostní úřad)
SdP – Sudetendeutsche Partei (Sudetoněmecká strana)
SG – Schlachtgeschwader (bitevní eskadra)
Sch. – Schlacht (bitevní) nebo Schwere (těžká). Bojové určení některých jednotek Luftwaffe.
Schwarm – čtyřčlenný roj, členěný na dvě dvojice (Rotte)
Si – Siebel
SLeS – Slovenský letecký sbor
slow. – slowakien (slovenský)

- SLS** – Slovenská letecká spoločnosť
SNA – Slovenský národný aeroklub
SNB – Sbor národní bezpečnosti
SNP – Slovenské národní povstání
SNR – Slovenská národná rada
SPVZ – spojovací praporek vzdušných zbraní
Stab – štáb
Staffel – letka
Staffelkapitän – velitel letky
Stalag – Stammlager für Kriegsgefangene Mannschaften und Unteroffiziere (kmenový tábor pro zajaté mužstvo a poddůstojníky)
StB – Státní bezpečnost
StG – Stukageschwader (střemhlav bombardující eskadra)
Stuka – Sturzkampfflugzeug – střemhlavý bombardovací letoun
SV – stanoviště velitele
SVAZARM – Svaz pro spolupráci s armádou
SVZ – Skupina vzdušných zbraní
ŠLD – Škola leteckého dorastu
ŠODL – Škola pro odborný dorost letectva
ŠPUL – Škola pro učitele létání
TD – Technická divízia
TG – Transportgeschwader (transportní eskadra)
UPA – Ukrajinskaja pivstanča armija (Ukrajinská povstalecká armáda)
USAAF – United States Army Air Force (americké armádní letectvo)
ÚŠB – Ústredňa štátnej bezpečnosti
ÚV – útočná vozba (dobový termín pro tankové vojsko)
VA – Vojenská akadémia
VA – Východoslovenská armáda
VHA – Vojenský historický archiv
VLU – Vojenské letecké učiliště
VOŠLM – Vojenská odborná škola pro letecké mechaniky
VPV – Velitelství pozemního vojska
VŠDL – Vojenská škola důstojníků letectva
VTLÚ – Vojenský technický a letecký ústav
VÚA – Vojenský ústřední archiv
VVŠ – Vysoká vojenná škola
VVU – Vysoké vojenské učení
VVZ – Velitelství vzdušných zbraní
VZ – Vzdušné zbrane
W.Nr. – Werk Nummer (výrobní číslo)
WASt. – Wehrmachtauskunftsstelle für Kriegsverluste und Kriegsgefangene
Wehrmacht – Německá branná moc
WLI – Wirtschaftsgruppe Luftfahrt-Industrie (Obchodní skupina leteckého průmyslu)

- Z** – Zerstörer (ničící), bojové určení těžkých stíhacích jednotek Luftwaffe
- z.b.V.** – zur besonderen Verwendung (pro zvláštní účely)
- ZD** – Zaist'ovacia divízia
- ZG** – Zerstörergeschwader (ničitelská, v tomto smyslu spíše denní těžká stíhací eskadra)

Srovnávací tabulka vojenských hodností

	zkratka	ekvivalent Luftwaffe	zkratka
I. důstojníci			
1. generálové			
generál I. triedy	gen. I. triedy	General Leutnant	Gen.Lt.
generál II. triedy	gen. II. triedy	General Major	Gen.Maj.
2. vyšší důstojníci			
plukovník	plk.	Oberst	Obst.
podplukovník	pplk.	Oberstleutnant	Obstlt.
major	mjr.	Major	Maj.
3. nižší důstojníci			
stotník	stot.	Hauptmann	Hptm.
nadporučík	npor.	Oberleutnant	Oblt.
poručík	por.	Leutnant	Lt.
II. rotmistři			
důstojnický zástupce	d. zást.	Oberfeldwebel	Obfw.
zástavník	zvk.	Feldwebel	Fw.
rotník	rtk.	Unterfeldwebel	Ufw.
III. mužstvo			
1. poddůstojníci			
čatník	čtk.	Unteroffizier	Uffz.
desiatník	des.	Obergefreiter	Obgefr.
slobodník	slob.	Gefreiter	Gefr.
2. mužstvo			
strelník	stk.	Flieger	Flg.

Poznámka: V počátečním období, od 14. 3. do 24. 5. 1939 slovenská armáda používala původní československá hodnostní označení (pouze čapky stejnokrojů byly označeny slovenským znakem), v období od 25. 5. 1939 do 15. 10. 1940 se ve slovenské armádě s hodnostním označením experimentovalo. Tabulka uvádí definitivní podobu, platnou od 15. 10. 1940, ale celá věc měla několik anomálií, které přehled nereflektuje. I poté totiž např. přetrvávala někdejší hodnost četaře (čatár, čat.), s níž si slovenská vojenská administrativa dlouho nevěděla rady. Čatár totiž patřil (vedle slobodníků a desiatníků) mezi tzv. hodnostníky, tedy mezi mužstvo prezenční služby. Kdyby čatáry změnili na desiatníky, byla by to jejich degradace, ale nemohli je ani povýšit na čatníky (čtk.), neboť to už byli poddůstojníci z povolání. Proto obě hodnosti paralelně koexistovaly spolu, ovšem s tím, že čatár byl na úrovni čatníka, avšak ten byl hodnostně starší (nikoli vyšší), takže čatár ho musel zdravit. Složitá byla i situace u stavovské skupiny rotmistrů. Podle německého vzoru měla být zrušena, ale nebyla, protože pokud by udělali z rotmistrů, kteří před válkou absol-

vovali náročnou a ceněnou rotmistrovskou školu, poddůstojníky z povolání, tak by to rotmistry degradovalo. Bylo tedy rozhodnuto, že rotmistři doslouží do penze a tím stavovská skupina postupně zanikne. Vzhledem ke krátké době trvání samostatného Slovenska se to však nestalo, takže vznikla anomálie, kdy vedle sebe existovaly dvě různé stavovské skupiny a přitom dvě hodnosti měly společné – u poddůstojníků z povolání to byl rotník a zástavník, u rotmistrů rotník-rotmajster (rtk.rtm.) a zástavník-rotmajster (zvk.rtm.). Rotník a zástavník poddůstojník byl hodnostně „mladší“ (ne však nižší), a proto musel zdravit rotmajstera téže hodnosti. Problém byl i s hodností důstojnický zástupce, které paralelně existovaly dvě: důstojnický zástupce-rotmajster jako nejvyšší hodnost rotmistrovského sboru a důstojnický zástupce-ašpirant, který absolvoval záložní důstojnickou školu. Oba byli kandidáty na důstojnickou hodnost – první po dlouholeté službě v armádě (ovšem po složení důstojnické zkoušky), druhý z titulu absolvování školy.

archivní prameny:**Bundesarchiv-Militärarchiv (BA-MA), Freiburg i. Br.:**

OKL-Chef f. Ausz. u. Diszipl. (V), mikrofilmy č. C 2025-C2027, C2031-C2037,
OKL-Gen.Qu.Mstr. 6. Abt., RL 2 III/721-726. Verlusten der fliegende Verbände,
OKL-Gen.Qu.Mstr. 6. Abt., RL 2/III/1184-1194. Flugzeugunfälle und Verlusten bei den
Fliegenden Verbänden,
OKL-Fliegende Verbände, RL 10/438. 13./JG 52 (Slowakenstaffel),

Deutsche Dienststelle (WASSt), Berlin:

osobní záznamy příslušníků 13.(slow.)/JG 52,

Vojenský ústřední archiv – Vojenský historický archiv (VÚA-VHA), Praha:

MNO-Slovensko (spisy MNO),
Velitelstvo vzdušných zbraní (rozkazy a spisy VVZ),
Velitelstvo pozemného vojska (spisy VPV)
Letecký pluk (rozkazy a spisy LP),
kvalifikační listiny,
Jagdgeschwader 52 (*Monatserfolgsberichten*),

Vojenský historický archiv (VHA), Trnava:

kmenové listy, krátké osobní spisy

Archiv Ministerstva vnitra (AMV), Praha:

Bezpečnostní letectvo (denní rozkazy)

literatura:

Armáda v obrane a práci. Bratislava 1944
Bursa, S.: Stíhač Rudo Božík. Cheb 2006
Bystrický, J. – Šumichrast, P.: Letka 13 v dokumentoch a obrazoch. Bratislava 2004
Čejka, E. – Klípa, B.: Za svobodu Československa. Sv. 3 Praha 1960
Davtjan, S. M.: Pjataja vozdušnaja. Vojenno-istoričeskij očerk bojevovo puti 5-oj vozdušnoj
armiji v gody Velikoj Otečestvennoj vojny. Moskva 1990
Fajtl, F.: Podruhé doma. Praha 1983
Fajtl, F.: První doma. Praha 1974
Fast, N.: Das Jagdgeschwader 52. I. - VII. Band. Bergisch Gladbach 1991-1993
Hildebrand, K. F.: Die Generale der deutschen Luftwaffe 1935-1945. Band 1-3. Osnabrück
1990-1992
Horák, M. – Varsík, M.: Příhody na křídlech. Bratislava 1977
Jablonický, J.: Povstanie bez legend. Dvadsať kapitol o príprave a začiatku Slovenského
národného povstania. Bratislava 1990.
Jablonický, J.: Z ilegality do povstania (Kapitoly z občianskeho odboja). Bratislava 1969
Janeček, E.: Vyznamenání. Zv. 1 a 2. Bratislava 1940 a 1941
Kalendár slovenského vojska 1944, Bratislava 1944

- Kamenec, I.: Slovenský stát. Praha 1992
- Kubica, B.: Letectvo v SNP. Banská Bystrica 1994
- Mehner, K. – Teuber, R.: Die deutsche Luftwaffe 1939-1945. Führung und Truppe. Norderstedt 1993
- Michulec, R.: Elita Luftwaffe. Gdynia 1999
- Modrovich, J.: Tri Duby. Praha 1975
- Obermaier, E.: Die Ritterkreuzträger der Luftwaffe. Band 1 - Jagdflieger. Finthen a. M., 1966
- Petrík, J.: Malá vojna. Marec 1939. Spišská Nová Ves 1997
- Petrík, J.: Spišská tragédia. Martin 1999
- Prečan, V.: Slovenské národné povstanie. Dokumenty. Bratislava 1965
- Prečan, V.: SNP. Nemci a Slovensko. Bratislava 1971
- Rajlich, J. – Boshniakov, S. – Mandjukov, P.: Slovakian and Bulgarian Aces of World War 2. Osprey, Oxford 2004
- Rajlich, J. – Sehnal, J.: Slovenští letci/Slovak airmen 1939-1945. Kolín 1991
- Rajlich, J.: Tatanští orlí nad Kubání. Historie slovenské stíhací letky 13. Praha 2002
- Rajninec, J.: Slovenské letectvo 1 (1939-1944). Bratislava 1997
- Roman, V.: Aerokobry vstupajú v boj. Kyjev 1993
- Slavkovský, D.: Vo vzduchu i na zemi. Bratislava 1969
- Stanislav, J. – Klabník, V.: Slovenské letectvo 3 (1944-1945). Bratislava 2003
- Stanislav, J. – Rajninec, J.: Povstalecké a spojenecké letectvo v SNP. Bratislava 1989
- Stanislav, J.: Letectvo v prípravách na ozbrojené vystúpenie a jeho účasť v SNP. Bratislava 1996
- Štefanský, V.: Armáda v slovenskom národnom povstaní. Bratislava 1983
- Šumichrast, P. – And'ál, J.: Avia B-34, B-534 a Bk-534 slovenských pilotov 1939-1944. Poprad 2003
- Šumichrast, P. – And'ál, J.: Messerschmitt Bf 109B, D a E slovenských pilotov 1942-1944. Poprad 2003
- Šumichrast, P. – Hochmuth, V. – And'ál, J.: Messerschmitt Bf 109F, G-2 a G-4 slovenských pilotov 1942-1943. Poprad 2003
- Šumichrast, P. – Hochmuth, V. – And'ál, J.: Messerschmitt Bf 109G-6 slovenských Vzdušných zbraní 1944. Poprad 2002
- Šumichrast, P. – Klabník, V.: Slovenské letectvo 2 (1939-1944). Bratislava 2000
- Tessin, G.: Verbände und Truppen der deutschen Wehrmacht und Waffen-SS im Zweiten Weltkrieg 1939-1945. Frankfurt a. M. - Osnabrück 1965-1980,
- Venohr, W.: Aufstand für die Tschechoslowakei. Hamburg 1969
- Veršinin, K. A.: Četvrtaja vozdušnaja. Moskva 1975
- Vojenské osobnosti československého odboje 1939-1945. Praha 2005
- Wood, W. J. A.: Luftwaffe Fighter Claims 1943. <http://www.luftboard.ndo.co.uk>;

periodika:

- Adler 1942-1944,
Apológia 1997,
Československé listy 1943-1944,

Deutsche Krim-Zeitung 1943,
Historie a plastikové modelářství 1991-2002,
Historie a vojenství 2001-2005,
Hlas revoluce 1989-1990,
HT model 2002-2004,
Koridor 1992,
Křídla vlasti 1956-1964,
Letecké listy 1995,
Letectví 1945-1946,
Letectví a kosmonautika 1965-2005,
Letectvo a PVOS 1965-1968,
Lotnictwo wojskowe 2000,
Luftflotte Südost 1943-1944,
Luftwaffe Verband 1997,
Národní osvobození 2002,
Národní politika 1941-1944,
Nové Československo 1943-1944,
Obrana 1994-1998,
Revi 1994-1999,
Sborník Slovenského národného múzea 1967,
Signal 1942-1944,
Slovák 1941-1944,
Slovenské křídla 1941-1943,
Slovenské vojsko 1941-1944,
Slovenský národ 1993-1999,
Slovenský vojak 1941-1943,
Svobodné Československo 1945,
Vojenská história 1998-2005,
Vzdušná flota Juhovýchod 1943,
Vzlet 1941-1944

Autor by touto cestou rád poděkoval všem, kteří mu byli v minulosti při zpracování uvedené problematiky jakkoli nápomocni. Byli to:

Gebhard Aders, Ing. Jozef And'ál, Ing. arch. Štefan Androvič, Ján Babinčiak, Bernd Barbas, Jaroslav Bartáček, Jan Bobek, Stanislav Bursa, Dipl. Ing. Winfried Bock, plk. v.v. František Cyprich, mjr. Mgr. Miloslav Čaplovič, Ph.D., pplk. v.v. doc. RNDr. Anton Droppa, CSc., Ing. Martin Fekets, pplk. v.v. Karol Geletko (+), Werner Girbig (+), Carl E. Charles, plk. Ing. Jaroslav Janečka (+), PhDr. Zdeněk Jelínek, CSc. (+), Marko Jeras, Václav Kameník, PhDr. Vladimír Karlický, Václav Němeček (+), genmjr. v.v. Pavel Kocfelda (+), Ing. Milan Krajčí, Michal Kolewski, Ing. Jan Krumbach (+), Joe Krybus, PhDr. Ivo Pejčoch, Tomáš Polák, pplk. v.v. Antonín Potecký, Jura Rajnínec (+), por. v.v. Ján Režňák, Karl Ries (+), Valerij Romaněnko, Matti Salonen, JUDr. Jiří Sehnal, Many Souffan, Ing. Oldřich Soukup (+), pplk. PhDr. Eduard Stehlík, Gerhard Stemmer, Boris Súdny, Libor Šolín, pplk. PhDr. Peter Šumichrast, Ph.D., plk. v.v. Ladislav Valoušek (+), Ing. Jiří Vraný, CSc., Urs Veit, Tony Wood a Ing. Mirko Zedník.



Vojenský a letecký historik **PhDr. Jiří Rajlich** (1964) absolvoval historii na Filosofické fakultě UK v Praze a od roku 1991 pracuje ve Vojenském historickém ústavu, kde řídí jeho historicko-dokumentační odbor. Předmětem jeho odborného zájmu jsou především dějiny československého a slovenského letectva a letecké války v Evropě. Vedle kurátorství řady muzejních výstav a expozic a autorství několika stovek časopiseckých studií a článků je autorem nebo spoluautorem více než čtyřiceti knižních monografií, publikovaných doma i za hranicemi.

Jeho dosud nejrozsáhlejším knižním projektem je devítisvazková publikační řada *Na nebi sladké Francie* (1998, doplněné vydání vyjde 2007) a *Na nebi hrdého Albionu* (1999-2005), v níž detailně, takřka den po dni a na základě dlouholetého komparativního studia domácích a zahraničních archivních záznamů, zmapoval historii československého letectva ve Francii a Velké Británii ve 2. světové válce. Dílčí témata z této problematiky zpracoval v knihách *Stíhači nad Kanálem* (1993 a 2003), *Kočičí oči* (1993), *Esa na obloze* (1995 a 2004), *Jediný československý maršál* (2002), *Spitfire nad Evropou* (2004), aj. Tématice předválečného, resp. poválečného čs. letectva se spoluautorsky věnoval v publikacích *Vzduch je naše moře* (1993 a 2003) a *Soumrak králů vzduchu* (2000), problematiku letecké války nad českým územím zpracoval v publikacích *Mustangy nad protektorátem* (1997), *Jindřichův Hradec 24. 8. 1944* (1998), *Air War over Czech Lands* (2000) a *Luftwaffe over Czech territory 1945* (2001).

Rovněž historie slovenského letectva za 2. světové války je předmětem jeho dlouhodobého zájmu a publikace *Za Boha a národ*, kterou právě držíte v ruce, je jeho již pátým knižním počinem na toto téma; předtím jako autor nebo spoluautor publikoval práce *Slovenští letci/Slovak airmen 1939-1945* (1992), *Sojuznicy Luftwaffe* (1997) *Tatranští orlí nad Kubání* (2002) a *Slovakian and Bulgarian Aces of WW2* (2004).

Autor je předsedou redakční rady čtvrtletníku *Historie a vojenství* a členem redakční rady měsíčníku *Letectví a kosmonautika*. Za jeho práci se mu dostalo řady ocenění, m.j. obdržel Cenu Miroslava Ivanova (2003), byl vyznamenán Záslužným křížem MO III. st. (2002) a II. st. (2005) a je členem týmů VHÚ několikrát oceněných státní cenou *Gloria musaealis* (2002, 2003 a 2006).

Všechna práva vyhrazena. Žádná část knihy nesmí být reprodukována, uchovávána v elektronickém informačním systému nebo rozšiřována elektronicky, mechanicky, fotokopii, či jiným způsobem, bez předcházejícího písemného souhlasu majitelů práv.

Za Boha a národ

Jiří RAJLICH

vydalo jako svou 131 publikaci
nakladatelství letecké literatury

SVĚT KŘÍDEL

Cheb

odpovědný redaktor – Arnošt MOUCHA

obálka – Pavel HAUPTMANN

fotografie – Š. ANDROVIČ, J. BOBEK, M. ČAPLOVIČ, J. DIBALA, A. DROPPA,
M. FEKETS, K. GELETKO, J. JANEČKA, M. KRAJČI, J. KRUMBACH, G. LANG,
V. MOCIK, V. NĚMEČEK, J. RAJNINEC, J. REŽŇÁK, V. ROMANĚNKO,
J. SEHNAL, M. SOUFFAN, O. SOUKUP, P. ŠUMICHRAS, L. VALOUŠEK,

J. VRANÝ

ilustrace – Jozef ANĎAL

sazba – DTP SVĚT KŘÍDEL

litografie obalky – Pb tisk Příbram

tisk – Pb tisk Příbram

náklad – 1500 výtisků

vydání první

listopad 2006

ISBN – 80-86808-30-0

ZA BOHA A NÁROD

VOJENSKÝ HISTORICKÝ ÚSTAV
PRAHA - KBELY - LĚSANY



"Ja na frontě... išiel som na zteč! Vietě, čo je taká zteč! Automaty, gulomety, urá! Bili sme bolševikov, eh, čo hovorím, fašistov, a na to, či máme horúčku, sme někúkali!"

S určitou dávkou zjednodušení lze konstatovat, že v předlistopadových dobách česká veřejnost reflektovala slovenskou válečnou minulost především prostřednictvím právě tohoto proslaveného výroku "pétépáckého" majora Halušky. Valnou měrou k tomu přispěl především fakt, že režimní historikové o bojové činnosti slovenské armády za 2. světové války, zvláště pak na východní frontě, spíše mnohoznačně mlčeli. A pokud snad nikoli, tak předkládali nejen zcela nepřesný a povrchní popis, ale zejména naprosto zkreslenou, ideologicky poplatnou interpretaci. Taková situace u veřejnosti pochopitelně vytvářela velice široký prostor pro četné dohady.

Pod nánosem legend, mýtů, polopravd či vyslovených lží skončila i válečná historie slovenského letectva. Přesto, či spíše právě proto problematika této početné nevelké, ale elitní zbraně každé armády budí oprávněnou pozornost profesionálních historiků, soukromých badatelů i odborné veřejnosti. V uplynulých šestnácti listopadových letech toho o ní bylo publikováno již nemálo. Nejen ve slovenštině a češtině, ale i v angličtině, francouzštině, němčině, ruštině, polštině a nedávno dokonce i v japonštině. Mezi monografiemi či dílčími studii převažují bu obecná historická pojednání, nebo fotografické publikace. Vlastní životní osudy významných slovenských letců včetně těch, kteří dosáhli statusu stíhacího esa, však dosud zůstávají tak trochu na okraji zájmu. Kniha Za Boha a národ pojednává právě o nich.



ISBN 80-86808-30-0



9 788086 808307 >