

DOKUMENTY A MATERIÁLY

DOKUMENTY O ČINNOSTI SLOVENSKEHO LETECTVA V MAĎARSKO-SLOVENSKOM OZBROJENOM KONFLIKTE V MARCI 1939

PETER ŠUMICHRASŤ – IGOR BAKA

ŠUMICHRASŤ, P. – BAKA, I.: Documents on the Activities of the Slovak Air Forces in the Hungarian – Slovak Conflict in March 1939. *Vojenská história*, 7, 1, 2003, pp 74 – 91, Bratislava.

The authors of the contribution describe the course of Hungarian-Slovak conflict in March 1939. They work on some new facts, which the Slovak military history presented partially in previous years. The authors document the issue by means of three documents from the Military Historical Archives in Trnava and Prague. In their article they outline up to now unknown authentic reports of the Slovak pilots who were engaged in the battles at the front on 23 – 24 March 1939 as well as the transcript of the conversation between the Commander of the Slovak Air Forces Major Ján Ambruš and staff Captain Justín Ďuran of 25 March 1939. They also describe the report of Justín Ďuran of 26 March 1939.

Military history. Hungary-Slovakian conflict. March 1939.

Napriek tomu, že Maďarsko bolo po Poľsku druhou krajinou, ktorá uznala slovenský štát deň po jeho vzniku, t. j. 15. marca 1939, nebolo s jeho samostatnou existenciou spokojné. Svoje hegemoniálne snahy v strednej Európe však Budapešť mohla realizovať len so súhlasom nacistického Nemecka. Túto skutočnosť si uvedomovali aj slovenskí politici. Proti prípadnej agresii sa usilovali brániť najmä pronemeckou politikou. Úmysly Nemecka vo vzťahu k Slovensku pritom pre Maďarov zostávali nejasné. Za týchto okolností vypukol dňa 23. marca 1939 maďarsko-slovenský ozbrojený pohraničný konflikt – tzv. malá vojna.¹

O skutočných zámeroch maďarskej strany sa medzi slovenskými historikmi aj z vyššie uvedených dôvodov dodnes živo diskutuje. V predchádzajúcom období sa všeobecne predpokladalo, že pôvodným úmyslom Maďarov bolo obsadiť východné Slovensko až po Poprad. Na základe komparácie doteraz neznámych dokumentov maďarskej a nemeckej proveniencie sa však javí ako pravdepodobnejšie tvrdenie, že cieľom maďarského vojska bolo „len“ posunúť pôvodnú demarkačnú čiaru – potom, čo práve obsadili celú Karpatskú Ukrajinu, a to asi 10 – 15 km na západ. Pritom tento krok už dopredu odsúhlasilo aj nacistické Nemecko. Keďže svoj cieľ maďarské jednotky už 23. marca 1939 splnili, ich postup ne-

¹K tejto problematike pozri: DEÁK, L., ed.: *Malá vojna. (Vojenský konflikt medzi Maďarskom a Slovenskom v marci 1939)*. Príspevky a materiály z konferencie v Michalovciach, 30. 3. 1993. Bratislava : Slovak Academic Press, 1993; CSÉFALVAY, F.: *Horúci záver marca 1939*. In: *Armáda*, roč. 9, 2001, č. 3, s. 19 – 21; Tamtiež: *Maďarsko-slovenský ozbrojený konflikt v marci 1939*. Príspevok z konferencie „Miesto a úloha Slovenska v reálnych a potenciálnych konfliktoch a vojnách v 20. storočí“ konanej v dňoch 15. – 16. 10. 2002 v Bratislave – tlačí; k problematike leteckých bojov pozri PETRÍK, J.: *Spišská tragédia*. Martin : Matica slovenská, 1999; RAJNINEC, J.: *Slovenské letectvo 1939 – 1944*. Bratislava : Magnet Press, 1997, zv. 1., s. 19-31.

zastavil odpor slovenského vojska, ako sa pôvodne predpokladalo, ale rozhodnutie samotného Hitlera.²

Z aktivity maďarskej diplomacie, ako aj napätia na hraniciach, bolo možné vytušiť, že sa na východe Slovenska niečo chystá. Túto skutočnosť pociťoval aj novoustanovený veliteľ VI. zboru podplukovník delostrelectva Augustín Malár, ktorý prevzal velenie zboru v Spišskej Novej Vsi 15. marca 1939 od čs. divízneho generála Ondřeja Mézla. Po plánovanom odsune vojakov českej národnosti tvorilo veliteľský zbor tohto zväzku len 28 dôstojníkov a rotmajstrov. Z toho však 20 bolo Čechov, ktorí zostali slúžiť v novoformovanej slovenskej armáde. S takto okypťeným veliteľským zborom Malár ako veliteľ východnej skupiny vojensky hodlal zabezpečiť východné Slovensko. Situácia však nebola priaznivejšia ani v podriadených jednotkách. Odchodom Čechov, Ukrajincov a Rusínov poklesol ich početný stav z 2 – 3 tisíc na 70 – 400 mužov. Po odchode dôstojníkov českej národnosti velili zvyškom plukov podporučíci a rotám dokonca poddôstojníci.³ V takomto zmatku sa začali tvoriť na predpokladaných ohrozených smeroch taktické skupiny na zaistenie územia pred prekvapujúcim útokom nepriateľa.⁴

Maďarské velenie vychádzajúc zo znalosti situácie panujúcej v slovenskej armáde bolo o svojom úspechu vopred presvedčené a nepredpokladalo, že narazi na vážnejší odpor. Samotný vpád na územie Slovenska sa odohral 23. marca 1939 o 5.30 h, keď maďarské jednotky využili nedostatok vojenských skúseností mladých slovenských veliteľov. Rad za radom odzbrojovali slovenské pohraničné jednotky, ktoré bez ťažkých zbraní nedokázali klásť aktívnejší odpor. Maďarské jednotky zaútočili na najvýchodnejšiu časť Slovenska z troch smerov: od Veľkého a Malého Berezného v dvoch prúdoch smerom na Stakčín a Sninu, od Užhorodu smerom na Sobrance a Michalovce a od juhu od Veľkých Kapušian smerom na Pavlovce a Michalovce. Bojovú zostavu útočiacich jednotiek tvorili tri pešie a dva jazdecké pluky, tri hraničiarske a tri cyklistické prápory, jeden motorizovaný a jeden prieskumný prápor. Boj okrem ženijných a spojovacích jednotiek podporovali značné sily delostrelectva a letectva. Maďarské jednotky dosiahli čiaru Stretava, Sobrance a vyvýšeninu pred Stakčínom.

Slovenské jednotky začali klásť skutočný odpor až v popoludňajších hodinách prvého dňa útoku. Bojové akcie slovenskej armády, četníkov a dobrovoľníkov – príslušníkov Hlinkovej gardy – ukázali, že Slovensko to s obranou svojej domoviny myslí vážne. Na druhý deň hlásil veliteľ východnej skupiny do Bratislavy, že slovenské jednotky začali postup podľa určenia. Už o 4.30 h prešla stakčínska a michalovská skupina do protiútoku a v priebehu dňa sa im podarilo vytlačiť maďarské jednotky z ich obranných postavení. O štrnástej hodine dosiahol prápor zo skupiny kpt. v zál. Štefana Haššíka čiaru Hámre – Gajdoš – Čierna Voda – Most na Uhu západne od Pavloviec. Napriek hrdinstvu a obetavosti sa však útočiacim slovenským jednotkám nepodarilo do večerných hodín dňa 24. 3. 1939 splniť stanovenú úlohu a ich vyhlíadky na postup k hranici neboli priaznivé.

²CSÉFALVAY, ref 1; Toto tvrdenie nepriamo podporuje aj hlásenie 2. oddelenia MNO (spravodajského) z 23. marca 1939, z ktorého vyplýva, že úmysel maďarského vojska pravdepodobne okamžite vytušila aj slovenská strana: „Maďarské jednotky dosiahli do 1800 hodiny čiaru kóta 1186 – kóta 802 – kóta 922 – obec – Dura – kóta 807 – Roztoky – kóta 443 – kóta 439 – kóta 1027 – Morské oko – údolie V. Remety – Jasenov – N. Rybnica – N. Remety – Blatná – Polanka – potok Čierna Voda – Stretava – Budkovce – Dobrá voda. Na tejto čiare boj zastavil až na malý výpad v priestore Dara v 1715 hodín. Nepriateľské letectvo bolo celý deň v činnosti a objavilo sa nad Michalovcami, Stakčínom a Prešovom.

II. Zprávy o vlastných jednotkách

Vlastné slabé sily ustupovali celý deň pod tlakom nepriateľa a zostali v styku s nepriateľom.

Vlastné letectvo previedlo niekoľko náletov na postupujúce nepriateľské prúdy a úspešne zasiahlo.

III. Záver: Podľa hodnoverných zpráw je dokázané, že maďarské vojsko obsadením dosiahnutej čiare chcelo vytvoriť novú demarkačnú čiaru.“ Slovenský národný archív, f. Ministerstvo vnútra, šk. 14, 13 651/39.

³Posledné transporty vojakov českej, rusínskej a ukrajinskej národnosti opustili Slovensko v popoludňajších hodinách dňa 22. 3. 1939.

⁴Veliteľ východnej skupiny zorganizoval podriadené jednotky do troch skupín: severnú, tzv. stakčínsku skupinu, južnú, tzv. michalovskú a prešovskú, ktorá tvorila zálohu veliteľa.

Nemecká strana však na prehĺbení maďarsko-slovenského konfliktu nemala záujem a slovenskej strane odporučila, aby spor riešila nie na bojisku, ale za rokovacím stolom. Dňa 24. marca 1939 o 20.50 h minister národnej obrany gen. F. Čatloš zaslal pplk. A. Malárovi rozkaz, v ktorom mu nariadil, aby boli ihneď zastavené bojové akcie a strelba. Doterajšie postavenie však mali slovenské jednotky udržať za každú cenu. Malár zabezpečil realizáciu rozkazu, avšak prímerie vstúpilo do platnosti až o dva dni neskôr. Po politických rokovaniach, ktoré sa uskutočnili v období od 27. marca 1939 do 4. apríla 1939, Slovensko stratilo územie s viac ako 40-tisícimi obyvateľstva, takmer výlučne slovenskej, rusínskej a ukrajinskej národnosti.

Do bojov proti maďarskému agresorovi sa okrem pozemných jednotiek zapojili aj príslušníci mladého slovenského letectva z letiska Spišská Nová Ves. Slovenskí letci sa počas prvého dňa svojho bojového nasadenia dostávali do ťažkej nepriateľskej protiletadlovej paľby. Následkom silnej nepriateľskej paľby podľahol por. let. Ján Svetlík a desiatnik Štefan Devan. Dňa 24. marca 1939 zasiahli do bojov opäť piloti perute II./3 z letiska Spišská Nová Ves, ktorých v ranných hodinách posilnili príslušníci dvoch posilových rojov z Piešťan. V priebehu dňa zahynuli v bojoch s nepriateľskou presilou por. let. Ján Prháček, slob. Gustáv Pažický a por. let. Ferdinand Švento. Do zajatia padol slob. Karol Zachar. Ďalšie obete si vyžiadali útok Maďarského kráľovského letectva na baštu odporu – na letisko Spišská Nová Ves. Za obeť padlo 12 ľudí a u slovenského vojska a civilného obyvateľstva nálet vyvolal vlnu rozhorčenia a ešte väčšmi vyburcoval verejnosť k odporu.

* * *

Vo Vojenských historických archívoch v Trnave a Prahe sa zachovali aj archívne dokumenty, ktoré jedinečným spôsobom vykresľujú bojovú činnosť aktívnych účastníkov leteckých bojov proti maďarskej agresii v marci 1939. Konkrétne sa jedná o dopisiaľ neznáme autentické hlásenia slovenských letcov, ktorí sa zúčastnili bojov na fronte v dňoch 23. – 24. marca 1939, ako aj prepis rozhovoru medzi veliteľom slovenského letectva mjr. let. Jánom Ambrušom a špkt. let. Justínom Ďuranom z 25. marca 1939, tiež hlásenie J. Ďuranu z 26. marca 1939. Prepis dokumentov uverejňujeme v úplnom znení, v súlade s edičnými zásadami. Jednotlivé hlásenia sú radené chronologicky, pričom tie, v ktorých sa sumarizujú zážitky tak z 23., ako aj 24. marca nasledujú hneď po hláseniach viazucich sa k 23. marcu 1939. Pri hláseniach odkazujúcich na ten istý deň uplatňujeme hľadisko postavenia pôvodcu (v tomto prípade hodnosť), ako i časové hľadisko (ak je uvedený presný čas). Dokumenty sme ponechali v pôvodnej jazykovej a gramatickej úprave. Napriek tomu, že v texte je až neúmerne veľa jazykových a štylistických chýb, aby bola zachovaná pôvodná autenticita jazyka, opravili sme len zjavné chyby a preklepy, a to buď priamo v texte alebo s odkazom v poznámke. Vety, alebo ich časti, ktoré nedávajú zmysel, alebo sú skomolené, sme označili (!). Slová alebo časti, ktoré pri prepise zjavne vypadli, dávame do hranatých zátvoriek [...].

DOKUMENT Č. 1

Čj. 130 / Dôv. 1939. 5⁵

Spišská Nová Ves, 30. marec 1939.

Vec: Hlásenie o poznatku
z leteckých bojov na fronte
dňa 23 a 24. t. m.

Ministerstvo Nár. Obrany,
letecký odbor,

Bratislava.

Na Váš telegrafický rozkaz predkladám Vám hlásenia letcov, ktorí sa zúčastnili bojov na fronte v dňoch 23. a 24. marca t. r.

Veliteľ II/3 peruti
škpt. let. Ďurana Justin.
Z rozkazu:

por. Wagner

Vzaté na vedomie

Založ.

14/6 – 39
pplk. Ambruš

Hlásenie č. 1

Hlásenie čat. Pavla Salatnaya o vykonaní bojového letu dňa 23. marca 1939.

Dňa 23. III. sme šli na prieskum pohraničného kraja Snina – Stakčín – Veľké Berezné⁶ v trojčlennom roji, boli sme dohovorení, keď uvidíme nepriateľa, vedúci ppor. Vágner⁷, urobí nálet dá znamenie budeme strieľať. Videli sme pochodovať jednotku na vozoch, Pán poručík Vágner dal rozchod a spravili sme v prúde nálet na nich, oni sa rozutekali, a zahájili na nás palbu s kulometou a pušiek. Ačkoľvek ja a môj pozorovateľ čakali sme na znamenie vedúceho, aby sme strieľali, znamenie neprišlo a leteli sme ďalej v zoskupení. Oni nás napred poplietli tým, že boli oblečení v našich uniformách a mysleli sme, že sú to naši. Po pristaní sme zistili, že vedúci a dvojka boli trafení do kormidiel.

čat. Salatnay⁸

⁵Spríevodný list je opatrený signatúrou a pečiatkou príjemcu.

⁶Dnes Velykyj Bereznyj na Ukrajine.

⁷Správne František WÄGNER, nar. 29. 10. 1911, Mýte pod Ďumbierom. Absolvent Vojenskej akadémie v Hraničiach na Morave, ročník 1934 – 1935. V rokoch 1939 – 1943 veliteľ letky 12, resp. pozorovacej letky 2, s ktorou sa zúčastnil aj na dvoch nasadeniach na východnom fronte v rokoch 1941 a 1942. Zabezpečoval predovšetkým kuriérnu službu. Od 15. 3. 1943 veliteľ letky 51 dislokovanej na letisku Tri Duby. Dňa 31. 8. 1944 preletel na stranu Červenej armády. Prijatý do čs. zahraničnej armády, príslušník 1. čs. zmiešanej leteckej divízie v ZSSR. Po oslobodení príslušník čs. vojenského letectva. Po svojom prepustení z armády v roku 1948 zamestnaný v stavebníctve. Zomrel 16. 1. 1966.

⁸Pavol SALATNAY – SLATINSKÝ, nar. 7. 1. 1914, Domaniky, okr. Zvolen. Príslušník slovenského letectva v rokoch 1939 – 1944, priamy účastník SNP. Padol 19. 4. 1945 v bojoch o Moravskú bránu ako pilot lietadla Iljušin Il-2 patriaceho do výzbroje 3. bitovného pluku 1. čs. zmiešanej leteckej divízie v ZSSR pri útoku na nemecké pozície v katastri obce Petrovice – Závada. Bližšie LOUCKÝ, F.: Mnozí nedoleteli. Praha : Naše vojsko, 1989, s. 195.

Hlásenie č. 2

Hlásenie des. Vojtecha Kotrána o priebehu bojového letu 23. marca 1939.

Hlásenie o letu 23.3.

des. Kotrán Vojtech
letka 13.

Dňa 23. marca štartoval som [v] 3. členom roji na čísle 2. Za úkol dostali sme zistiť úsek Ulič – Berezne⁹ – Pavlovce¹⁰. Pre nepriaznivé počasie a špatnú viditeľnosť ťažko sa nechalo (!) poznať pochodujúce jednotky, či sú to naši alebo Maďari. Pri druhom nálete omylom stisol som spúšť kulometov, pri čom som zpozoroval [že] pochodujúce vojsko sa rozutekalo. La- kol som sa, mysliac si, že su to naši.

O chvíľu leteli sme späť – úkol však nesplnili. Doma sme sa dozvedeli, že to boli Maďari – škoda!

Hlásenie č. 3

Hlásenie por. let. Františka Wágnera o jeho účasti v leteckých bojoch v priestore východného Slovenska v dňoch 23. – 24. marca 1939.

Por let. Wagner Fr.
letky 12

Hlásenie o letoch na fronte
konaných v dňoch 23. a 24. marca t.r.:

1. let konaný dňa 23. marca:

Dostal som úkol abych s 3 členným rojom Š 328¹¹ previedol prieskumný let v priestore Ubl'a, Berezne¹², ďalej Michalovce – Pavlovce¹³ a Sobrance.

Úkol som dostal po 12 hod. Zavolať som si určené posádky, ktoré som poučil o úkolu a o tom jak v prípade, že najdeme ciele, budeme tieto bombardovať a odstrelovať. Po poučení sme nasadli do letúňov a odštartovali do priestoru horeuvedeného – najprv do Uble – priamym smerom. Cesta už za Prešovom bola veľmi sťažená nízkymi mračnami a preháňajúcimi sa snehovými búrkami. Čím bližšie k cieľu sme prichádzali, tým poveternosné podmienky boli horšie.

Pri prílete do Stakčína som pozoroval pohyby – i čety smerom od Stakčína do Ladomírova. V Ladomírovo zas menšie trény. Sám som slietol až k zemy a presvedčil som sa [o] chovaní tejto skupiny – nakoľko boli kone otočené do smeru k Perečínu¹⁴ – posuzoval som, že ide o našich. Pridružil som sa teda k číslam a pokračovali sme v ceste k Ubli. Bola mi pritom hneď nápadná jedna pešia kolona v sile asi 1 prapor, ktorá u cesty odpočívala (vojaci stali okolo štvor-

⁹Nie je jasné, či Vojtech Kotrán vo svojom hlásení uvádza obec Velykyj Bereznyj alebo Malyj Bereznyj na Ukrajine, resp. uvádza obe obce naraz.

¹⁰Pavlovce nad Uhom.

¹¹Konkrétne sa jednalo o dvojplášnik československej proveniencie typu Letov Š-328.

¹²Pozri ref 9.

¹³Pozri ref 10.

¹⁴Dnes Perečyn na Ukrajine.

cov a na okraji cesty). Urobil som preto nálet až nad nich a pozoroval som nejaké znamenia, či sú to Maďari. Zistil som, že majú náš odev, a chovali sa úplne kludne – domnieval som sa že sú to naši, k čomu ma zvedlo i pozorovanie, že sú obrátení do smeru od Ublu do M. Berezného.¹⁵ Bolo mi to však podozrele rovnako, preto som podnikol nový nálet a vystrelil som medzi nich krátku dávku z pilot[ných] kulometov. Na to sa oni len rozutekali ale paľbu po mne nepodnikli. Nakoľko sa na označenom mieste počasie veľmi zhoršovalo – musel som shromaždiť roj, ktorý ma vo výške očakával a z miesta sme museli odísť. V tom však som spozoroval, že sme odstrelovaní zo všetkých strán paľbou s kulometov. Bolo však už pozde na odvetu, lebo celý priestor bol v snehovej búrke.

Hneď na to odobral som sa s rojom k druhému úkolu do Sobrancov – Pavlovcov.¹⁶

Celý tento priestor som prešiel 2 krát. U Sobrancov som spozoroval autokolonu. Čelo [mala] ju záp. okraja a bola po pravej strane v smere na Užhorod. Nemohol som sa rozhodnúť k zásahu lebo som presne nemohol určiť pôvod. Boli sme na to zahnaní snehovou búrkou – a pri ceste nazpäť znovu som preletel Pavlovce. Tam som bol zasiahnutý V.K.P.L.¹⁷ strelbou a u môjho letúňa mi dosť veľká plocha krydielok bola vyrazená – Nakoľko počasie bolo veľmi špatné nebolo možno zistiť odkiaľ paľba pochádza – musel som sa potom po 2 1/2 hod. letu odobrať domov.

Hlásenie letu som v tomto smyslu podal narichlo škpt Zmátlovi.¹⁸

K tomuto letu podotýkam:

Sme boli prví ktorí sme sa dostali toho dňa do priestoru Ubla Stakčín, takže pred tým sme žiadnych zpráv nemali. Bolo mi veľmi ťažké a riskantné rozhodovať sa pre bojový zásah, keďže sme nemali zpráv ani o našich ani o Maďaroch určitých. Najväčšou strelbou som bol zasiahnutý z kopcov u Ublu.

2. let konaný dňa 24. marca 39:

Spolu s jedným aspirantom Gurským¹⁹ dostal som úkol pechotného letca pre spoluprácu s pechotov – s časťou u Jovsy ktorá mala hlavný úkol obchvatu sev. maďarského krýdla zo smeru Jovsa – Remety²⁰ – Jasenov – Tibava.

K letu som štartoval v 3/4 7 h. do pracovného priestoru.

Celý priestor od Slanských hor²¹ až po Užhorod bol pod hmlovou prikrývkou. Presto som sa dostal až do priestoru Sobrance čo som posuzoval podľa vrcholka Vihorlatu, ktorý bol matne obnažený. Ponevác som miestami prelietaval v chomáčoch hmly a navrat zpäť sa mi uzavrel, bol som nútený aby som sa držal jediného orientačného bodu – Vihorlatu. To trvalo chvíľu – asi 10'. Pozoroval som, že sa hmľa medzitým znovu uvoľňuje a uvidel som bezpečne hlavnú cestu z Michaloviec do Užhorodu, ktorá sa mi chvíľami znovu strácala z očí. Nasledujúcej príležitosti som využil a dostal som sa až k Sobrancom²². Mezi Sobrancami a Tibavou som spozoroval auto kolonu a asi 2 čety pechoty. Použil som preto pum a kulometov. Pri zahájení kulomet.[nej] mojej palby bol som prekvapený jedným nepr. stíhačom ktorý sa práve pri-

¹⁵Malyj Bereznyj.

¹⁶Správne Sobrance – Pavlovce nad Uhom.

¹⁷V. K. P. L. – veľkokalibrové guľomety proti lietadlá.

¹⁸Alois ZMÁTLO, nar. 4. 8. 1903, Čáslav (ČR). V rokoch 1939 – 1945 príslušník slovenskej armády. Po vojne prijatý do čs. armády. Po februári 1948 z armády prepustený. Neskôr zamestnaný ako administratívny pracovník v roľníckom spotrebnom družstve. Tragicky zahynul 8. 6. 1950 v Novom Meste nad Váhom.

¹⁹Jozef GURSKÝ, nar. 30. 8. 1917, Rychvald, okr. Bardejov. Príslušník slovenských vzdušných zbraní v rokoch 1939 – 1944.

²⁰Správne Vyšné Remety.

²¹Správne Slánske vrchy.

²²Správne Sobrance.

pravoval k útoku na mňa. Ponevác úkol hlavný som pre hmlu splniť nemohol vedľajší som splnil, unikol som v mračnu, z ktorého som sa asi po 3 minútach dostal nad druhú vrstvu mračien. Prenasledovateľ a som viac nespozoroval. Pokračoval som potom v ceste na letisko Sp. Nová Ves.

Ďalšie 2 lety som previedol na hraniciach medzi Rim. Sobotou a Kráľovany n/Hornádom²³. V oboch prípadoch lety som robil sám s por. v zal. Šimkom.²⁴ Žiadne pohyby ani ruch nebol v týchto miestach pozorovaní.

S. Nová Ves, 29. marca 39

por. Wagner

Hlásenie č. 4

*Hlásenie por. let. Ondreja Šándora o jeho účasti v bojoch proti Maďarom
v dňoch 23. – 24. marca 1939.*

Por. let. Ondrej Šandor²⁵, 13. letky
let. Sp. Nová Ves

Dňa 23.3.39 o 10. hodine obdržal som rozkaz, aby som previedol prieskum hraníc od Rožňavy po Sečovce. Preletel som celú trať vo výške 50 – 100 m. Hranice neboli nikde obsadené maď. vojskom.

Dňa 23.3.39 o 13.47 som štartoval na prieskum do priestoru Sobrance²⁶. Zistil som tam auto-kolónu asi o 10 vozoch a pechotu približne 1 prápor. Zhodil som pumy a videl som, že sa tam začalo dymiť. Postreloval som ešte ciele z kulometu. Vtom priestore bola veľmi silná paľba proti lietadlám. Letúň mal viac zásahov. Pristál som na letišti Sp. Nová Ves 15.50.

Počasie bolo veľmi nepriaznivé.

24. 3. 39. Letel som na prieskumný let do priestoru: Rožňava – Košice – Sečovce. Po celej dĺžke hraníc bol klud, žiadne jednotky som nezistil.

Štartoval som 6.15, pristál som 7.40

Počasie bolo veľmi nepriaznivé.

Por. Šandor Ondrej

²³Správne Kostol'any nad Hornádom.

²⁴Jozef ŠIMKO, nar. 29. 1. 1909, Záturcie, okr. Martin. Zomrel 26. 12. 1983 v Spišskej Novej Vsi. Dôstojník letectva v zálohe, priamy účastník SNP.

²⁵Por. let. Ondrej ŠÁNDOR, nar. 15. 4. 1911, Košice. Po emigrácii do zahraničia a zapojení sa do národného boja za oslobodenie tragicky zahynul dňa 2. 9. 1939 pri bombardovaní letiska Deblin (Poľsko). Stal sa jedným z prvých troch čs. letcov, ktorí padli v 2. svetovej vojne. Porovnaj LOUCKÝ, ref 8, s. 204; Tiež RAJNINEC, ref 1, s. 35.

²⁶Správne Sobrance.

Hlásenie č. 5

Hlásenie čat. Michala Berku o jeho účasti v leteckých bojoch nad územím východného Slovenska v dňoch 23. – 24. marca 1939.

Čat. Berko²⁷, 12. letky Letecké zážitky nad frontom: Michalovce – Pavlovce.

Dňa 23./III. dostal som rozkaz od vel. perute škpt. Zmátla, aby som šiel zistiť, aká situácia je na fronte. Hneď som sa pripravil na let, ako pozorovateľa som mal, teraz už mŕtveho, p. por. Ududa²⁸. Štartoval som o 9 h 15 min., mal som letieť rovno na frontu, ale pretože boli nízke mraky, nemohol som preletieť Branisko a Prešovské hory²⁹. Letel som teda na Lipiany³⁰ – Sabinov od Sabinova na Kapušany údolím Hanušovce³¹ a Vranov³², potom od Vranova na Michalovce od Michaloviec po hradskej – Vrbovce³³ – Rebrin³⁴ – Palin³⁵ – Stretava – Pavlovce tam som zistil, že maďarské vojsko postupuje smerom k Michalovciam. U Stretavy jeden most bol vyhovený, otočil som sa ešte raz na Pavlovce, aby som presne zistil, jestli je [to] opravdu maďarské vojsko a v tom som dostal zo zeme palbu. Urobil som ešte jeden nálet na nich a šiel som hlásiť na veliteľstvo v Spiš. Novej Vsi čo som videl.

Dňa 24.III.1939 ráno v 6.30 dostal som rozkaz od veliteľ'a bombardovať Sobrance. Letel som priamo v 2000 m výške. Za Prešovskými horami sme mali pod sebou mraky. Za Vranovom sme sa spustili pod mraky, ale mraky boli veľmi nízko asi 30 m a bola tiež mlha čiastočne až na zem. Preto som musel vystúpiť opäť nad mraky a letieť tak ďalej na Michalovce a na Sobrance, preto som sa vrátil ku Košiciam. Po ceste som stretol 3 členný roj stíhačov našich. Myslel som zpočiatku, že sú to maďarskí a preto som si pripravil kulometry k palbe. Náladu som mal veľmi dobrú. Po dva a pol hodinovom letu vrátil som sa do Spišskej Novej Vsi.

Čat. p.p.l. Berko Michal
letka 12.

Hlásenie č. 6

Hlásenia stíhacieho pilota des. Cyrila Martiša o jeho účasti v bojoch v dňoch 23. – 24. marca 1939.

Des. p. l. Cyril Martiš.

Prvý let na frontu

Dňa 23.III.1939 o 13 hod. obdržal veliteľ' letky od veliteľ'a perute rozkaz k letu na východnú frontu, kde sa maďarské vojská dopustili prekročenia hraníc v priestore Kolbášov³⁶ – Ulič.

²⁷Čat. Michal BERKO.

²⁸Správne por. Uduta.

²⁹S najväčšou pravdepodobnosťou ide o Slánske vrchy.

³⁰Po roku 1948 Lipany.

³¹Správne Hanušovce nad Topľou.

³²Správne Vranov nad Topľou.

³³Pravdepodobne Vrbovec.

³⁴Obec s uvedeným názvom sa v predmetnej lokalite nenachádza. Neevidujú ju ani dostupné príručky, ktoré sa zaoberajú vývinom názvov obcí na Slovensku.

³⁵Správne Palin.

³⁶Správne Kolbasov.

V prípade zistenia nepriateľského vojska rozohnať ich i za cenu paľby z kulometov. Štartovali sme v trojčlennom roji v tomto poradí: por. let. Prháček³⁷ ako vedúci /č.1/, des.p.l. Devan³⁸, ako č. 2 des.p.l. Martiš³⁹ ako č. 3.

Štartovali sme o 13.14 hod. Nalietli sme kurz do vykázaného priestoru, pričom vedúci prevzal úkol orientácie. Čísla mali [za] úkol sledovať priestor i terén a presuny vojenských jednotiek. Na ceste od Prešova ku Košiciam u obce Petroviany⁴⁰ našiel som stáť vojenské auto, ktoré malo poruchu. Posádka auta, vidiac ma približovať, vyložila ihneď znak slov. dvojkriža vystrihnutého z bieleho papiera, nalepeného na tmavom plátne, z čoho som vyrozumel, že posádka auta je slovenská. Počas môjho zisťovania vedúci a č. 2 leteli priamo, do priestoru, na čo som sa k nim pripojil a nerušene sme pokračovali až ku obci Starina. Tu však sme museli polohu roja následkom nízkej pokrývky mrakov, ktorá sa dotýkala až hrebeňov hôr, zmeniť v polohu prúdu.

V tejto forme sme pokračovali údolím nad cestou Starina – Ulič. Pred Kolbásovom sme zpozorovali jednotku vojska, ktorá sa pri nálete vedúceho a č. 2 začala rozprchovať. Keď som robil nálet, zistil som, že pri ceste stojí kulomet proti lietadlám, na ktorý som zahájil paľbu. Keďže som i ja zahájil nálet po druhý krát, pustil som dlhšiu sériu rán, pričom som zpozoroval, že vojsko od kulometu začína sa rozprchovať. Po nálete sme pokračovali za určeným cieľom. Za Kolbásovom u kóty 521, tesne pod horou bola rozprchnutá jednotka tréno. My sme však pokračovali až nad obec Ulič. Tu sme zistili na juhovýchodnej čiasťke Uliča u nádražia veľké koncentrované nepriateľské vojsko, na ktoré sme zahájili nálety s paľbou.⁴¹ Vojsko sa rozprchlo a my sme sa dali hneď smerom späť priamou cestou k domovu, aby sme mohli podať zprávu svojmu veliteľovi perute a oznámiť mu prevedenie a situáciu úkolu. Pri späť ceste však bola z Kolbásova zahájená paľba z KOPL.⁴², na ktorú sme však nereagovali pre malý akčný rádius. Ďalej sme sa dostali bez prekážok na domovské letište Spišská Nová Ves. Po pristaní veliteľ roja podal ihneď zprávu veliteľovi perute.

Des. p. l. Cyril Martiš.

Druhý let na frontu

Dňa 23. marca 1939 o 16.20 hod. sme obdržali [rozkaz]k druhému letu tohto znenia : Veliteľ roja por. let. Prháček /č-1/ des. p. l. Devan ako č. 2, des. p. l. Martiš ako č. 3. Vyzbrojiť lietadlá plne s kulometmi a pumami. Odletieť do priestoru, kde boli pri prvom lete zistené nepriateľské jednotky, aby sme ich rozohnali a prinútili k ústupu.

Štartovali sme o 16.30 hod. priamo a bez akéhokoľvek zdržovania za určeným cieľom. Až ku Kolbásovu sme sa dostali nerušene. Tu bola na nás zahájená paľba z KOPL. My však vediac, že hlavné sústreďovanie vojsk nepriateľských sa deje v Uliči, nezdržali sme sa a po-

³⁷Por. let. Ján PRHÁČEK, nar. 10. 8. 1915, Zlatovce pri Trenčíne. Absolvent Vojenskej akadémie v Hraniciach na Morave (1937). Príslušník stíhacej letky 49 v Spišskej Novej Vsi. Po odchode českých letcov do Protektorátu menovaný za jej veliteľa. V prvý deň bojov proti Maďarom absolvoval dva bojové lety. O deň neskôr zostrelý v leteckom súboji s maďarskými stíhačmi. Pri pokuse o núdzové pristátie v údolí potoka Luhavce lietadlo, naložené bombami, vybuchlo a pilot zomrel.

³⁸Desiatnik poľný letec Štefan DEVAN, nar. 4. 5. 1914, Smolenice, okr. Trnava. V dobe marcových udalostí príslušník letky 49 v Spišskej Novej Vsi. Dňa 23. 3. 1939 smrteľne zranený pri bojovom lete v priestore Ulič. Napriek ťažkému zraneniu pristál pri železničnej stanici Stakčín, kde aj následkom vykrvácania zomrel.

³⁹Desiatnik poľný pilot Cyril MARTIŠ.

⁴⁰V rokoch 1927 – 1948 Petroviany, od roku 1948 Petrovany.

⁴¹C. Martiš sa vo svojom hlásení dopustil zemepisnej nepresnosti, keď tvrdil, že „zistili na juhovýchodnej čiasťke Uliča u nádražia veľké koncentrované nepriateľské vojsko“, pretože v obci Ulič nebola železničná trať. Najbližšia stanica sa nachádzala až v obci Zabrod'.

⁴²KOPL – guľomety obrany proti lietadlám, resp. protilietadlové guľomety.

kračovali sme k nemu. Už od kóty 521 bolo vidieť na severozápadnej čiastke Uliču požiar väčšej budovy, ktorý bol spôsobený náletom trojčlenného roja letky 45. Priblížili sme sa k požiaru a v tom bola na nás zahájená paľba, ktorá mohla obsahovať asi 16 až 20 KOPL. Bola to paľba hustá a stála. Keďže sme boli pri zahájení paľby v malej výške, boli sme prinútení vstúpiť do mrakov, pričom sme zmenili polohu roja v polohu prúdu. Preleteli sme cez paľbu na juhovýchodnú časť Uliču. Odtiaľ sme nalietli smer[om] na miesta, odkiaľ bola zahájená paľba. Na to sme zahájili bombardovaný nálet. Po nálete sme sa zišli na severozápadnej čiastke Uliču a uvažovali, či by bol možný nálet s kulometnou paľbou.

Keďže i po bombardovanom nálete križovala sa paľba z kulometov z oboch strán hor, rozhodli sme sa pre nevýhodné poveternostné podmienky, ktoré nám nedovolili, k manévru sme ustúpili (!). Pri spiatočnej ceste nad cestou Ulič – Kolbášov za kótou 521 des. Devan počal zostávať vzadu a klesal. Vedúci nepozorujúc toto, išiel stále ku predu. Aby nezostal sám opustil som des. Devana a dal som sa rýchlym letom za ním. Keď som dolietol k nemu, začal útočiť kulometami na rozprchnutú jednotku po ľavej strane cesty pred Kolbášovom. Na to som sa i ja útoku zúčastnil. Previedli sme trikrát útok z oboch strán, na čo bola na nás zahájená paľba z pravej strany cesty od Kolbášova. Zahájili sme na ňu ihneď útoky dvakrát. Vyčerpajúc strelivo i pohonné hmoty, pripojil som sa [k] vedúcemu a upozornil som ho na stratu čís. 2 des. Devana. Naleteli sme smer na Stakčín. U Roztokov⁴³ bola na nás zahájená paľba z KOPL asi 3 kulometov. My však sme sa nemohli stavať na odpor pre vyčerpanie streliva a pohonných hmôt. Dojatie nad stratou nášho kamaráta, sme sa vracali. Prilietnúc nad Prešov, z nedostatku pohonných hmôt v hlavnej nádrži mi motor vysadil. Okamžitým prepnutím spádovú nádrž (!) motor znovu zabral. Potom sme pokračovali nerušene ďalej na materské letište. Pristáli sme o 17.56 hod. Po pristáaní sme hlásili pristanie veliteľovi perute, pričom sme boli prekvapení smutnou správou nad stratou por. let. Svetlíka⁴⁴. Odobral som sa ku svojmu lietadlu, kde som zistil tiež zásahy. Naše úkoly na tento deň boli skončené a odobrali sme sa k odpočinku a k nabraniu nových síl k bojom do budúceho dňa.

Des. p. I. Cyril Martiš.

Tretí let na frontu

Dňa 24. marca 1939 ráno o 5. hod. sme sa shromaždili u veliteľa perute, ktorý nám podal bližšie informácie o polohe nepriateľskej fronty a polohe našej fronty a o jej postupe. Keďže sme mali slabé sily pozemných vojsk, dal nám za úkol ich podporovať v útoku na nepriateľa. Mali sme za úkol rozbiť nepriateľské pozície, aby nemohli klásť odpor nášmu vojsku. Posádka 3 čl. roja bola zostavená nasledovne: vel. por. let /Prháček ako č. 1, des. Martiš ako č. 2, slob. Karas ako č. 3. Bolo mi dané za úkol pozorovať terén, zvlášť na fronte a ňom pohybujúce sa naše a nepriateľské jednotky.

Štartovali sme o 6.30 hod. Leteli sme smerom do vytýčeného nám priestoru Vyš. Remety⁴⁵ pozdĺž rieky Akna⁴⁶ na juh. Prilietli sme nerušene od Michaloviec až na Lúčky, kde som sa odpojil od roja a šiel som zistiť do Lúčiek, kde mi bola podozrivá veľká frekvencia. Našiel som na južnej čiastke Lúčiek delostreleckú batériu v palebnom postavení. Tu som sa dal sme-

⁴³Správne Roztoky.

⁴⁴Por. let. Ján SVETLÍK, nar. 12. 6. 1913, Sekule, okr. Malacky. Absolvent Vojenskej akadémie v Hraniciach na Morave (1937). Príslušník stíhacej letky 45 v Spišskej Novej Vsi. Po vzniku slovenského štátu veliteľ letky 45. Velenie prevzal z rúk por. let. Stanislava Fejfaru, neskoršieho účastníka národného boja za oslobodenie vo Francúzsku a vo Veľkej Británii. S. Fejfar zahynul pri bojovom lete dňa 17. 5. 1942 ako veliteľ letky 313. čs. stíhacej perute RAF. J. Svetlík padol 23. 3. 1939 pri bitevnom útoku na pozície nepriateľa po presnom zásahu protilietadlovou paľbou. FAJTL, F.: Spomínky na padlé kamarády. Praha : Horizont, 1991, s. 207.

⁴⁵Správne Vyšné Remety.

⁴⁶Správne Okna.

rom na Niž. Rybnicu⁴⁷. Pritom sledoval voľný priestor, kde sa nachádzali vedúci a čís. 3. Asi 400 m nad terénom, ktorý bol od nepriateľského letectva úplne voľný.

Tu som sa spustil do prízemnej výšky oblietnuc Niž. Rybnicu z juhu na sever po východnej strane, pričom som zistil na južnej častke Nižnej Rybnice umiestnenú autokolónu. Vojsko bolo oblečené a vystrojené v našej výstroji. Stálo nehybne u áut a mávalo bielymi ručníkmi. Po zistení tohoto chcel som upozorniť na toto veliteľ'a roja a počal som stúpať. Jakmile som dal lietadlo do polohy stúpania, začali okolo mňa lietať strely, ktoré zasiahli lietadlo. Obrátiať sa proti smeru streľby zistil som, že útočia po mne zozadu dvaja nepriateľský stíhači. Ihneď som sa poďíval po veliteľ'ovi roja a č. 3, ktorí boli práve napadnutí asi 7 – 8 nepriateľskými stíhačmi a východne od nich nachádzal sa vo väčšej výške napr. bombardovací letúň typu Capron⁴⁸. Vidiac túto situáciu, potlačil som stroj k zemi a spozoroval som, že mám prestrelenú olejovú nádrž, z ktorej mi začal tiecť olej. Lietadlo sa stalo nemožným. S poslednou možnosťou začal som ustupovať. Prenasledovali ma stále paľbou a v tom som dostal jeden zásah do zadného sledového okienka kabíny, ktorý bol sledou odrazený, avšak vletel do rámu krytu kabíny, ktorý bol zdeformovaný. Zdeformovanie zavinilo, že som musel pristávať v zavotvorenej kabíne.

Prízemným letom som doletel nad lúčky⁴⁹ severne, kde som pre svoju bezpečnosť odhodil pumy na slepo, ktoré padli do poľa. Tu mi pracovala už len jedna polovina motoru. Vyhliadol som si príhodné miesto na pristanie. Bola to lúka južne od Klokočova⁵⁰, ktorá sa zdala byť zďaleka výhodnou k pristaniu. Motor mi pracoval ťažko, teplota oleja mi vystúpila až na 120 C°. Voda na 110 C°. To všetko prez otvorené žalúzie. Musel som motor vypnúť, pre istotu uviedol som v činnosť hasiaci prístroj a pristával som prez úzkokolajnú dráhu. Sotva som sa dotkol zeme prebehol som po nej asi 20 m, na čo mi kolá zapadly do rozmoknutej pôdy, stroj sa mi obrátil na chrbát. Ja pri tom obratu som utrpel úder na hlavu a zalial ma olej, ktorý bol vytečený na dne kabíny. Zostal som bezvládný. Vidiac však vystupovať vodné pary a dym z rozhorúčeného oleja ma povzbudilo k tomu, že som nabral všetky sily oprel sa o operadlo, ktoré som dolámal. Ťažkou námahou prez všetky prekážky som sa dostal do draku na ktorom som úderom nohy pretrhol plátno a dostal sa von. Rozhliadnul som sa okolo seba, videl som od Klokočova pribiehať zástup obecnstva a od lúčky dvoch ozbrojených vojakov. Počkal som na nich a vydal som im rozkazy.

V prípade potreby ústupu zničte za každú cenu toto lietadlo, inak nepripúšťajte k nemu civilné osoby. Sám som sa odobral z učiteľ'om, ktorý sa mi predstavil, že je z Klokočova, požiadal som ho, aby [ma] doprovodil k najbližšiemu telefonu, ktorý bol v Klokočove u Sepekov v hájovne. Telefonicky som vyrozumel veliteľ'stvo II/3 perute v Sp. N. Vsy. Požiadal som posádku v Kamenici⁵¹, aby zariadila dl'a možnosti dopraviť ma čo najskôr na letisko Sp. N. Ves, čomu bolo vyhovené.

⁴⁷Správne Nižná Rybnica.

⁴⁸Bombardovacie lietadlo talianskej proveniencie Caproni.

⁴⁹Správne Lúčky.

⁵⁰Správne Klokočov.

⁵¹Správne Kamenica nad Cirochou.

Hlásenie č. 7

Hlásenie ppor. let. Ladislava Schronka o bojovom lete vykonanom 24. marca 1939. Bojový let vykonal ako člen posádky (pozorovateľ) viacúčelového lietadla československej výroby Letov Š-328, ktoré pilotoval slob. Jozef Drlička.

ppor. let. Ladislav Schronk,
let. pluk 3, letka 13, Sp. n. Ves⁵².

Hlásenie z letu, konanom

24. marca 1939.

Behom dopoľudnia sme pripravili a do podrobností prerokovali bombardovací nálet 3-čl. rojom na nepriateľské jednotky shromaždené na ceste severne Užhorodu a nastupujú do Užhorodu.⁵³ Posádka: ppor. Schronk, ako pozorovateľ, svob. Drlička⁵⁴ jako pilot. Náklad: 6 pum trhacích po 20 kg. Bol ushovorený sraz s jedným 3-čl. rojom stíhačov, jako ochranou, nad Michalovcami.

Odpoľudnia start priamo na Michalovce, sraz podľa dohovoru.

Spoločne pod ochranou vl.3 čl. roja⁵⁵ sme leteli nad Pavlovce⁵⁶ – Užhorod s úmyslom prevkapiť nepriateľa od zadu. Ihneď pri prelete frontu sme boli napadnutí prudkou palbou nepriat.[el'ských] pozemných protiletceckých kulometu. Nepriateľ používa svietiaceho streliva a drahy letu striel boli veľmi dobre viditeľné. Súčasne som pozoroval biele obláčky v celom priestore okolo nás a nebezpečne blízko. Bola to pravdepodobne palba DPL.⁵⁷

Nepriateľská palba nastala, akonáhle sme vyleteli nad mraky.

Potom sme si vzali kurz na Užhorod, ktorý sme však pre mraky nevideli.

Bol som zaujatý hľadaním zeme s určením presného miesta cez diery v mrakoch. Treba potvrdnúť, že vlastní stíhači a čís. 2 nášho roja boli pozadu za nami t.j. vedúcim a čís. 3 bombard. skupiny.

Podíval som sa za nimi a videl som vlastných stíhačov už v boji s nepriateľskými. Riadil som sa podľa vedúceho, ktorý letel smerom na Sobrance a prudkým letom po hlave sa snažil utiecť. Dal som svojmu pilotovi pokyn ho nasledovať a najkratšou cestou sme sleteli dolu. V tomto lete som vedúceho stratil a súčasne videl jak číslo 2 nášho roja je ostreľované tromi

⁵²Správne Spišská Nová Ves.

⁵³Trojčlenný roj lietadiel Letov Š-328 tvorili nasledovní letci:

číslo 1: veliteľské lietadlo: slob. Ján MACO – pilot, npor. let. Mikuláš GULJANIČ – pozorovateľ,

číslo 2: slob. Gustáv PAŽICKÝ – pilot, por. let. Ferdinand ŠVENTO – pozorovateľ,

číslo 3: slob. Jozef DRLIČKA – pilot, ppor. let. Ladislav SCHRONK – pozorovateľ.

⁵⁴Jozef DRLIČKA, nar. 16. 2. 1919, Piešťany, nezvestný od bojového letu vykonaného 2. 1. 1943 v priestore južne obce Tuba. Do čs. brannej moci zaradený 1. 10. 1937. Absolvent pilotného výcviku na dvojmiestnych lietadlách v pilotnej škole II. v Piešťanoch (1. 2. 1938 – 8. 8. 1938). 1. septembra 1939 menovaný pilotom letcom. Potom príslušník letky 12, neskôr cvičenie letky leteckého pluku 3 a letky 2 v Spišskej Novej Vsi. Ako druhý v poradí z 13 frekventantov absolvoval kurz jednomiestnych pilotov v Leteckej škole (od 26. 8. 1940 do 31. 1. 1941). Frekventant výcviku na stíhacie lietadlá Messerschmitt Bf 109 v Dánsku. Aktívne sa zúčastnil na troch bojových nasadeniach slovenského letectva (proti maďarskej agresii v marci 1939, dvakrát proti ZSSR – v roku 1941 s letkou 12 „Milota“ a v rokoch 1942 – 1943 s letkou 13 „Silvester“). Vybojoval jedno potvrdené víťazstvo, keď 7. 9. 1941 zostrelil pri Garmostaipoli sovietskú stíhačku I-16. 1. októbra 1941 povýšený na rotníka. S trinástou letkou odletel do poľa 27. 10. 1942 ako príslušník jej lietajúceho sledu. Zahynul pri plnení bojovej úlohy dňa 2. 1. 1943.

⁵⁵Trojčlenný stíhací roj od letky 45 vzlietol z letiska Spišská Nová Ves o 14.00 h. Tvorili ho: rtm. Ján HERGOTT (veliteľ roja), čat. František HANOVEC a des. Martin DANIHEL.

⁵⁶Správne Pavlovce nad Uhom.

⁵⁷DPL – delostrelectvo proti lietadlám, resp. protilietadlové delostrelectvo.

nepr. stíhači a súboj našich stíhačov s nepriateľskými trvá. Súčasne aj som pozoroval jeden padajúci letúň v plameňoch a jeden otvorený padák.⁵⁸

Letúň spadol do lesa a horel.

Už však sme boli znovu v palbe z pušiek, motor začínał vysadzovať. Snažil som sa shodiť náklad púm, ale neodpadli pre malý tlak. Na strelbu z kulometu som nemal možnosť pre úniky a nepravidelný let [odpovedať] palbou. Po preletu frontu motor vysadzoval a u Strážsko⁵⁹ som núdzove pristal pre poruchu motoru.

ppor Schronk

Hlásenie č. 8

Hlásenie slob. Ladislava Miháliko o vykonaní prieskumného a bombardovacieho letu nad okupovaným územím východného Slovenska dňa 24. marca 1939.

svob. p. I. Ladislav Mihálik
let.⁶⁰ Sp. Nová Ves
letka 13.

Dňa 24. 3. 39 o 13 hod. dostal som rozkas [o] prevedení prieskumného⁶¹ a bombardovacieho letu na nepriateľskom území. Pozorovateľ bol por. Kolembus⁶². Leteli sme na Užhorod u obce Sobrance nás prekvapila strelba diel, ktoré boli umiestnené na kryžovatke silnic. Po niekoľko náletov sme ich rozohnali. Ďalej po silnici do Užhorodu sme zbadali nepriateľske tanky. Bolo ich asi pätnásť. Na tie sme tiež spravili niekoľko náletov. Nad Užhorodom sme lietali asi pol hodiny. Kolom Užhoroda strielali na nás s kulomety, mali všetky svetiace strely. Na južnej strane od Užhorodu sme objavili veďšie množstvo nepriateľskeho vojska s kulomety. Na tieto hlučky sme shazovali pumy. Po viac než hodinovom lete na bojišti, sme sa vrátili domov.

svob. p. I.
L. Mihálik

⁵⁸Padajúce horiace lietadlo bol Pažického Letov Š-328. Jeho lietadlo zostrelil npor. Palkó príslušník letky 1./1 Ijász npor. Bélu Csemkeho. Pozorovateľ por. let. F. Švento opustil horiace lietadlo na padáku, na ktorom márne hľadal spásu. O jeho tragickom skone existujú dve odlišné verzie – slovenská a maďarská. Podľa slovenskej verzie F. Švento bol zabitý ešte vo vzduchu, vydaný na milosť a nemilosť maďarským stíhačom a pozemným jednotkám. Podľa slovenskej dobovej tlače ho zasiahlo najmenej 18 rán. Maďarská verzia údajne zabitie bezbranného F. Šventa na padáku zásadne odmietla a jeho tragickú smrť pripísala nešťastnej náhode, resp. nedorozumeniu. Podľa nich pristál na padáku pri skupine maďarských husárov – príslušníkov 1. husárskeho pluku. Údajne po pristátí urobil pohyb rukou pod leteckú kombinézu, čo si maďarskí vojaci vysvetlili ako ťah po zbrani a z tohto dôvodu po ňom vystrelili. Strela ho zasiahla do hlavy a F. Švento namieste zomrel. O deň neskôr sa v obci Pavlovce nad Uhom uskutočnil pohreb padlého slovenského letca, ktorého maďarská armáda pochovala so všetkými vojenskými poctami. Na základe nariadenia MNO SR boli jeho telesné pozostatky po troch mesiacoch exhumované a prevezené do rodnej obce Likavka, kde boli uložené na večný odpočinok. RAJNINEC, ref 1, s. 24-25.

⁵⁹Správne Strážske.

⁶⁰Letisko Spišská Nová Ves.

⁶¹Správne prieskumného.

⁶²Jozef KOLEMBUS, nar. 23. 9. 1913, Nozdovice, okr. Považská Bystrica. Príslušník slovenského letectva v rokoch 1939 – 1941. Po neúspešnom pokuse o úlet do Juhoslávie zatknutý a odsúdený vojenským súdom na 9 mesiacov väzenia, k degradácii a prepusteniu z armády. V rokoch 1943 – 1944 organizátor partizánskeho hnutia na Orave, účastník SNP. Po odlete do ZSSR príslušník 1. čs. stíhacieho pluku v ZSSR. Kol.: Dejiny Slovenského národného povstania 1944. Bratislava : Pravda, 1984, zv. 5., s. 232.

Hlásenie č. 9

Hlásenie slob. Michala Karasa o jeho leteckej činnosti dňa 24. marca 1939.

slob. Karas⁶³

Prvý len na frontu.

Dňa 24.III. 1939 ráno o 5 hod sme sa shromaždili u veliteľa perute, ktorý dal bližšie informácie o polohe nepriateľskej fronty, a o polohe našej fronty a jej postupe. Keďže sme mali slabé sily pozemných vojsk, dal nám za úkol ich podporovať v útoku na nepriateľa. Mali sme za úkol rozbiť nepriateľské pozície, aby nemohli klásť odpor nášmu vojsku. Posádka trojčlenného roja bola zostavená nasledovne: vel. por. let. Prháček ako č. 1, des. Martič ako č. 2, slob. Karas ako č. 3.

Z letištia sme odštartovali v 6.30 hod. Leteli sme smerom do vykázaného nám priestoru Vyš. Remety pozdĺž rieky Okna na juh. Prelietli sme nerušene od Michaloviec až na Lúčky, kde sa č. 2 od roja odpojil za účelom zisťovania pozem.[ných] jednotiek. My sme pokračovali v letu ďalej na Niž. Rybnicu. Začal som sa pozerat', či neprichádza č. 2 a vtom som zistil, že južne od nás vo výške asi 800 m letely proti nám asi 7 nepr.[iateľských] stíhačiek. Hneď som dal vedúcemu roja znamenie, že prichodia nepr. stíhači tak, že som dal plný plyn a predstihol som ho. Ako som sa chcel k nemu pripojiť, videl som, že je napadnutý nepriateľmi, s ktorými som sa pustil tiež i ja do súboja. Keď som videl, že ich je veľká presila, stúpал som do výšky a v tom som zistil asi 500 m vedľa seba nepriateľské bombardovacie lietadlo typu Caproni, ktoré letelo na frontu. Keď som mal výšku (.) nebol som natoľko ohrozovaný nepriateľmi, na ktorých som sa i proti veľkej presile pustil znovu do boja. Útočil som na jedného a hnal som ho pred sebou (.) v tom však som spozoroval lietat' okolo seba strely obzrel som sa do zadu a zistil som, že ma jeden z útočníkov prenasleduje. Vyhol som sa stranou a začal útočiť na útočníka, ktorý ma napadol zo zadu. Pri útoku naňho pocítil som veľkú ranu do podušky sedadla a tam sa zastavila. Zrazu som sa ocitnul v pozícii, v ktorej útočili na mňa zo troch strán. Videl som, že žiadneho zo svojich kamarátov nemám a proti veľkej presile by som márne bojoval prepnul som na spádovú nádrž. Lietadlo som spustil strmhlav nad zem, jak som lietadlo vybral, zistil som, že sa nachádzam nad jedným väčším mestom, v ktorom som spoznal Užhorod(!). Pustil som sa smerom nad cestou k Libave.⁶⁴ Od Libavy som sa pustil na sever nad riekou Okne. Chcel som pôvodne pristáť na poľnom letišti v Kamenici príduc však nad obec Hámry kde mlha dobiehala až na zem. Vrátil som sa nazad nad obec Niž. Rybica⁶⁵ a odtiaľ smerom na západ nad cestou nad Michalovce a z tade som letel nad riekou Laborec až do Humenného, kde však pre nedostatok poh. [onných] hmôt vyhlíadal som si terén, nad ktorý som sa spustil tak nízko aby som sa presvedčil, či môžem bezpečne pristáť. Zistil som, že je to terén hodiaci sa pre pristatie a pristal som. Keď som vyšiel z lietadla v tom prišli ku mne dvaja četníci, ktorých som požiadal, aby podali správu vel.[itel'ovi] č. 3 perute do Sp. N. Vsi, aby zariadil okamžité dodanie poh. hmôt. Prišla stráž, ktorá bola posádkou určená k stráženiu lietadla a veliteľ[ovi] tejto stráže nariadil som, aby maskoval lietadlo. Poh. hmoty však boli dovezené večer, takže som odštartovať nemohol, až budúceho dňa ráno v 8.02 hod. A priletel som na letište do Sp. N. Vsi v 8.33 hod. Hlásil som sa ihneď u vel. perute a podal som mu podrobnú správu.

Vojenský historický archív Trnava, fond Hlavné vojenské veliteľstvo, číslo krabice 3, číslo jednacie 200 690. – Sprievodný spis +hlásenia č.1, 3 – 9 – rukopisný originál A4, 14 s.; Hlásenie č. 2 – strojopisný originál A4, 4s.

⁶³Michal KARAS, príslušník stíhacej letky 49 v Spišskej Novej Vsi.

⁶⁴Obec s uvedeným názvom sme v predmetnej lokalite nenašli.

⁶⁵Správne Nižná Rybnica.

DOKUMENT Č. 2

*Záznam telefonického rozhovoru medzi veliteľom slovenského letectva
mjr. let. Jánom Ambrušom a špkt. let. Justínom Ďuranom z 25. marca 1939.*

Mjr. Ambruš⁶⁶ – špkt. Ďurana⁶⁷
rozhovor dňa 25. III.⁶⁸

Špkt. Ďurana: Schopných lietadiel je: Š 328-9 , B 534-15. Niektoré ďalšie lietadlá budú sa moct' opraviť ešte a to u letiek. Ich počet budem hlásiť po prevedení prehliadky dodatočne. Posádok je: dvojmiestne: 4, jednomiestne: 6. Distribučné plochy nedajú sa použiť. Plocha Byjakovce⁶⁹ zoraná, Harhov⁷⁰ zoraná, Mečedelovce-malá plocha, Kamenica nedá sa zasobovať lph⁷¹. Obrana letiska pri náleto zostávala zo 4 OPL guľometov a 2 VKPL.⁷² Materiálu pre OPL je dostatok, nie je však vycvičená obsluha. Typ útočiacich lietadiel bol Savoya Marchety.⁷³ Výška útoku bola 1500 metrov. Previedly 2 útoky pumové a 1 útok strelby z guľometov s výšky asi 300 metrov. Použité pumy 20, 50, 100 a 200 kg. Z VKPL vystrelily 115 nábojov bez výsledku. Tiež trojčlenný stíhací roj zasiahol bez výsledku. Nálet nebol vobec nikým od hraníc avizo-

⁶⁶Za poskytnutie dokumentu ďakujeme PhDr. Z. Katrebovi. Ján AMBRUŠ, nar. 19. 5. 1899, Gerna-Mitropolia, okr. Plevna (Bulharsko). Významná osobnosť československého a slovenského letectva. Príslušník čs. armády od 17. 8. 1919. V období predvojnovvej ČSR úspešný a známy športový pilot – príslušník čs. vojenského letectva. Okrem vynikajúcich úspechov v navigačných letoch lietal aj ako letecký akrobat – člen akrobatickej skupiny predvojnového „*kráľ vzduchu*“ špkt. Františka Nováka. V rámci predmníchovskej čs. armády dosiahol vojenskú hodnosť majora letectva (1. 7. 1935). Dňa 16. 3. 1939 vymenovaný za veliteľa slovenského letectva a prednostu leteckého oddelenia MNO SR. Po osobných nezhodách s ministrom národnej obrany gen. F. Čatlošom na vlastnú žiadosť dňom 1. 9. 1939 penzionovaný v hodnosti podplukovníka letectva. Dňa 5. 9. 1939 odišiel do emigrácie, kde sa následne zapojil do národného boja za oslobodenie. Príslušník čs. zahraničnej armády vo Francúzsku a Veľkej Británii. V rámci čs. leteckých jednotiek v RAF vymenovaný za veliteľa 312. čs. stíhacej perute. Napriek nespochybniteľnému faktu, že išlo o vynikajúceho pilota s dlhoročnými skúsenosťami, jeho pôsobenie ako bojového pilota bolo viac než rozporuplné. V máji 1940 vo Francúzsku strel'bou z palubných zbraní stíhačky Morane Saulnier MS-406 omylom poškodil francúzske lietadlo Potez 630. Jeho smola sa zavŕšila vo Veľkej Británii, keď 13. 10. 1941 jeden britský dvojmotorový bombardér Bristol Blenheim Mk. IF zostrelil a druhý poškodil. V troskách zostreleného britského lietadla zahynula jeho trojčlenná posádka. Neskôr príslušník čs. leteckého inšpektorátu v Londýne. Od 17. 3. 1941 – 28. 2. 1943 člen čs. vojenskej misie v Kanade. Od 1. 3. 1943 veliteľ misie – čs. vojenský atašé v Kanade. Po skončení 2. svetovej vojny príslušník čs. vojenského letectva, kde dosiahol vojenskú hodnosť brigádneho generála. Po februári 1948 odišiel do emigrácie. Zomrel 2. 1. 1994 v Chicagu (USA). Bližšie pozri napríklad Vojenský historický archív (VHA) Praha, f. kmeňových dokladov a kvalifikačných listín, kvalifikačná listina Jána AMBRUŠA; Tiež RAJLICH, J. – SEHNAL, J.: Omyl u Point of Aire. In: Plastic Kits Revue, roč. 4, 1994, č. 22, s. 2-3.

⁶⁷Justín ĎURANA, nar. 1. 5. 1905, Allegheny (USA), Vojenskú akadémiu absolvoval v rokoch 1922 – 1924 s veľmi dobrým prospechom. Do slovenskej armády prijatý v hodnosti špkt. let. vo funkcii veliteľa letky 15. Dňom 17. 5. 1939 povýšený do hodnosti mjr. let. a ustanovený do funkcie veliteľa II. perute. Túto funkciu vykonával do 28. 2. 1940. Od 1. 3. 1940 do 30. 9. 1940 prednosta leteckej skupiny VVZ. V dobe od 1. 10. 1940 do 31. 7. 1942 veliteľ leteckého pluku gen. M. R. Štefánika. Dňom 1. 7. 1941 povýšený do hodnosti pplk. let. Po zbavení velenia leteckého pluku prešiel v rámci slovenského letectva niekoľkými štábnymi a veliteľskými funkciami (prednosta SVZ pri ZD, referent na VVZ, veliteľ vojenského letiska Vajnory a dočasný riaditeľ civilného letiska Bratislava). Priamy účastník SNP. V rokoch 1945 – 1948 príslušník čs. armády. VHA Praha, f. kmeňových dokladov a kvalifikačných listín, kvalifikačná listina pplk. let. J. Ďuranu.

⁶⁸Na letisko v Spišskej Novej Vsi dorazil Ján Ambruš v ranných hodinách dňa 25. 3. 1939.

⁶⁹Správne Bijacovce.

⁷⁰Od 1948 Spišský Hrhov.

⁷¹Rozumej leteckými pohonnými hmotami.

⁷²OPL guľomety – protilietadlové guľomety, VKPL – veľkokalibrové guľomety proti lietadlám.

⁷³Nesprávne identifikované útočiace nepriateľské lietadlá. Bombardovací nálet na letisko v Spišskej Novej Vsi vykonali príslušníci maďarského kráľovského letectva (Magyar Királyi Légierő) na bombardéroch nemeckej proveniencie typu Junkers Ju 86 K-2.

vaný. Za posledných akcií bolo zistené, že nepriateľ má veľmi dobre organizovanú OPL a to VKPL a DPL. 24 t.m bol zasadený roj nepriateľského letectva v úseku Sobrance. V jednom prípade útočilo na našich 6 lietadiel /3 dvoj a 3 jednomiestnych/ 16 stíhacích maďarských lietadiel typu fiat. Za týchto okolností naše zásahy sú úplne znemožnené. Lph a munícia nebola pri útoku zničená. Situácia pozemných jednotiek nepriateľských o 11.00 hod. dňa 25. marca dl'a záznamu na 3. oddelení VI sboru je táto: čelo nepriateľských jednotiek na čiare: kota 922 2 km južne Ruska – Príslop – Košutovica – Kolomnica⁷⁴ – Nežabec – Vyšná Rybnica – Jasenov – Nižná Rybnica – Nižné Remety – Pavlovce. Za touto čiarou má byť údajne ešte jedna vyššia jednotka. Vlastná situácia bez zvláštnych presných záznamov. Koniec.

Mjr. Ambruš⁷⁵: Budeš veliteľom a musíš urobiť všetko, aby služba dobre fungovala. Je treba, aby bola hlásená situácia hughesom ráno a večer. Organizuj si dobre zpravodajskú službu. Bude treba vyslať aj na frontu 1 letca s rádiotelegrafickou stanicou, ktorý ti bude podávať zprávy o nepriateľskej let. činnosti. Dnes ti posielam 1 bateriu DPL. Obranu OPL dokladne zorganizuj a dl'a možnosti vycvič mužstvo. Nezabudni poučiť stíhačov ako majú útočiť na trojmotorové bombardovacie lietadlá, ktoré odpredu nemajú obranu. Tvoje požiadavky osobne priprav a zajtra hughesom odošli sem. Keď bude treba dostaneš pilotov a lietadlá koľko budeš potrebovať. Čo je s letiskom v Poprade? Je nemožné všetko letectvo sústrediť na letisku Spiš. Nová Ves. Pracuj iniciatívne podľa najlepšieho vedomia a svedomia. Nezabudni podať zajtra ráno zprávu o stave ranených. Doposiaľ neviem, aké boli straty na materiálu, hlavne koľko bolo zostrelených lietadiel. Končím.

Vojenský historický archív Praha, Zbierka dokumentov Slovenskej armády (1938) 1939 – 1945 (1968), f. „55“, šk. 82, signatúra 55-55-4. – A4. – Xeroxová kópia A4, strojopis, 2 s.

⁷⁴Správne Kolonica.

⁷⁵Napriek skutočnosti, že od konca 2. svetovej vojny uplynulo viac ako polstoročie, činnosť Jána Ambruša vo funkcii veliteľa slovenského letectva nebola doposiaľ objektívne zhodnotená. Československá, resp. slovenská historiografia sa ňou zaoberala len povrchna a z pochopiteľných dôvodov bola účelovo bagatelizovaná vzhľadom na jeho neskoršiu aktívnu účasť v národnom boji za oslobodenie. Z tohto dôvodu je veľmi zaujímavý obsah zápisnice, ktorá bola spísaná s generálom II. triedy J. Turanom dňa 22. 1. 1947 v Prahe. Podľa jeho výpovede, ktorú poskytol čs. bezpečnostným orgánom: „... Pplk. Ambruš chcel ako letecký odborník zorganizovať letectvo slovenské podľa vzoru Nemecka ako samostatnú zložku v armáde. Bol veľmi iniciatívny a všetci letci ho mali radi. Dostal sa do sporu s gen. Čatlošom z toho dôvodu. Gen. Čatloš si tiež sťažoval pred niekoľkými dôstojníkmi, medzi ktorými som bol aj ja (rozumej – J. Turanec) „...“, že pplk. Ambruš chce sa stať leteckým ministrom a preto sa snaží všemožne zorganizovať slovenské letectvo samostatné, čo tiež na Čatlošovi neustále vymáhal. Podľa prehlásenia gen. Čatloša vraj Ambruš pri výmene názorov rozčúlene povedal, keď Čatloš nechce vyhovieť, nech ho dá do pensie. V dôsledku toho určil gen. Čatloš mňa a mjr. K r e n ě j a, aby sme o tejto veci spísali s pplk. Ambrušom protokol. Pri spisovaní protokolu Ambruš prehlásil, že chce ísť do pensie, pretože mu minister Čatloš nedá voľnosť činnosti ako odborníkovi a že mu viaže ruky. Po predložení tohto protokolu gen. Čatloš dal pplk. Ambruša asi za týždeň do pensie.“ Bližšie Archív Ministerstva vnútra Slovenskej republiky Levoča, f. B 9/2, inv. j. 305. Za poskytnutie archívneho dokumentu ďakujeme PhDr. Janovi ŠTAIGLOVI, CSc., vedeckému pracovníkovi VHÚ Bratislava.

DOKUMENT Č. 3

Hlásenie škpt. let. Justína Ďuranu z 26. marca 1939, v ktorom opisuje stav leteckých jednotiek po bojoch s maďarským agresorom, ako aj situáciu po bombardovanom nálete na letisko Spišská Nová Ves.

Škpt. Ďurana hlási:
26. III. 1939

V okolí Spiš. Novej Vsi nedá sa použiť žiadneho pracovného letiska. Odosielam hneď ráno k rekognoskácii vhodnej plochy v Harsagu u Prešova škpt. Zmátla. Plocha bude vhodná pre jednu stihaciu letku. Výsledok pozemnej rekognoskácie budem hlásiť po prevedení. Za každú cenu treba chrániť letisko Spišská Nová Ves mimo ohľadenej baterie dpl ešte jednou rotou VKPL. Je nutné odoslať len obsluhu. Materiál k dispozícii na mieste. Vlastné gulometry pre OPL nemajú ceny. Letisko v Poprade s ohľadom na jarnú dobu pri topení snehu nedá sa vôbec použiť. Letecký útok na letisko si vyžiadala 5 mrtvych. Z toho 1 dôstojník /por.let. Udet/⁷⁶ 13 ranených z toho dva ťažko. Sú všetci v Levoči v nemocnici. 20/III straty boli: dve B 534 /por. Svetlík a des. Devan sostrelení/ 1 lietadlo B 534 nútene pristalo pre prestrelenie motora /pilot Martys/⁷⁷ ľahko ranený je už u letky/. Dňa 24. III. jedno lietadlo S 328 svob. Pažický a por. Svento⁷⁸ nezvestní. Podľa výpovedí vlastných stíhačov vyskočili z horiaceho lietadla a pri páde padákmi boli ostrelovaní, nepriateľskými stíhačmi. Dopadli na našom území, ktoré bolo obsadené maď. vojskom. Nezvestný je: por. Haček⁷⁹ B 534, ktorý údajne pristal nutne u Kamenice n. Cirokou.⁸⁰ Rtm. Hergot⁸¹ pristal nutne pre prestrelenie motora B 534 na vlastnom území. Pristanie hladké, pilot je u letky. Čatár Hanovec⁸² B 534 prestrelený motor. Pristal hladko na našom území. Obe lietadlá budú demontované. Maďari mali straty: 4 zistené stíhač-

⁷⁶Správne por. let. Mikuláš UDUT, nar. 17. 11. 1911. Cinadeva, okres Svajlava (Ukrajina). Základnú vojenskú službu absolvoval v rokoch 1931 – 1933. V rokoch 1933 – 1935 poslucháč Vojenskej akadémie v Hraniciach na Morave. Vyradený ako poručík delostrelectva. Tragické udalosti 3. dekády marca 1939 ho zastihli v Spišskej Novej Vsi. Ako letecký pozorovateľ letky 12 sa aktívne zúčastnil bojov proti maďarskej agresii. Zomrel 24. 3. 1939 o 17.00 hod. na letisku Spišská Nová Ves po návrate z bojového letu na následky zranení, ktoré utrpel pri bombardovanom nálete.

⁷⁷Správne Cyril MARTIŠ.

⁷⁸Správne por. let. Ferdinand ŠVENTO, nar. 26. 3. 1913. Absolvent Vojenskej akadémie v Hraniciach na Morave (1937). Po vzniku samostatného slovenského štátu sa vrátil do vlasti – najprv do Piešťan, odtiaľ do Spišskej Novej Vsi. Zahynul ako letecký pozorovateľ dňa 24. 3. 1939 spoločne so svojím pilotom Gustávom Pažickým.

⁷⁹V dopisoval publikovaných stiahiach, ktorých obsah sa viaže k leteckej činnosti slovenského letectva v marci 1939 sa zmienka o por. Hačkovi letiacom na B 534 nevyskytuje. Pozri podrobnejšie RAJNINEC, ref 1; taktiež PETRÍK, ref 1, 30-34.

⁸⁰Správne Kamenica nad Cirochou.

⁸¹Správne Ján HERGOTT, nar. 27. 4. 1909. Lamač pri Bratislave. Príslušník čs. vojenského letectva (od r. 1936), v rámci ktorého slúžil v letke 13 a letke 45. Od 1. 7. 1938 zaradený k stíhacím pilotom. Po vzniku slovenského štátu slúžil v letke 45 (neskôr letka 12 Spišská Nová Ves). Zúčastnil sa bojov proti maďarským vojskám v marci 1939, proti Poľsku a trikrát proti ZSSR (od 7. 7. 1941 do 18. 10. 41 s letkou 12 „Milota“, od 30. 6. do 14. 10. 1942 s letkou 11 pri ZD a od 23. 6. do 12. 11. 1943 s letkou 13). Od 31. 1. 1944 príslušník letky 13 – Pohotovostnej letky. Od 1. 8. 1944 príslušník skupiny vzdušných zbraní pri Východoslovenskej armáde. So svojou leteckou jednotkou (letka 12) preletel 31. 8. 1944 na stranu Červenej armády. Účastník Slovenského národného povstania – príslušník Kombinovanej letky. Od 17. 11. 1944 do konca apríla 1945 v nemeckom zajatí. Počas 2. svetovej vojny vybojoval sedem potvrdených víťazstiev (1 poľské so spoluúčasťou, 5 sovietskych a 1 nemecké lietadlo). Do 31. 1. 1958 príslušník čs. vojenského letectva, v ktorom dosiahol hodnosť podplukovníka.

ky a jednu spornú typy Fiat.⁸³ 5 tankov a autokolonu pri Sobranciach asi 20 aut. Dnes ráno posielať dvoch Lodov⁸⁴ do priestoru Jovsa a Snina. Odosielať tiež styčného dôstojníka k 17 divízii do Prešova, aby usmernil požiadavky na letectvo kladené. Posielať stíhacieho letectva bude sa môcť umiestniť na letisku u Harsagu po rekognoskácii. Sdelím ďalšie možnosti. V Spiš. Novej Vsi ponechám len trosky, ktoré ostaly. Hlásna služba bude zorganizovaná po príchode kpt. Pavlišťu býv. veliteľ a hlásneho strediska. Je treba dať potrebné rozkazy SOS⁸⁵ jednotkám, aby nám hlásili každý prelet hraníc hneď telefonicky ako to bolo prv. Veľká nevýhoda tiež je, že maď. jednotky vobec nie sú pútané pozemnými našimi jednotkami v dôsledku čoho celá ich činnosť sa prejavuje proti nášmu letectvu. V Spiš. Novej Vsi nemáme ani jedného dôstojníka stíhača. Nutné poslať na zbytky letiek dvoch dôstojníkov stíhačov /por. Csákányi je v Žiline/⁸⁶.

Vojenský historický archív Praha, Zbierka dokumentov Slovenskej armády (1938) 1939 – 1945 (1968), fond „55“, č. k. 82, signatúra 55-55-4. – Xeroxová kópia, strojopis, A4, 2s.

⁸³Maďarská strana žiadne straty za sledované obdobie neuvádza, resp. nepriznáva.

⁸⁴Rozumej LOD – letecký orientačný dôstojník.

⁸⁵Správne SOŠ – Stráž obrany štátu.

⁸⁶Štefan ČAKANÝ – príslušník vzdušných zbraní v rokoch 1939 – 1944. V roku 1941 sa zúčastnil prvého bojového nasadenia slovenského letectva na východnom fronte vo funkcii stíhacieho pilota. Vyznamenaný za bitevný nálet na sovietsku kolónu pri Vinnici. Neskôr príslušník Veliteľstva vzdušných zbraní.