

LETOVY Š-328 V SLOVENSKÝCH VZDUŠNÝCH ZBRANIACH 1939 – 1944

PETER ŠUMICHRASŤ

ŠUMICHRASŤ, P.: Aircraft Letov Š-328 within Slovak Air Weapons 1939–1944. *Vojenská história*, 9, 3, pp 65 – 81, Bratislava.

The author belongs among leading experts in the issue of Slovak aviation during the World War II. In the reviewed study the author analyses the activity of the Slovak air weapons as well as the insurgent aviation. The author does not analyse and assess it according to their organisational division, but takes notes of the concrete type of the aircraft Letov Š-328, and at the same time he tries to describe process of activity of these aircraft in the observed period. In the first part of the study he takes notes of results of its deployment in the March armed conflict, as well as during the war against Poland, in which the Slovak Army participated at Nazi Germany's side. He pays great attention also to its participation in the eastern front. The author outlined an attempt on modernisation of the Slovak aviation in the years of the World War II. In the last part of the study he takes notes of deployment of this type of aircraft in the insurgent aviation.

Military History. Slovakia. World War II. Slovak Aviation. Technology. Š-328.

Slovenské Vzdušné zbrane, ktoré vznikli ako súčasť novosformovanej brannej moci Slovenskej republiky v tragických marcových dňoch roku 1939, prešli do 29. augusta 1944, keď sa značná časť jej príslušníkov zapojila do ozbrojeného vystúpenia demokratických síl, zložitou a neraz aj rozporuplnou cestou. Už v čase svojho neľahkého zrodu museli časťou svojich obmedzených síl zviest' neľútostný boj proti neočakávanej agresii maďarských vojsk na východnom Slovensku a od prvých dní druhej svetovej vojny aktívne zasiahli do bojov proti Poľsku po boku nemeckej Luftwaffe. Napokon, 22. júna 1941, vstúpili ako agresor na územie vtedajšieho Sovietskeho zväzu.

Príslušníci slovenského letectva počas týchto významných historických udalostí dokumentovali výsledkami bojovej činnosti, že napriek rýchlo zastarávajúcemu leteckému parku, ktoré predtým tvoril výzbroj predmníchovského československého vojenského letectva, ako aj obmedzenému počtu odborne pripravených leteckých špecialistov, dokážu zmobilizovať svoje fyzické a psychické sily a držať krok s letcami ostatných krajín sveta, ktoré sa zapojili do doteraz najničivejšej vojny v ľudskej civilizácii.

Jedným z typov lietadla, ktoré slovenskí letci s úspechom použili na uvedených bojiskách, bol pôvodom československý, viacúčelový jednomotorový dvojplôšník Letov Š-328. Stroj, ktorý velenie slovenských Vzdušných zbraní predurčilo na plnenie úloh pozorovacieho lietadla, ľahkého bombardéra a lietadla zabezpečujúceho leteckú kuriérnu službu. Rozhodnutie o tomto širokom operačnom použití lietadla však nepodmieňovali jeho výborné vlastnosti, ale celková nepriaznivá situácia, ktorá vládla v leteckom parku slovenského letectva.¹

V súvislosti s celkovou technickou koncepciou, ako aj výkonmi tohto lietadla, treba zdôrazniť, že produkt Vojenskej továrny na lietadla Letov, typ Š-328, patril svojou koncepciou do 20. rokov 20. storočia. Už pri svojom zrode nevynikal vysokými výkonmi a bol morálne

¹ŠUMICHRASŤ, P. – ANĎAL, J.: Letov Š-328 a Š-528. Poprad : HT model špeciál No. 910, 2004, s. 3; taktiež ŠUMICHRASŤ, P. – ANĎAL, J.: Avia B-34, B-534 a Bk-534 slovenských pilotov 1939 – 1944. Poprad : HT model špeciál No 905, s. 4.

zastaraný už pri zavedení do výzbroje československého vojenského letectva, tobôž nie v období druhej svetovej vojny, keď vývoj letectva prežíval búrlivý technický rozvoj.²

Tento názor zdieľali aj jeho vtedajší užívatelia – príslušníci slovenského letectva. Napríklad Matej Beznák, ktorému sa počas SNP podaril husársky kúsok: zostrel moderného nemeckého dvojmotorového pozorovacieho lietadla Fw 189 pozorovateľským dvojčľaťom „Š-328-ky“, vo svojich memoároch spomínal na Letov Š-328 takto: „*Je to dvojmiestny, vyše desať metrov dlhý dvojplošník. Krídla majú rozpätie takmer štrnásť metrov. Kostra je síce pozváraná z ocelových rúrok, ale potáh je okrem niekoľkých duralových plôch plátenný. Zakrytovaný motor Walter Pegas poháňa drevenú dvojlistovú vrtuľu. Podvozok je pevný, vzadu je ostroha. Výzbroj Letova Š-328 tvoria dva pevné guľomety v spodných krídlach, ovládané z pilotného priestoru, a dvojča pre pozorovateľa. Mašina môže niesť aj bomby. Hore si to masť maximálne 325 kilometrov za hodinu a dolet má okolo sedemsto kilometrov.*“ Svoje hodnotenie zakončil: „*Na kravičky sme sa všetci pozerali ako na zázrak (rozumej poslucháči Školy pre dôstojníkov letectva v zálohe), pretože mali naplniť naše sny o lietani. V skutočnosti to však boli už dávno prekonané lietadlá, ktoré by mohli mať bojové úspechy tak niekedy v polovici, či skôr na začiatku tridsiatych rokov.*“ Toľko hodnotenie pamätníka.³

Na základe vyššie uvedeného je zrejme, že velenie letectva, ako aj piloti „kraviek“, museli pri vedení operačnej činnosti nad nepriateľským územím kalkulovať aj s ďalším z početných nedostatkov tohto stroja: absenciou prostriedkov pasívnej ochrany posádky. Nemožno zabudnúť ani na to, že lietadlu chýbali aj samosvorné palivové nádrže. Konečný výsledok, ktorý bol daný zastaranou technickou koncepciou lietadla, jeho nízkymi výkonmi a slabou výzbrojou, bol jasný a veľavravný: lietadlo Š-328 možno úspešne použiť len v bojovom priestore, kde sa nevyskytuje silné nepriateľské stíhacie letectvo, prípadne, ak mu vlastné stíhacie letectvo zabezpečí dostatočnú ochranu. O to prekvapujúcejšie vyznieva nespochybniteľná historická skutočnosť, že viacúčelové lietadlá Š-328 napriek technickej zastaranosti a nízkej bojovej hodnote používali slovenskí letci úspešne nielen počas celej existencie slovenských Vzdušných zbraní, ale aj v Slovenskom národnom povstaní už ako príslušníci 1. čs. armády na Slovensku.

Lietadlá Š-328 sa do výzbroje slovenského letectva dostali rovnakým spôsobom ako stíhačky B-534, resp. Bk-534. To znamená, že v čase vzniku vojnového Slovenského štátu v marci 1939 tvorili letecký park československých leteckých jednotiek dislokovaných na území Slovenska a dňom jeho vyhlásenia prešli do vlastníctva jeho brannej moci, resp. lietadlá tohto typu zakúpila slovenská vojenská správa pre svoje potreby od nemeckej ríše. V rokoch 1939 – 1944 sa do majetku slovenskej vojenskej správy takýmto kombinovaným spôsobom s určitosťou dostalo najmenej 86 lietadiel typu Š-328.⁴

Ako sme už spomenuli, v čase vojnovej Slovenskej republiky sa lietadlá typu Š-328 používali na praktický výcvik pilotov a leteckých pozorovateľov. Slovenskí letci s ich pomocou plnili aj náročné úlohy kuriérnej služby v poli aj v zázemí. Zároveň na „kravkách“ poskytovali leteckú podporu svojim druhom od pozemných jednotiek, a to, keď bombardovali a ostreľovali lokalizované nepriateľské ciele. Nemožno opomenúť ani to, že letci pri pozorovacích letoch na „Š-328-kách“ získavali mnohokrát cenné informácie, ktoré boli následne využité na úspešné vedenie bojovej činnosti na pozemných bojiskách.

Na základe poznania novodobej vojenskej histórie Slovenska je zrejme, že lietadlá typu Š-328 nečakala pri „novom majiteľovi“, t. j. v rámci slovenského letectva, pokojná mierová letecká služba. Opak bol pravdou.

²ŠUMICHRASŤ, ANĎAL, Letov Š-328 a Š-528, ref 1, s. 3.

³PROKEŠ, J. – BEZNÁK, M.: Takmer pravdivý príbeh. Bratislava : VITA 1997, s. 14.

⁴ŠUMICHRASŤ, ANĎAL, Letov Š-328 a Š-528, ref 1, s. 5-7. Porovnaj napr. RAJNINEC, J.: Typológia slovenského letectva 1939 – 1944. Študijný a dokumentačný materiál. Trenčín, 1977; taktiež VRANÝ, J. – HURT, Z. – HORNÁT, J. – SKALA, S.: Letov Š-328, Bristol Beaufighter, Mikojan-Gurjevič MiG 19. Praha : Naše vojsko, 1991.

Slovenskí letci v kabinách technických zastaraných „kraviek“ sa už pár dní po vzniku Slovenského štátu postavili na účinný odpor proti neočakávanej maďarskej agresii. V dňoch 23. – 24. marca 1939 sa zapojili do bojov s nepriateľom, ktorý disponoval neporovnateľne väčšími silami a prostriedkami ako novorodiaca sa slovenská branná moc. Slovenskí letci v kabinách „Š-328-iek“ a „B-534-iek“ však nebojovali len s nepriateľom, nedostatočnou organizáciou, absenciou bojových skúseností, nedostatkom vycvičeného pozemného technického personálu, ale aj so zlým, v niektorých úsekoch frontu aj takmer neletovým počasím.

Priamy účastník marcových bojov v roku 1939, des. V. Kotrán, príslušník letky 13, vyzbrojenej lietadlami „Š-328-kami“, o jednom zo svojich operačných letov proti Maďarom hlásil nasledovné: „Dňa 23. marca štartoval som v 3. členom roji na čísle 2. Za úkol dostali sme zistiť úsek Ulič – Berezne – Pavlovce. Pre nepriaznivé počasie a špatnú viditeľnosť ťažko sa nechalo poznať pochodujúce jednotky, či sú to naši alebo Maďari...“⁵ Čatár P. Salatnay, ďalší z priamych aktérov bojového letu proti postupujúcim maďarským vojskám dňa 23. 3. 1939, opísal atmosféru operačného letu vo svojom hlásení takto: „Dňa 23.III. sme išli na prieskum pohraničného kraja Snina – Stakčín – Veľké Berezné v trojčlennom roji, boli sme dohovorení, keď uvidíme nepriateľa, vedúci ppor. Vágner, urobí nálet, dá znamenie, budeme strieľať.“ Vo svojom hlásení ďalej pokračoval: „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 z guľometu a pušiek. Ačkoľvek ja a môj pozorovateľ čakali sme na znamenie vedúceho, aby sme strieľali, znamenie neprišlo...“ P. Salatnay na záver hlásenia zdôraznil: „Po pristaní sme zistili, že vedúci a dvojka boli trafení do kormidiel.“⁶

Slovenské letectvo v prvý deň leteckých bojov nestratilo žiadne lietadlo Š-328, avšak najmenej dve lietadlá tohto typu boli poškodené. Ale už druhý deň bojovej činnosti si vyžiadal prvú bojovú stratu slovenskej „Š-328-ky“. Išlo o Š-328, výr. č. 7, v kabíne ktorej sedeli slob. G. Pažický (pilot) a por. let. Ferdinand Švento (letecký pozorovateľ). Ppor. let. L. Schronk, príslušník letky 13, vylíčil ich tragický skon vo svojom hlásení takto: „Behom dopoludnia sme pripravili a do podrobnosti prerokovali bombardovací nálet 3-čl. rojom na nepriateľské jednotky zhromaždené na ceste severne Užhorodu a nastupujúc do Užhorodu. Posádka: ppor. Schronk, ako pozorovateľ, svob. Drlička ako pilot. Náklad: 6 pum trhacích po 20 kg. Bol ushovorený sraz s jedným 3-čl. rojom stíhačov, ako ochranou, nad Michalovcami. Odopoludnia štart priamo na Michalovce, sraz podľa dohovoru.“⁷ L. Schronk vo svojom hlásení ďalej pokračoval a podrobne vylíčil udalosti až do priameho bojového stretu s nepriateľskými stíhačmi. Posledné okamžiky letu Šventovho „Letova“ opísal takto: „Podíval som sa za nimi (rozumej za vlastnými stíhačmi a číslom 2 jeho roja) 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 zleteli dolu. V tomto lete som vedúceho stratil a súčasne videl ako číslo 2 nášho roja je ostreľované tromi nepr. stíhačmi a súboj našich stíhačov s nepriateľskými trvá. Súčasne aj som pozoroval jeden padajúci letiún v plameňoch a jeden otvorený padák. Letiún spadol do lesa a hore...“⁸

L. Schronk sa naozaj nemýlil, padajúce horiace lietadlo, ktoré zostrelil npor. Palkó, príslušník letky 1./1 Ijász, skutočne patrilo jeho nešťastným spolubojovníkom: G. Pažickému a F. Šventovi. Šťastnejšiemu z dvojice, pozorovateľovi F. Šventovi, sa podarilo opustiť horiace lietadlo na padáku. Na ňom však márne hľadal svoju spásu. O jeho tragickom skone existujú dve odlišné

⁵ŠUMICHRASŤ, P. – BAKA, I.: Dokumenty o činnosti slovenského letectva v maďarsko-slovenskom ozbrojenom konflikte v marci 1939. In: Vojenská história, roč. 7, 2003, č. 1, s. 78.

⁶Tamže, s. 77.

⁷ŠUMICHRASŤ, BAKA, ref 5, s. 85.

⁸Tamže, s. 85.

verzie: slovenská a maďarská. Podľa tej prvej bezbranného F. Šventa Maďari zabili ešte visiaceho na padáku, keď bol vydaný na milosť a nemilosť maďarským stíhačom a pozemným jednotkám. Podľa slovenskej dobovej tlače ho zasiahlo najmenej 18 rán. Túto verziu maďarská strana zásadne odmietla a jeho tragickú smrť pripísali nešťastnej náhode, resp. fatálnemu nedorozumeniu. Podľa nich F. Švento pristál na padáku v blízkosti skupiny maďarských husárov a jeho pohyb rukou pod kombinézu si vysvetlili ako jednoznačný ťah po zbrani a z tohto dôvodu naňho okamžite vystrelili. Strela ho zasiahla do hlavy a F. Švento namieste zomrel.⁹

Dňa 24. 3. 1939 bol okrem Š-328-7 poškodený na zemi aj ďalší „Letov“, a to pri bombardovacom nálete maďarského kráľovského letectva na letisko Spišská Nová Ves.

Výsledok dvojdňového vojenského konfliktu s Maďarskom v marci 1939 potvrdil, že „Š-328-ky“ sú pomerne ľahkým cieľom pre nepriateľské stíhacie letectvo a jeho dobre organizovanú protiletadlovú obranu. Pomerne malá rýchlosť „Š-328-ky“, slabá obratnosť, ako aj nedostatočná pasívna ochrana posádky a dôležitých častí lietadla (motor, palivové nádrže) nedávali veleniu slovenského letectva do budúcnosti veľa dôvodov na prehnaný optimizmus...

Ďalšie operačné nasadenie slovenských „tristodvadsaťosmičiek“ sa uskutočnilo počas bojov proti Poľsku v septembri 1939. Počas nich posádky lietadiel Š-328 zabezpečovali vzdušný prieskum v prospech slovenskej poľnej armády, t. j. svojím dielom naplňali obsah operačného rozkazu č. 1 z 1. septembra 1939 pre postup jednotiek slovenskej armády na Javorinu. Okrem úloh leteckého prieskumu vykonávali aj kuriérnu službu medzi Vajnormi – Spišskou Novou Vsou a Prešovom. Príslušníci slovenských pozorovacích letiek v priebehu ťaženia proti Poľsku absolvovali celkom sedem prieskumných letov na Š-328, a to v dňoch 9., 10., 11. a 16. 9. 1939. Pri týchto letoch nebolo žiadne z použitých lietadiel Š-328 stratené, resp. poškodené.¹⁰

V súvislosti so septembrovým operačným nasadením slovenského letectva treba podotknúť, že v poľnom ťažení proti Poľsku zohralo len nevelikú úlohu, ktorá zodpovedala jeho obmedzeným materiálno-technickým možnostiam. Netreba však zabudnúť na tú skutočnosť, že rovnako ako v marcových bojoch v roku 1939, aj počas poľného ťaženia proti Poľsku, získali slovenskí letci neoceniteľné skúsenosti, ktoré postupne zúročovali či už pri praktickej výstavbe slovenských Vzdušných zbraní alebo pri vedení bojovej leteckej činnosti v rokoch 1941 – 1944.

Najťažšia etapa poľnej služby lietadiel typu Š-328 a ich posádok, neporovnateľná svojím rozsahom a náročnosťou s dovtedajším operačným použitím v rámci slovenského letectva, sa odohrala v rokoch 1941 – 1943.¹¹

V tomto období lietadlá typu Š-328 a ich posádky poskytovali všemožnú leteckú podporu pozemným jednotkám slovenskej armády bojujúcej na východnom fronte. Už počas štyroch mesiacov roku 1941, t. j. pri prvom operačnom nasadení slovenského letectva na východnom fronte, vykonali príslušníci pozorovacích letiek 73 prieskumných letov, 7 bombardovacích a 5 bitevných náletov. Jedna z jej posádok absolvovala aj letecký súboj so sovietskymi stíhačmi.¹²

Tento letecký súboj, v dobových materiáloch označovaný ako „vzdušný súboj“, sa odohral dňa 4. 10. 1941 v priestore Pereščepeino, keď na „Š-328-ku“ npor. let. P. Gašparoviča (pilot) a por. let. L. Jaroša (pozorovateľ) zaútočil 5-členný sovietsky stíhací roj, ktorý slovenskí letci identifikovali ako typ „I-17“, t. j. jeden z moderných typov sovietskych stíhačiek. Ich útok

⁹RAJNINEC, J.: Slovenské letectvo 1939 – 1944. 1. zväzok. Bratislava : TIS, Magnet : Press, 1997, s. 25.

¹⁰ŠUMICHRASŤ, ANĎAL, Letov Š-328 a Š-528, ref 1, s. 4.

¹¹Podrobnejšie pozri napr.: RAJNINEC, J.: Slovenské letectvo 1939 – 1944. 1. zväzok. Bratislava : TIS, Magnet-Press, 1997; taktiež ŠUMICHRASŤ, P. – KLABNÍK, V.: Slovenské letectvo 1939 – 1944. 2. zväzok. Bratislava : Magnet Press, 2000; taktiež ŠUMICHRASŤ, P.: Bojové nasadenie slovenského letectva na východnom fronte 1941 – 1943. Doktorandská dizertačná práca v HÚ SAV Bratislava, odbor doktorandského štúdia: 71-02-9 história, slovenské dejiny. Bratislava, 2003.

¹²ŠUMICHRASŤ, Bojové, ref 11, s. 61.

nastal potom, ako sa neúspešne pokúsili o bitevný nálet na nepriateľské ciele v priestore Dmitrijevky. Úmysel sovietskych stíhačov odhalili príslušníci slovenskej 8. batérie DPLP, ktorí na nich vypálili 24 rán. Po urýchlennom opustení „horúceho“ priestoru následne zaútočili na vypátrané slovenské pozorovacie lietadlo. Prekvapujúci útok a jednoznačná kvalitatívna a kvantitatívna prevaha na strane nepriateľa však nevyviedli P. Gašparoviča z rovnováhy a chladnokrvným manévrovaním sa vyhol útokom sovietskych stíhačov. Súčasne premysleným manévrovaním umožnil svojmu pozorovateľovi viesť efektívnu obrannú paľbu. Aj po opakovaných útokoch sa sovietskym stíhačom nepodarilo lietadlo zasiahnuť. P. Gašparovič a L. Jaroš sa so svojou „Š-328-kou“ vrátili na materskú leteckú základňu Bieliki. Od veliteľa Vzdušných zbraní dostali obaja slovenskí letci za činnosť počas bojového letu pochvalné uznanie.¹³

V súvislosti s bombardovacími náletmi na nepriateľské pozície možno spomenúť bombardovací nálet pozorovacej letky 1 npor. let. Rudolfa Galbavého siedmimi lietadlami Š-328 na zhromaždisko nepriateľskej autokolóny v priestore Prosev – Sofijevka – Voronkov. Tento bombardovací nálet sa uskutočnil 21. 9. 1941. Slovenskí letci na „Š-328-kách“ po prilete do určeného priestoru najprv zhodili svoje letecké bomby na nepriateľskú techniku a následne celý priestor ostrelovali z palubných zbraní. „Š-328-ky“ pri nálete ochraňovala päťica stíhačiek B-534 pod velením npor. let. J. Páleníčka, ktorá sa po bombardovacom nálete Galbavého „kraviek“ tiež zapojila do „spracovávaní“ nepriateľských cieľov. Svoje letecké bomby zhodili a muníciu z palubných zbraní vystrieľali na časť ustupujúcich sovietskych jednotiek zhromaždených pri obci Rogozov. Oba nálety sa uskutočnili napriek silnej nepriateľskej protilietadlovej paľbe.¹⁴ Hoci sa na bombardovací nálet použili všetky letuschopné stroje patriace do výzbroje letky 1, po ich návrate na letisko Mytnica dvojicu z nich technický personál urýchlene ošetril, dotankoval a vyzbrojil. Potom na týchto lietadlách vykonali príslušníci letky „Hektor“ (krycí názov letky 1) ešte dva ďalšie operačné lety za účelom prieskumu cestných komunikácií v prospech slovenskej Rýchlej divízie.

Úspech tohto bombardovacieho náletu letky 1 nezostal nepovšimnutý. Našiel svoj ohlas nielen vo velení slovenskej armády, keď veliteľ Rýchlej divízie plk. del. J. Turanec udelil letke 1 pochvalné uznanie za jej činnosť v období od 16. – 21. septembra 1941, keď „...pracovala letka 1 tak pre rýchlu divíziu, ako i pre HK XXXIV. s veľmi dobrým výsledkom a značnou mierou prispela k zdarným výkonom divízie a Höh. Kdo XXXIV. ...“ a veliteľ Vzdušných zbraní udelil štrnástim jej príslušníkom pochvalné uznanie, ale náležite ho využila aj vtedajšia slovenská tlač.¹⁵

Napríklad v časopise *Slovenské vojsko* priblížil čitateľom bombardovací nálet z 21. 9. 1941 jeho priamy účastník npor. let. F. Hanus. V propagandisticky ladenom článku pod názvom *Útok slovenskej letky na bolševické jednotky* opísal bombardovací nálet lietadiel Š-328 na nepriateľské ciele takto: „...*Letíme presne na východ, stále stúpame, výška tisícpäťsto, nad Dneprom stretávame sa s našim výzvedným lietadlom, ktoré veliteľ vyslal vypátrať, či naša drahocenná korisť ešte nezmizla. Všetko je v poriadku – lietadlo máva dva razy krídlami, ako bolo uzhovorené. A teraz pozor: sme nad frontom. Je nutné zvýšiť pozornosť. Všetky stroje pekne v hustom rannom vzduchu plávajú v rozstupoch. Pozorujeme zem, ale hlavne oblohu, či na nás niekde vo výške nečíha oko nepriateľského stíhača. Skúsím guľomety, fungujú bezvadne. Všetko je pripravené proti nečakanej návšteve. Nikde nič i dolu klud.*“ Npor. let. F. Hanus vo svojom opise dramatických udalostí pokračoval ďalej: „*Sme ďaleko za Dneprom. Dolu už badať ruch i ojedinelé výbuchy a záblesky na zemi. To nás vítajú. Pod nami ležia tesne namačkané kolóny nepriateľských aut.*“ ... „*Veliteľ dal znamenie. Jeho roj*

¹³VHA Trnava, f. MNO SR 1939 – 1945, spisy tajné 1941, č. j. 959, sign. 14/38/1.

¹⁴VHA Trnava, f. Letecký pluk, Dôverný rozkaz leteckého pluku č. 43 z 8. 10. 1941, čl. 1.

¹⁵VHA Trnava, f. MNO SR 1939 – 1945, spisy dôverné 1942, č. j. 100.576, s. 132.

sa naklonil v ostrom uhle k zemi a z pilotových guľometov vyšľahli plamene ako ohnivé pozdravy tamtým dolu. V zapätí na zemi vybuchujú uprostred zmätku a paniky jeho pumy, ale záchrany ani rozprchnutím niet. Prichádzam na rad ja. Stroj sa nakloní, pilotné guľomety odspievajú svoju bojovú pieseň a ja nedočkavo, s rukou na klávesoch bombového zhadzovadla čakám... Dych sa mi zatajil ... Teraz... Bomby sedia. A teraz celkom k zemi. Okraj dediny horí, medzi domami a v záhradách desiatky áut. Náletom k zemi dostávam rýchlosť. To je moje šťastie: som menej zraniteľný. Na zemi sa spamätali a započali streľbu. Zo všetkých strán vyskakujú plamene, vyzerá to ako sviečky na dušičkovom cintoríne. Som trochu vzrušený. Červeno svietiace strely zanechávajú za sebou ohnivé dráhy. Vidím presne, kam strely dopadajú. Mieril som dobre. Pilot ostro potlačil k zemi. Ešte jedna dávka a teraz preč. Letím niekoľko metrov nad zemou, za nami, posliela nepriateľ tu a tam štekavé pozdravy guľometmi, ale tie nám už neublížia...“¹⁶

Opisom vyššie uvedených vojnových príbehov, v ktorých hlavnú úlohu zohrali lietadlá typu Š-328 a ich posádky, sme aspoň čiastočne priblížili dramatickú atmosféru prvého bojového nasadenia slovenského letectva na východnom fronte v roku 1941.

V súvislosti už so spomenutými výkonmi leteckého personálu slovenských pozorovacích letiek, ktoré mali vo výzbroji lietadlá typu Š-328, treba spomenúť, že okrem už vyššie uvedených operačných letov nad frontom vykonali aj 702 pozorovacích letov nad obsadeným územím. V tomto prípade ich úlohou bolo vyhľadávanie nepriateľských jednotiek, ktoré sa snažili dostať na územie ovládané Červenou armádou, ako aj zisťovanie situácie vlastných presunujúcich sa jednotiek. Sumárne pozorovacie letky do návratu na Slovensko vykonali 1 452 letov v čase 1 320 hodín, pričom nalietali až 264 000 km.¹⁷

Okrem operačných letov nad frontom a územím ovládanom okupačnými armádami sa slovenskí letci so svojimi „Š-328-kami“ podieľali aj na plnení úloh leteckej kuriérnej služby. V súvislosti s výkonom kuriérnej leteckej služby treba zdôrazniť, že prevažná časť z nich pripadá na letku 2 npor. let. F. Wágnera a lietadlá typu Š-328, ktoré od 25. 7. 1941 prevzali na seba úlohu zabezpečiť leteckú kuriérnu službu od kuriérnej letky stot. let. v zál. I. Kubiša. K tejto zmene došlo z dvoch hlavných dôvodov. Prvým z týchto dôvodov bolo, že na východnom fronte velenie slovenskej armády nasadilo až tri pozorovacie letky (1, 2, 3), ktoré však neboli dostatočne operačne vyťažené. Druhým z nich bola tá skutočnosť, že sa jednoznačne ukázalo, že malé športové lietadlá, ktorými bola predovšetkým vybavená Kubišova kuriérna letka (Be-50, Be-150, Be-555), svojimi technickými výkonmi nepostačovali na plnenie narastajúcich úloh v oblasti zabezpečenia presunu správ a materiálu medzi zázemím a čoraz vzdialenejším frontom.

O tom, že ani táto časť leteckej činnosti nebola na samom „konci záujmu“ velenia slovenskej armády, hovoria aj nasledovné riadky zverejnené v dobovom článku pplk. gšt. E. Novotného pod názvom *Slovenské vzdušné zbrane v poľnom ťažení proti SSR v roku 1941:..., Neoceniteľné služby v tomto poľnom ťažení preukázala letecká kuriérna služba. „... „Skoro 98% všetkej pošty sa dopravovalo leteckou kuriérnou službou. Denne brázdilo vzduchom jedno lietadlo z frontu do Bratislavy a jedno opačným smerom z Bratislavy na front. Celkom vykonala 704 preletov za 1108 hodín a pri tom nalietala 221.600 km a dopravila približne 33.600 kg pošty.“*¹⁸

O skutočnosti, že nielen lety nad frontom mohli ich posádkam priniesť smrť, ale že aj letecká kuriérna služba mala svoje záludnosti a nebezpečia, hovoria dve letecké nehody z obdobia prvého bojového nasadenia slovenského letectva na východnom fronte v roku 1941, jedna z nich s tragickým koncom.

¹⁶HANUS, F.: Útok slovenskej letky na boľševické jednotky. In: Slovenské vojsko, roč. 3, č. 3, s. 47-48.

¹⁷ŠUMICHRAS, Bojové, ref 11, s. 61.

¹⁸NOVOTNÝ, E.: Slovenské vzdušné zbrane v poľnom ťažení proti SSR v roku 1941. In: Slovenské vojsko č. 23-24, roč. 3, s. 371-372.

Prvou z týchto leteckých nehôd bola havária lietadla Š-328-71 posádky čtk. L. Pajtinu (pilot) a por. let. v zál. J. Čižmárika (pozorovateľ), ktorá sa odohrala dňa 26. augusta 1941 o 15.30 h na poľnom letisku Biela Cerkev. Výsledok nehody bol tragický: J. Čižmárik mŕtvy, L. Pajtina ťažko ranený, lietadlo totálne zničené. Podľa záverov vyšetrovacej komisie a vojenského súdu v Bratislave nehodu zapríčinila neopatrná pilotáž L. Pajtinu v súbehu s nespôsobilou pristávacou a vzletovou plochou letiska Biela Cerkev, na ktorej sa v čase pristávania stroja Š-328 nachádzali prekážky (stohy so slamou). Správne nefungovalo ani signalizačné zariadenie letiska. Stotník justície JUDr. L. Meislinger, samosudca vojenského súdu, po komplexnom zvážení všetkých dôkazov rozhodol vo veci havárie Š-328-71 takto: „*Súd za takéhoto stavu vecí, s poukazom na rozchádzajúce sa údaje jednotlivých svedkov, ako aj znalecký posudok, nevezal za dokázané, že by bol obžalovaný (rozumej čtk. L. Pajtina) zanedbal uložené povinnosti a preto ho z nedostatku iných dôkazov o vine spod obžaloby oslobodil.*“¹⁹

Druhá z leteckých nehôd slovenského kuriérneho „*Letova*“ sa stala dňa 7. septembra 1941 o 14.35 h nad lesom „*Rakytov*“ v katastri obce Klečenov, okres Trebišov. V tento deň dvojčlenná posádka: rtk. let. Ľ. Jasík, pilot a npor. pech. D. Kunic, pozorovateľ, z dôvodu zlých poveternostných podmienok znížila výšku letu ich stroja Š-328-242 do takej miery, že s ním vrazila do kopca. Obom členom posádky sa podarilo z havarovanej „*kravičky*“ vyslobodiť. Lietadlo však hneď po náraze do zeme začalo horieť. Po príchode komisie na miesto havárie mohol jej predseda, por. let. J. Gurský, stroho konštatovať, že lietadlo úplne zhorelo...²⁰

V súvislosti s touto leteckou nehodou podal veliteľ leteckého pluku trestné oznámenie na hlavného aktéra leteckej nehody, t. j. pilota lietadla. K nemu sa následne pridala vojenský prokurátor, ktorý na Ľ. Jasíka spracoval „*obžalobný návrh*“ z dôvodu: „*že 1) dňa 7. 9. 1941 neposlúchol letového rozkazu č. 13, vydaného veliteľom leteckého parku v Trenč. Biskupiciach ..., aby nelietal do mrakov a aby sa v prípade špatného počasia vrátil, ale napriek špatnému počasiu letel zo Lwova do Trenč. Biskupíc a vletel do mrakov, teda úmyselne odoprel poslušnosť nesplnením služobného rozkazu svojho predstaveného, 2) v dôsledku horeuvedeného rozkazu nesplnenia rozkazu toho istého dňa ako pilot kurírneho lietadla Š-328-242 pri lete z Lwova do Trenč. Biskupíc letel príliš nízko nad zemou, v mrakoch vrazil do kopca, v dôsledku čoho lietadlo zhorelo, pričom ohrozil telesnú bezpečnosť pozorovateľa npor. pech. Daniela Kunica ...*“²¹

Vojenský súd v Bratislave na svojom pojednávaní dňa 3. marca 1942 v predmetnej veci konštatoval, že „*nemôže byť pochyby o tom, že život človeka je statok právnej hodnoty najvyššej a že podľa zisteného skutkového deja bolo možné tento zachrániť len obetovaním lietadla...*“ Zároveň pokračoval: „*..., že obžalovaný (rozumej Ľ. Jasík) konal z neodolateľného donútenia (v stave núdze), ktorý vylučuje ... bezprávnosť činu. Podľa zisteného skutkového stavu obžalovaný stav núdze ... si nezavinil ... sám, nakoľko v čase keď vzniklo nebezpečie života obžalovaného a spolu letca, iného východiska nebolo...*“ Na základe uvedených skutočností súd Ľ. Jasíka oslobodil od obžaloby.²²

Toľko v skratke o leteckých haváriách „*Š-328-iek*“, ktoré počas prvého operačného nasadenia slovenského letectva plnili na východnom fronte náročné úlohy leteckej kuriérnej služby.

Prvé nasadenie slovenského letectva v roku 1941 sa skončilo dňom 15. 10. 1941, keď veliteľstvo Vzdušných zbraní vydalo operačný rozkaz č. 18, v ktorom sa upresňoval presun jednotiek Vzdušných zbraní do materských posádok na Slovensku.

V súvislosti s odchodom slovenských leteckých jednotiek do zázemia treba so všetkou vážnosťou zdôrazniť, že v žiadnom prípade nebol zapríčinený morálnym zlyhaním nasadených

¹⁹VHA Trnava, f. Vojenský súd Bratislava, V tr. 883/42-II.

²⁰VHA Trnava, f. Vojenský súd Bratislava, V tr. 45/42.

²¹VHA Trnava, f. Vojenský súd Bratislava, V tr. 45/42.

²²VHA Trnava, f. Vojenský súd Bratislava, V tr. 45/42.

jednotiek, tak, ako to v minulosti tvrdili niektorí historici, ale z dôvodu celkovej technickej nepripravenosti leteckých jednotiek na ďalšie vedenie bojovej činnosti.

Na technickú nepripravenosť, ktorá prakticky znemožňovala ďalšiu aktívnu účasť slovenského letectva v poli, upozornil zástupca veliteľa Vzdušných zbraní spisom ministra národnej obrany ešte 24. 9. 1941. Vo svojom spise, v ktorom žiadal o odsun pozorovacej letky 1, stíhacej letky 12, Armádneho leteckého parku, 4. a 15. batérie DPLP, objasňoval dôvody navrhovaného riešenia, pričom kládol enormný dôraz na plastické vykreslenie nepriaznivých výsledkov technických odborných prehliadok lietadiel (Š-328, B-534, Bk-534) patriacich obom frontovým letkám. Okrem iného uvádzal, že boli zistené také vážne chyby, ktoré ohrozujú bezpečnosť lietania (prasknuté drevené vrtule, poopadávaná izolačná vrstva potľahu lietadiel, vlhké, plesnivé a čiastočne nahnité drevené súčiastky, hrdzavé kovové súčiastky, atď). Zároveň upozorňoval na skutočnosť, že ak „by lietadlá zostali v poli i cez podzim a zimu následkom podzemných dažďov a mrazu v zime by sa tieto tak poškodili, že by ich na jar nebolo možné použiť na lietanie“.²³ Nezabudol zdôrazniť, že lietadlá, ktorými disponujú obe poľné letky, nie je možné použiť v zimných podmienkach, pretože nie sú vystrojené „saňami“ (rozumej lyžami). Svoju žiadosť ukončil tým, že proti navrhovanému odsunu jednotiek Vzdušných zbraní nemá žiadne námietky ani zástupca šéfa nemeckej leteckej misie Obst. Menne.²⁴

Súhlas s navrhovaným odsunom jednotiek do zázemia dostal už 2. 10. 1941. Avšak kladné stanovisko bolo podmienené predchádzajúcim súhlasom predstaviteľov Nemeckej leteckej misie na Slovensku a tým, že neprítomnosť jednotiek Vzdušných zbraní nebude na úkor bojových akcií.

Aj tieto prekážky boli postupom času prekonané a dňom 16. 10. 1941 sa začal praktický presun jednotiek slovenského letectva do zázemia.²⁵

V súvislosti s nasadením slovenského letectva na východnom fronte, a tým aj operačným použitím lietadiel typu Š-328, treba zdôrazniť, že hoci nasadenie slovenského letectva v roku 1941 bolo z hľadiska bojových výsledkov nesporne úspešné, na druhej strane jasne dokumentovalo celkovú zastaranosť leteckého parku Vzdušných zbraní. Slovenské letectvo už nebolo schopné ďalej úspešne plniť náročné bojové úlohy na východnom fronte proti otrávenému, avšak stále nebezpečnému protivníkovi. Slovenská strana si túto skutočnosť jasne uvedomovala a predstavitelia slovenského MNO hodlali využiť bojové nasadenie slovenskej armády na východnom fronte po boku hitlerovského Nemecka na získanie modernej nemeckej výzbroje a výstroja. Za týmto účelom predložili vojenskému atašé Nemeckého veľvyslanectva v Bratislave Obstl. Heinrichovi Beckerovi presne vyšpecifikované požiadavky na prezbrotie slovenskej armády. V komplexnej požiadavke boli zapracované aj potreby slovenských Vzdušných zbraní. V decembri 1941 spracovali príslušníci zbrojníctva Vojenskej správy prehľad materiálu, ktorý sa mal objednať a dodať z Nemecka. Figurovali v ňom aj konkrétne materiálne požiadavky slovenského letectva: 36 lietadiel typu Focke-Wulf Fw 189, 60 stíhacích lietadiel typu Messerschmitt Bf 109 (v dokumente nesprávne označované ako Me 109), 27 ľahkých bombardérov Dornier Do 215, 24 lietadiel Messerschmitt Bf 108, resp. Fieseler Fi 156, 10 lietadiel Junkers Ju 52, ako aj 15 lietadiel pre školnú jednotku (Arado Ar 96, Focke-Wulf Fw 58, Junkers Ju 52). Po dodaní nemeckých lietadiel v uvedenej typovej skladbe a požadovanom množstve hodlalo velenie letectva prezbrotiť jestvujúce letecké jednotky a vytvoriť jednotky nové.²⁶ Za predpokladu, že by nemecká strana akceptovala slovenskú požiadavku a jej vojenskej správe by dodala požadovaný materiál, šéf VÚ a veliteľ VZ by mal

²³VHA Trnava, f. MNO SR 1939 – 1945, spisy tajné 1941, sign. 14/6/2, č. j. 908.

²⁴VHA Trnava, f. MNO SR 1939 – 1945, spisy tajné 1941, sign. 14/6/2, č. j. 908.

²⁵ŠUMICHRASŤ, Bojové, ref 11, s. 59-60.

²⁶ŠUMICHRASŤ, KLABNÍK, ref 11, s. 17-18.

k dispozícii 16 moderne vyzbrojených leteckých jednotiek (4 pozorovacie, 5 stíhacích, 3 bombardovacie, 2 kuriérne, 1 transportnú a 1 školnú leteckú jednotku). Spolu by tieto letky mali 172 lietadiel.²⁷

Plány velenia slovenskej armády na modernizáciu výzbroje a výstroja dostali výrazné trhliny, keď 24. 1. 1942 postúpila nemecká strana MNO SR stanovisko k požiadavke z júla 1941. V ňom jednoznačne konštatovala, že „*nemecké vojenské kruhy nevidia možnosti nám dodať potrebný materiál*“. V otázke leteckého materiálu vôbec nereflektovali na slovenské požiadavky a v oblasti automobilového materiálu a munície hodlali vyriešiť problém len čiastočne.

O mesiac neskôr, t. j. vo februári 1942, predložilo velenie slovenskej armády minimálny program na prezbrojenie Rýchlej divízie. Obsahoval aj požiadavku na dodávku 12 lietadiel Fw 189 pre pozorovaciu letku, 15 lietadiel Bf 109 pre stíhaciu letku, 24 lietadiel rozličného typu pre kombinovanú letku (po šiestich lietadlách Ju 52, Fi 156, Bf 110 a Ju 87), a ďalej na dodávku 4 ťažkých kanónov kalibru 8,8 cm a 36 ľahkých kanónov kalibru 2 cm.²⁸

Vzhľadom na opakované zamietavé stanoviská nemeckej strany vypracovalo slovenské MNO v marci 1942 dokument, ktorý postúpilo predsedovi vlády SR Dr. Vojtechovi Tukovi a kancelárii prezidenta Slovenskej republiky s cieľom: „*predostretia prehľadu doterajších požiadaviek MNO a pre vysvetlenie postupu MNO pri požadovaní výzbroja pre slovenskú armádu*“.²⁹ Dokument zahŕňal minimálne požiadavky slovenskej strany na dodávky výzbroje a výstroja, ktoré slovenská armáda nevyhnutne potrebovala pre úspešné vedenie bojovej činnosti na východnom fronte. Požiadavka v leteckej časti rátala s dodávkou materiálu pre dve diaľkozvedné (pozorovacie) letky, tri stíhacie letky Bf 109, jednu transportnú letku Ju 52 (12 lietadiel + 2 záložné), jednu kuriérnu letku Bf 108 Taifun, tri lietadlá Fi 156 Storch, tri ťažké kanónové batérie kalibru 8,8 cm a 3 ľahké kanónové batérie kalibru 2 cm s príslušným spojovacím materiálom. V závere tohto úradného spisu apeloval minister národnej obrany gen. F. Čatloš nasledovným spôsobom: „*Keby ani týmto minimálnym požiadavkám nemohlo byť vyhovené, prosíme, aby boli určite zabezpečené aspoň objednávky učené 20. januára (1942) v brnenskej Zbrojovke /príloha 2/, lebo tým sa čiastočne nahradzuje materiál, ktorý z Nemecka nemôžeme dostať a bez neho by naše vojsko bolo nemožné*“.³⁰

Na vysvetlenie: F. Čatloš spomenul požiadavku, v ktorej slovenská strana požadovala pre Vzdušné zbrane aspoň lietadlá zo zásob bývalej čs. armády nachádzajúce sa na území Protektorátu Čechy a Morava. V tomto prípade išlo o lietadlá, ktorými by bolo možné vyzbrojiť tri stíhacie a dve pozorovacie letky (aj s rádiostanicami) a delostreleckú výzbroj pre dve ťažké kanónové kalibru 8,8 cm (úplné) a tri ľahké kanónové batérie kalibru 2 cm.³¹

Na záver možno konštatovať, že ani tento vojenský materiál sa slovenskej strane neodpredal. Z tohto dôvodu nebolo možné plánované letecké jednotky zostaviť a materiálne vybudovať. Napriek všetkým uvedeným problémom stiahnutie prevažnej časti jednotiek Vzdušných zbraní z východného frontu v roku 1941 do zázemia umožnilo veleniu slovenského letectva realizovať nevyhnutné personálne a materiálno-technické opatrenia súvisiace s opätovným bojovým nasadením slovenského letectva do bojov na východnom fronte v druhej polovici roku 1942.

Štvrtým a de facto posledným operačným použitím lietadiel typu Š-328 v rámci Vzdušných zbraní bolo ich nasadenie v rámci bojovej zostavy slovenskej Zaisťovacej divízie, resp. 2. pešej divízie v rokoch 1942 – 1943 a kuriérnej leteckej služby medzi zázemím a poľom. Ich ďalšie

²⁷Tamže, s. 18.

²⁸VHA Trnava, f. MNO SR 1939 – 1945, spisy tajné 1942, sign. 15/74/69.

²⁹VHA Trnava, f. MNO SR 1939 – 1945, spisy tajné 1942, č. j. 82.025.

³⁰Tamže.

³¹ŠUMICHRASŤ, KLABNÍK, ref 11, s. 18.

nasadenie v poli vzišlo po komplexnom posúdení personálnych a materiálnych možností slovenského letectva, ako aj požiadaviek frontových veliteľov.³²

Na základe rozkazu MNO vydal veliteľ Vzdušných zbraní plk. gšt. Š. Jurech 1. 6. 1942 nariadenie na odoslanie pozorovacej letky 1, stíhacej letky 11, 4. batérie DPLP spolu s dvomi spojovacími čatami a dielenským družstvom z leteckého pluku do poľa k Zaisťovacej divízii. Na výkon kuriérnej služby, ktorá spočívala v doprave služobnej a súkromnej pošty, novín a časopisov k slovenským jednotkám nasadeným na fronte, a na okupovanom území Sovietskeho zväzu, určil letku 2, ktorá disponovala lietadlami typu Š-328. Jej veliteľstvo bolo dislokované v ukrajinskom Lvove.³³

Presun leteckých jednotiek k Zaisťovacej divízii nebol náhodný, ale mal priamu súvislosť s nárastom aktivity partizánskych jednotiek v priestore vtedajšej dislokácie divízie. Partizánske oddiely odvážnymi sabotážnymi akciami vážne ohrozovali presuny živej sily a cenného vojenského materiálu po železničnej trati Pinsk – Gomeľ, ktorú chránili príslušníci divízie. Rozsiahly priestor, v ktorom jednotky Zaisťovacej divízie vykonávali bojovú činnosť, si podľa veliteľa divízie vyžadoval, aby okrem posilnenia peších plukov tretími pešími prápormi boli divízii pridelené aj lietadlá a ľahké tanky.³⁴

Novopríchodzie letecké a protiletadlové jednotky boli začlenené do skupiny Vzdušných zbraní pri Zaisťovacej divízii (ďalej SVZ pri ZD). Po taktickej a materiálnej stránke podliehali priamo veliteľovi ZD plk. pech. P. Kunovi. Aby sa zabezpečil odborný a efektívny systém velenia jednotiek Vzdušných zbraní pri ZD, sa pri štábe divízie zriadila funkcia veliteľa SVZ pri ZD.³⁵

Presun do nového operačného priestoru, t. j. k slovenskej k Zaisťovacej divízii, začali dňa 22. 6. 1942 príslušníci letky 1 npor. let. R. Galbavého (krycí názov „Kamčatka 2“). Prelet šiestich „Š-328-iek“ do Žitomira trval dva dni a bol vykonaný na trase Tri Duby – Lvov (pristátie) – Žitomir. Do bojovej činnosti zasiahli už 29. 6. 1942. Prvou bojovou úlohou letky 1 bol letecký prieskum v priestore obce Kliviny, v ktorom sa predošlého dňa odohralo niekoľko bojových stretov okupačných jednotiek patriacich pod Ortskommandaturu Ovruč so silnou skupinou partizánov.³⁶

Dňa 23. 6. 1942 za letkou 1 nasledovala letka 2 stot. let. R. Wágnera, ktorá v súlade s nariadením VVZ zabezpečovala v období od 1. 7. 1942 do 23. 10. 1942 leteckú kuriérnu službu na trase Bratislava – Žitomir (neskôr na trase Bratislava – Trenčianske Biskupice – Žilina – Lvov – Žitomir – Dnepropetrovsk – Rostov – Krasnodar) za účelom prepravy súrnej služobnej pošty, súkromnej (listovej) poľnej pošty a denných časopisov (denníkov).³⁷

Zriadenie leteckej kuriérnej služby na trase Bratislava – Trenčín – Lvov – Žitomir – Dnepropetrovsk sa realizovalo v súlade s dôverným nariadením veliteľa VZ z 12. 6. 1942 a jeho dodatkom z toho istého dňa. Za účelom zabezpečenia prevozu súrnej služobnej pošty zriadila letka 2 na letiskách vo Vajnorochoch a Lvove dva samostatné detašmány. Letecký detašmán vo Vajnorochoch disponoval dvoma lietadlami typu Š-328 a dvoma 2-člennými posádkami. Ďalšie štyri lietadlá rovnakého typu boli umiestnené na Lvovskom letisku, kde boli k dispozícii detašmánu letky stot. let. Fr. Wágnera. Prelet stanovenej trasy mali vykonať dve dvojčlenné posádky lietadiel typu Š-328 v čase 7.00 až 16.30 h. Prvý úsek na trase Bratislava – Trenčín – Lvov mala vykonať posádka detašmánu Vajnory, ktorá mala v Lvove odovzdať poštu zástupcovi ZD, resp. leteckej posádke patriacej Lvovskému detašmánu. Táto mala súrne

³²ŠUMICHRAST, Bojové, ref 11, s. 65-66.

³³VHA Tmava, f. MNO SR 1939 – 1945, spisy tajné 1942, č. j. 82.581.

³⁴BYSTRICKÝ, J.: Zaisťovacia divízia na okupovanom území Ukrajiny a Bieloruska (september 1941 – november 1942). In: Vojenská história, roč. 3, 1999, č. 4, s. 37-38.

³⁵ŠUMICHRAST, Bojové, ref 11, s. 67.

³⁶VHA Tmava, f. MNO SR 1939 – 1945, spisy tajné 1942, č. j. 82. 808.

³⁷VHA Tmava, f. VVZ, Rozkaz VVZ č. 52 z 20. 11. 1942, čl. 212.

poštu bezpečne doručiť až do Dnepropetrovska, kde ju osobne prevzali určení príslušníci RD. Starostlivosť o posádku, ako aj lietadlo typu Š-328, zabezpečovali príslušníci detašmánu Dnepropetrovsk, ktorí patrili k letke 1. V prípade nepriaznivého počasia sa plánovaný prelet uskutočňoval na trase Vajnory – údolie Moravy – podľa železničnej trate na Krakov (možnosť pristátia) – Lvov.³⁸

Od 1. 7. 1942 bola základná trasa modifikovaná o medzipristátie na letisku Žilina, kde posádka lietadla odobrala od pracovníkov ústredne poľných pôšt zásielky v „*plombovaných uzáveroch*“. Posledná zmena súvisiaca s kuriérnou leteckou službou v roku 1942 sa uskutočnila dňom 16. 9. 1942, keď bola pôvodná trasa predĺžená až do Krasnodaru s medzipristátím v Rostove. Predmetná zmena sa uskutočnila na základe žiadosti veliteľa RD.³⁹

Podľa „*Osobitného rozkazu pre činnosť skupiny vzdušných zbraní pri ZD*“ z 15. 6. 1942, ktorý vydal veliteľ ZD plk. pech. P. Kuna, tvorili pozorovacia letka 1 s lietadlami typu Š-328, stíhacia letka 11 a 4./DPLP batéria skupinu Vzdušných zbraní. Základným letiskom pre obe letecké jednotky sa stalo letisko Žitomir – Juh. Velenie divízie pri spracovaní osobitného rozkazu kalkulovalo aj s tou eventualitou, že na základnom letisku nebude môcť byť vedená letecká prevádzka a z tohto dôvodu určilo tzv. zámenné letisko. Ním sa stalo letisko Žitomir – Sever nachádzajúce sa pri cestnej komunikácii spájajúcej Žitomir s Kyjevom. Okrem vyššie uvedených letiskových plôch mali slovenskí letci využívať aj tzv. pracovné letiská Korosten, resp. Ovruč a Kozinki.⁴⁰

Vzhľadom na obsahové zameranie a limitujúci stranový rozsah publikácie uvádzame len úlohy letky 1, ktoré mala stanovené plniť v zostave SVZ pri ZD: prieskum ciest, železníc a vodných tokov s dôrazom na železničnú trať Gomel – Pinsk, spolupráca s vlastnými pozemnými jednotkami, bitevné nálety na zistené nepriateľské ciele, kuriérna služba v priestore ZD a v neposlednom rade evidencia nepriateľských letísk v oblasti divízie.

Okrem letiska Žitomir – Juh, na ktorom boli dislokované letecké jednotky SVZ pri ZD, sa 6. 7. 1942 zriadil aj letecký detašmán na letisku v Kozinkách. Jeho výzbroj tvorili dve stíhacie lietadlá typu B-534 a dve pozorovacie lietadlá typu Š-328. Veliteľom leteckého detašmánu bol npor. let. Ján Frátrič, príslušník letky 1. Úlohou príslušníkov Frátričovho detašmánu bolo spolupracovať v priestore dislokácie pešieho pluku 102 s jeho jednotkami pri trestných akciách proti partizánom. Ďalej mal kontrolovať železničnú trať v úseku Rečica – Mikaševiči a v nevyhnutných prípadoch vykonávať aj bitevné nálety na bezpečne identifikované nepriateľské ciele.⁴¹ Nálety nasledovali spravidla po leteckom prieskume, ktorý zistil a vyhodnotil priestor, v ktorom sa nachádzali nepriateľské sily.

Jednoznačne kladné hodnotenie skutočnosti, že „*letky 1 a 11 sa včlenili do bojovej zostavy ZD a bok po boku so svojimi spolubojovníkmi z pozemných jednotiek plnili náročné bojové úlohy*“, môžeme nájsť už v situačnom hlásení veliteľstva ZD za obdobie od 10. 6. 1942 do 10. 7. 1942. V tomto hlásení pplk. del. Ladislav Šišovský, I a dôstojník štábu ZD konštatoval, že: „*...,lietadlá majú i veľký morálny vplyv jednak na naše jednotky, ktoré sa už necítia osamotené. Na nepriateľa pôsobia tak, že sa neodvážia postaviť sa do otvoreného boja a radšej utečie.*“ V hlásení v časti „*IV. Vzdušná zbraň*“ taktiež uvádzal: „*Koná cenné úlohy (rozumieť letectvo) prieskumné a bojové. Zasahuje bojovo pri zistení partizánskych skupín a spolupracuje s pechotou na akciách.*“⁴²

³⁸ŠUMICHRASŤ, Bojové, ref 11, s. 68.

³⁹Tamže, s. 68.

⁴⁰VHA Trnava, f. MNO SR 1939 – 1945, spisy tajné 1942, č. j. 82. 703.

⁴¹VHA Trnava, f. VZD, Dôverný rozkaz VZD č. 64 z 8. 7. 1942, čl. 105.

⁴²VHA Trnava, f. MNO SR 1939 – 1945, spisy tajné 1942, č. j. 82.808.

O tom, že letectvo pri ZD „*nezasahovalo bojove len pri zistení partizánskych skupín*“, ale že spolupracovalo s pozemnými jednotkami pri všetkých druhoch akcií, dokumentuje činnosť príslušníkov leteckého detašmánu v Kozinkách dňa 2. 8. 1942. V tento deň sa aktívne zúčastnili na neslávne známej trestnej akcii, ktorú nariadil veliteľ pešieho pluku 102 (krycí názov „*Grónsko 5*“) pplk. pech. Michal Lokšík, ako odvetu za smrť ôsmich slovenských vojakov príslušníkov III/102 práporu, ktorých predchádzajúceho večera usmrtila počas prepadu slovenskej automobilovej kolóny pri obci Besujevo približne päťdesiat až šesťdesiatčlenná skupina sovietskych partizánov.⁴³ V súlade s Lokšíkovým nariadením vykonali príslušníci kozinského detašmánu bitevný nálet na obec Maloduša, v ktorej sa však toho dňa nenachádzali žiadne ozbrojené nepriateľské jednotky, ale len bezbranné civilné obyvateľstvo.⁴⁴

Na druhý deň po tragédii v tejto obci vydal veliteľ pešieho pluku 102 rozkaz na vykonanie veľkej vyčisťovacej akcie, ktorá bola spoločnou akciou príslušníkov slovenského pešieho pluku 102, nemeckých jednotiek (nemecký prápor SS pod velením Sturmbannführera Massela, štyri nemecké tanky z pancierového vlaku 25 a jedna pionierska rota s tromi kanónovými člmi) a príslušníkov leteckého detašmánu v Kozinkách.

Trestná akcia proti partizánom v priestore Vasileviči – Babiči – Demeči – Rečica pod krycím názvom „*ADI*“ začala 4. 8. 1942 a skončila 10. 8. 1942. Jej cieľom bolo „*obce a lesy očistiť od nepriateľských živlov*“. Zámer veliteľa protipartizánskej akcie, ktorého jednotky operovali v priestore Babiči – Karovotiči – Budka – Molčany – Rabusa – Demeniči, t. j. „*v silne nepriateľsky naladenom území, kde obyvateľstvo je pod vplyvom nepriateľa a bude preto zákernosťou napomáhať partizánskym odrazom*“, sa však nepodarilo splniť.⁴⁵ Výsledkom akcie bolo len zničenie opustených partizánskych táborov a vypálenie niekoľkých obcí. Napriek tomu veliteľ pešieho pluku 102 pplk. pech. M. Lokšík vysoko oceňoval činnosť slovenských letcov príslušníkov detašmánu v Kozinkách. Podľa jeho hodnotenia sa zhostili svojej úlohy „*veľmi dobre a prieskumom i náletmi okrem bojovej činnosti pôsobili na nepriateľa i civilné obyvateľstvo deprimujúco a výstražne*“. Ďalej zdôrazňoval, „*že tento účinok najmä u civilného obyvateľstva nedá sa ani dobre oceniť*“. Rovnako vysoko hodnotil bojové výkony slovenských vojakov nasadených v tejto akcii aj vojenský veliteľ Ukrajiny, Gen.d.Flieg. Kitzinger. Ten vyslovil „*svoje úplné uznanie a svoju mimoriadnu vďaka všetkým na tejto akcii zúčastneným dôstojníkom, poddôstojníkom a mužstvu slovenskej zaisťovacej divízie, ktorí v boji s prefikáňm a úskočným súperom neprestajne dokazovali hrdinskú zasadzovaciu pohotovosť pri znášaní námah všetkého druhu v nesnadných územných pomeroch*“.⁴⁶

O skutočnosti, že protipartizánske ofenzívne akcie podnecovali odvetné prepady, sa slovenskí letci mohli presvedčiť v dňoch 7. 8. a 15. 8. 1942, keď partizáni napadli letiská v Kozinkách a Žitomire. Obe udalosti boli zaznamenané aj v situačnom hlásení veliteľstva ZD za obdobie od 10. 7. do 10. 8. 1942. V hlásení sa medzi iným konštatovalo, že 7. 8. 1942 partizáni prepadli letiská v Žitomire a v Kozinkách, ale ich útoky boli odrazené bez vlastných strát.⁴⁷ O týždeň neskôr, čiže 14. 8. 1942, slovenský pilot zistil o 06.30 h partizánsky tábor nachádzajúci sa medzi obcami Chaboje a Borzuvka. Letec s novým veliteľom divízie plk. gšt. R. Pilfouskom na palube lietadla ostreloval tábory palubnými zbraňami. Je zrejmé, že letecký nálet na partizánsky tábor bol úspešný, pretože ešte v tú noc sovietski partizáni zaútočili na letisko v Kozinkách. Ich úmysel „*zničiť lietadlá a zlikvidovať personál letiska*“ sa im ale nepodaril z dôvodu obrannej paľby slovenských vojakov.

⁴³ŠUMICHRASŤ, ANĎAL, Letov Š-328 a Š-528, ref 1, s. 4.

⁴⁴BYSTRICKÝ, J.: Zaisťovacia divízia na okupovanom území Ukrajiny a Bieloruska (september 1941 – november 1942). In: Vojenská história, roč. 3, 1999, č. 4, s. 40.

⁴⁵Tamže, s. 41.

⁴⁶VHA Trnava, f. MNO SR 1939 – 1945, spisy tajné 1942, č. j. 82.983.

⁴⁷ŠUMICHRASŤ, Bojové, ref 11, s. 73.

Napriek dosiahnutým bojovým úspechom a preukázateľnému prínosu letectva, nasadeného v rámci ZD, bolo velenie slovenskej armády prinútené vydať pokyn na jeho návrat do materských posádok na Slovensko, s ohľadom na celkovú technickú nepripravenosť Vzdušných zbraní zabezpečiť nepretržitú a bezpečnú prevádzku leteckej techniky a materiálu v tvrdých poľných zimných podmienkach. Z týchto dôvodov už 21. 10. 1942 odletel lietajúci sled letky 1 na materskú základňu Tri Duby. Pozemný sled tejto letky bol od 23. 10. 1942 pripravený na letisku Žitomir – Juh na odchod do zázemia. Po návrate z poľa do vlasti ich bojovú činnosť v poľnom ťažení v roku 1942 ocenil veliteľ VZ tak, že veliteľovi letky npor. let. R. Galbavému a všetkým príslušníkom letky 1 vyslovil svoje veliteľské uznanie a vďaku. Osobitne vyzdvihol: „*veľmi dobrý výkon mechanického personálu a hladké, obratom vykonávané zásobovanie letky potrebným technickým materiálom zo strany leteckého parku*“.⁴⁸

Veliteľ letky 1 okrem pochvalného uznania dostal od prezidenta republiky aj vyznamenanie Za hrdinstvo III. stupňa a Pamätný odznak 1. stupňa, ktoré mu boli udelené za to, že „*pod jeho velením od 3. 6. 1942 do 15. 10. 1942 zúčastnila sa jeho letka úspešne boja proti záškodníkom, kde konala táto letka lety prieskumné, bitevné nálety a bombardovacie útoky. Zhotovila 237 jednotlivých a 14 radových snímok leteckých železnice Pinsk-Gomel oblasti ZD*“.⁴⁹

Dňa 23. 10. 1942 sa vrátili na materské letisko v Spišskej Novej Vsi aj príslušníci letky 2, ktorí ukončili činnosť kuriérnej letky. Veliteľ VZ vyslovil príslušníkom letky 2 v rozkaze VVZ č. 52 z 20. 11. 1942, čl. 212, pochvalné uznanie menom služby (rozumej leteckej) za príkladnú činnosť, ktorou prispeli k vzornému a úspešnému vykonaniu leteckej kuriérnej služby, niekedy za veľmi ťažkých podmienok. V rozkaze zároveň konštatoval, že: „*Veliteľ letky 2 svojimi iniciatívnymi a včasnými zásahmi prekonal všetky ťažkosti, ktoré sa vyskytli a prosper tým nie malou mierou k tomu, že celá letka vykonávala bezchybne svoju ťažkú a zodpovednú úlohu*“.⁵⁰

Návratom pozorovacích letiek 1 a 2 do materských posádok na Slovensku sa definitívne neuzatvorila účasť lietadiel typu Š-328 na východnom fronte. Lietadlá tohto typu sa opäť dostali na front koncom marca, resp. začiatkom apríla 1943, keď začali opätovne lietať nad priestorom zabezpečovaným slovenskou Zaisťovacou divíziou. Tentoraz osvedčené „*kravky*“ používala letka 11 (v niektorých dobových materiáloch označovaná aj ako kombinovaná letka) v boji so sovietskymi partizánmi na území Ukrajiny a Bieloruska.

Posilnenie letky 11 o lietadlá typu Š-328 riešilo nariadenie z 22. 3. 1943, v ktorom sa veliteľovi leteckého pluku nariadilo, aby od letky 3 odoslal „*za najbližšieho priaznivého počasia*“ do poľa k stíhacej letke 11 trojicu lietadiel typu Š-328. V poli mali plniť úlohy podľa rozkazov veliteľa SVZ pri ZD. Berúc do úvahy skutočnosť, že letka 11 v tomto období disponovala len stíhačkami B-534, mali byť „*kravky*“ pri odlete do poľa vybavené aj najnutnejším materiálom na ich obsluhu, ošetrovanie a prevádzku.⁵¹

Do apríla roku 1943 vykonali príslušníci slovenských letiek v rámci ZD celkom 243 bojových náletov a 316 prieskumných letov. Pri bombardovacích letoch zhodili na zistené nepriateľské ciele celkom 2 900 kg leteckých bômb. Ich bojovú činnosť na Ukrajine a v Bielorusku charakterizovala dobová slovenská tlač nasledovne: „*K úspechom a víťazným činom slovenských letcov na východnom fronte v tichosti sa pridružujú ich kamaráti na Ukrajine*

⁴⁸VHA Trnava, f. Letecký pluk, Dôverný rozkaz leteckého pluku č. 17 zo 14. 4. 1943, čl. 5.

⁴⁹VHA Trnava, f. Letecký pluk, Dôverný rozkaz leteckého pluku č. 6 zo 9. 2. 1943, čl. 3.

⁵⁰ŠUMICHRASŤ, Bojové, ref 11, s. 76.

⁵¹O tom, že rozkaz veliteľa leteckého pluku sa realizoval nedbanlivo a povrchno, vypovedá článok zverejnený v dôvernom rozkaze veliteľa leteckého pluku č. 19 zo 4. 5. 1943, v ktorom sa konštatovalo, že dočasný veliteľ letky 3 npor. let. Imrich Výrostko odoslal do poľa tri lietadlá typu Š-328, ktoré neboli vybavené bubnovými zásobníkmi pre pozorovateľské guľomety. Svojím konaním spôsobil: „*..., že lietadlá dolietnuvšie k poľnej jednotke neboli schopné poľnej prevádzky*“ (VHA Trnava, f. Letecký pluk, Dôverný rozkaz leteckého pluku č. 19 zo 4. 5. 1943, čl. 1.)

*a Bielorusku a zapisujú sa tak do dejín boja proti bolševizmu. Bok po boku s kamarátmi od pozemných zbraní, združení s ostatnými národmi Európy v jeden celok, bojujú naši letci ďaleko od domova za lepšiu budúcnosť kontinentu, za bezpečnosť svojho národa a vlasti.*⁵²

Napriek vyššie uvedeným propagandistickým vyjadreniam, ktoré oslavovali činnosť a vysokú bojovú morálku letcov príslušníkov SVZ pri ZD, sa aj v rámci tejto, doposiaľ veľmi kladne hodnotenej jednotky, začali prejavovať rozkladné javy, ktoré vyvrcholili 17. 5. 1943, keď od leteckej jednotky „Atlas 1“ zbehli z letiska Ovruč na lietadle typu Š-328 slob. Imrich Haščík, stk. v zál. Pavol Hrivík (obaja príslušníci letky 11) a stk. v zál. Jozef Jančo (príslušník SPVZ). Ich úmysel bol jednoznačný: navždy sa vyhnúť výkonu vojenských povinností a prejsť na stranu nepriateľa. Podľa výpovede J. Janča z 22. 6. 1943, podanej na veliteľstve oddielu poľného žandárstva v Kozinkách, svoj čin uskutočnili na základe popudu I. Haščíka. Ten bol k SVZ pri ZD premiestnený z LŠ, z ktorej ho pre disciplinárne záležitosti vylúčili. Je zrejmé, že sa I. Haščík s „*odobratím krídel*“ nikdy vnútorne nevyrovnal a v novom služobnom zaradení nevidel ďalšiu budúcnosť. Podľa Jančovho vyhlásenia chcel nájsť novú budúcnosť v sovietskom Rusku. Na realizáciu svojich plánov však potreboval odhodlaných pomocníkov. Nimi sa stali strelníci v zálohe P. Hrivík a J. Jančo. Trojica bola rozhodnutá svoj plán realizovať už v nedeľu 16. 5. 1943. Lenže pre nevhodné letové počasie musela zámer odložiť na druhý deň, t. j. na pondelok 17. 5. 1943. Aby mali voľný prístup k lietadlu, vzal si I. Haščík dobrovoľne službu veliteľa stráže na letisku v Ovruči. V stanovený deň traja sprisahanci spoločne s nič netušiacimi príslušníkmi stráže vytlačili z hangára na letiskovú plochu lietadlo typu Š-328. Prirodzene, že pri realizácii príprav na samotný úlet nepotrebovali žiadnych svedkov, resp. vojakov, ktorí by im mohli plán úletu skomplikovať, preto I. Haščík ako veliteľ stráže odoslal príslušníkov strážneho družstva na strážnicu, kde mali zotrvať až do fiktívneho príchodu veliteľa letky 11. Po krátkej inštrukcii sa trojica zbehov vzniesla na palube lietadla do vzduchu a zamierila smerom na Kursk, odkiaľ mali preletieť líniu nemecko-sovietskeho frontu.

Let sa však nevyvíjal podľa predstáv trojice utečencov a pri obci Černigov bol I. Haščík nútený pristáť pre technickú poruchu lietadla. Po jej odstránení sa opäť vzniesli do vzduchu a pokračovali v dobrodružnom lete smerom na Briansk. Vzhľadom na daždivé počasie stratil I. Haščík orientáciu a po druhýkrát „*sadol*“ s lietadlom v neznámom teréne v blízkosti obce Prvý Vojin, vzdialenej asi 40 km od Brianska. Tam hodlal získať informácie o polohe. V obci však utečencov zadržala nemecká hliadka. Na základe Haščíkovej nepravdivej informácie, že boli vyslaní z Ovruča na prieskum do priestoru Gomel', ale že pre nepriazeň počasia zabľúdili, ich nemecká hliadka prepustila. Následne boli ubytovaní v civilnom dome a taktiež im bola prisľúbená materiálno-technická pomoc (letecký benzín, kyslík ...), aby sa mohli na druhý deň vrátiť k svojej leteckej jednotke. Po istej chvíli sa však Nemci vrátili, slovenských vojakov zatkli a eskortovali do vojenskej väznice v meste Orel. Po desiatich dňoch väznenia ich odoslali na pomocné práce do kuchyne, kde sa im podarilo nájsť na smetisku píľku na železo, ktorou za päť ďalších dní prepílili väzenské mreže, a tým si otvorili cestu na slobodu. Ich útrapy sa však neskončili, pretože na úteku ich zadržala miestna milícia, ktorá ich odovzdala maďarskej vojenskej jednotke v obci Narov'a. Odtiaľto ich bez eskorty odoslali priamo do Brianska. Zo železničnej stanice v Briansku ich osobným automobilom odviezli na nemecké veliteľstvo brianskeho letiska. Tam opätovne zopakovali svoju verziu o nešťastnom „*prieskumnom lete*“ do priestoru Orel. Po vypočutí troch „*zblúdilých spojeneckých letcov*“, ich následne ubytovali v nemeckých kasárňach a sľúbili im, že do Ovruča pošlú fonogram s informáciou o ich osude.

Je pochopiteľné, že zbehovia nečakali na odpoveď z Ovruča. I. Haščík spolu s P. Hrivíkom utiekli ešte v ten istý deň. Unavený J. Jančo však zotrval v priestoroch nemeckých kasární

⁵²ŠUCHA, E.: Slovenské letectvo na Ukrajine a Bielorusku. In: VZLET – mesačník vzdušných zbraní, roč. 2, 1943, č. 6, s. 117.

jeden deň. Potom načerpajúc nové sily tiež zutekal. Jeho anabáza sa skončila 21. 6. 1943 o 0.10 h, keď bol na základe dôverných informácií zaistený por. Rudolfom Chabenom (veliteľom oddielu poľného žandárstva) v obci Kozinky. Stk. v zál. J. Jančo bol neskôr na základe rozsudku poľného súdu uznaný za vinného v plnom rozsahu a následne uväznený vo vojenskej väznici. Jeho dvaja spoločníci, I. Haščík a P. Hrivík, boli v neprítomnosti odsúdení na trest smrti.⁵³

Napriek tomuto činu trojice slovenských vojakov možno konštatovať, že bojová činnosť letky 11 npor. let. L. Hrona sa nijak výrazne neznižila. Opak je pravdou. Bola veľmi intenzívna a jej príslušníci sa aj na lietadlách Š-328 aktívne zapájali do ofenzívnych protipartizánskych akcií, čo pozitívne hodnotili nielen príslušní slovenskí, ale aj nemeckí velitelia. Rovnakú činnosť vyvíjali aj na mieste novej dislokácie divízie v priestore Minska, kde sa letka 11 presunula z letiska Ovruč aj s trojicou „Š-328-iek“.

V súvislosti s bombardovacími a bitevnými, resp. hĺbkovými náletmi, treba poznamenať, že v mnohých prípadoch sa cieľmi slovenských letcov stávali obce, ktoré sa nachádzali v tzv. „partizánskych oblastiach“. Jeden z dokladov o intenzívnej leteckej činnosti „Š-328-iek“ priniesol aj deň 16. 7. 1943, keď trojčlenný roj lietadiel typu Š-328 o 09.50 h zbombardoval a ostreloval z palubných zbraní obce Rybakovčina a Kolodín. O 11.40 h rozšíril paletu bombardovacích náletov ďalší trojčlenný roj lietadiel typu Š-328, ktorý zbombardoval obce Gudnich a Tarasovo. O 13.30 h sa do bombardovania obce Rybakovčina pustilo lietadlo typu Š-328. Od 13.35 do 13.45 h bombardovalo lietadlo typu Š-328 obce Krugloje a Gatnoje. Dobové dokumenty hodnotili nálety ako úspešné akcie, keďže všetky obce po bombardovaní horeli. Už o deň neskôr, t. j. 17. 7. 1943 o 10.45 h, štartoval trojčlenný roj lietadiel typu Š-328, aby zbombardoval obec Borki, ktorú leteckými bombami rozbil a zapálil. Pri týchto typoch leteckých útokov, ktoré neboli v rámci SVZ pri ZD vôbec ojedinelé, bolo veľmi často zasiahnuté aj miestne civilné obyvateľstvo.

Činnosť letky npor. let. L. Hrona pokračovala až do 25. 10. 1943, keď sa definitívne uzavrela jedna z kapitol novodobých vojenských dejín Slovenska – bojová činnosť slovenského letectva v rámci Zaisťovacej divízie, resp. 2. pešej divízie na Ukrajine a Bielorusku. Návratom lietadiel Š-328 k materským jednotkám sa prakticky uzavrela ich bojová činnosť v rámci slovenských Vzdušných zbraní.

Osud osvedčených, avšak totálne zastaraných „kraviek“, ako strojov patriacich do leteckého parku slovenského letectva, sa definitívne uzavrel v ranných hodinách dňa 31. 8. 1944, keď spoločne s ostatnými 26 lietadlami skupiny Vzdušných zbraní pri východoslovenskej armáde preleteli z poľného letiska Išľa pri Prešove na stranu Červenej armády aj osem „Š-328-iek“ patriacich do výzbroje pozorovacej letky 2.⁵⁴

LETOV Š-328 V POVSTALECKOM LETECTVE 1944

Jedným z typov lietadla, ktoré povstaleckí letci použili v bojoch v Slovenskom národnom povstaní, bolo aj lietadlo Š-328. V období vyhlásenia Slovenského národného povstania sa tieto lietadlá nachádzali nielen na letiskách roztrúsených po celom území Slovenska, ale aj na generálnej oprave v materskom závode Letov v Olomouci.⁵⁵

⁵³ŠUMICHRASŤ, Bojové, ref 11, s. 85-86.

⁵⁴RAJLIČ, J. – SEHNAL, J.: Sloveňtí letci 1939 – 1945/ Slovak airman 1939 – 1945. Kolín : Kolínske noviny, 1991, s. 54; taktiež STANISLAV, J. – KLABNÍK, V.: Slovenské letectvo 1944 –1945. Bratislava : Magnet Press, 2003, s. 18-22.

⁵⁵Podrobnejšie pozri napr.: ŠUMICHRASŤ, ANĎAL, Letov Š-328 a Š-528, ref 1.

Časť z týchto lietadiel padla do rúk nemeckým okupačným jednotkám pri postupnom obsadzovaní vojenských objektov na západnom a východnom Slovensku. Napriek skutočnosti, že išlo o lietadlá s nízkou bojovou hodnotou, pre povstalecké letectvo, ktoré sa borilo s akútnym nedostatkom akejkolvek na bojovú činnosť vhodnej leteckej techniky, to predstavovalo nenahraditeľnú stratu.⁵⁶ Takto povstalecké letectvo prišlo aj o dve lietadlá Š-328, ktoré sa nachádzali na letisku vo Vajnorochoch, jednon Š-328 v Spišskej Novej Vsi⁵⁷

Do priamych bojov s postupujúcimi okupačnými jednotkami sa v kabínach „Š-328-iek“ okrem príslušníkov povstaleckej Kombinovanej letky zapojili aj letci operujúci z letiska Poprad, ako aj ich kolegovia z Mokrade.

Už 31. 8. 1944 vykonala trojica pilotov (J. Žálik, F. Preis-Potocký, Kovalinka) celkom 21 operačných letov s úsilím spomaliť postup nepriateľských kolón do priestoru Kežmarok – Poprad. Napriek ich odvahe nezastavili postupujúce nemecké jednotky, ktoré bez väčších ťažkostí postupovali vpred. Jeden z týchto bojových letov opísal v knihe *Takmer pravdivý príbeh* aj M. Beznák, ich priamy účastník. Po prilete do priestoru Kežmarku, kde por. let. J. Pejko pri predchádzajúcom prieskumnom lete našiel nemecké tanky, opísal svoje pocity takto: „Na vežiach tankov sa otvárajú príklopy. Nemci vyliezajú von. Čo chystajú? Uvitací výbor? V ich rukách rozoznávam akési čierne tyče. Doriti, zabudli sme na protiletadlové guľomety! Trpnem od prekvapenia a strachu.“ ... „Vykľáňam sa z lietadla, aby som zamieril čo najpresnejšie. Lavou rukou sa držím trupu, pravú mám pripravenú na bombardovacím prístroji.“ ... „Zamierené! Uvoľňujem všetkých šesť bômb. Vidím, ako sa oddeľujú od trupu. Na krídle sa trepecú franforce rozstrieľaného plátna.“⁵⁸

Ich útoky ustali až krátko pred obsadením popradského letiska, keď čtk. J. Žálik a čtk. F. Preis-Potocký zamierili so značne poškodenými lietadlami Š-328 na letisko Mokrad. Stav ich „kraviek“ nebol najlepší. Preisová „kravka“ pristála s roztrhnutým poťahom krídla a s najmenej 32 zásahmi. Technickému personálu letiska sa ju už nepodarilo uviesť do letuschopného stavu, pretože krátko po prilete ju spoločne s druhou z dvojice popradských „kraviek“ zničilo nemecké letectvo pri bombardovaní letiska Mokrad.⁵⁹

Letci na Mokradi do priletu popradských „kravičiek“ taktiež nezaháľali a so svojim jediným a naviac neozbrojeným „Šmolíkom“ ešte 30. 8. 1944 vykonali niekoľko prieskumných letov. V poobedňajších hodinách podnikla posádka rtk. let. Š. Zúber, pilot a por. let. M. Chrapčiak, pozorovateľ, už aj s čiastočne vyzbrojenou „Š-328-kou“, letecký prieskum severného Spiša, pričom prenikla až nad územie Poľska. V priestore Ždiaru ostrelovali postupujúce nemecké jednotky a pozorovateľ na ne zhadzoval aj zväzky ručných granátov (na Mokradi sa v tej dobe nenachádzali žiadne letecké bomby). Na napádanie nemeckých predsunutých kolón sa podieľala aj ďalšia posádka: npor. let. J. Kolembus, pilot a por. let. A. Strýček, pozorovateľ.⁶⁰

Krátky „život“ mokradskej povstaleckej „Š-328-ky“ sa uzavrel už o deň neskôr, keď ju pri bojovom lete v priestore medzi Popradom a Kvetnicou zostrelila dvojica nemeckých Ju 87. Posádka tvorená rtk. Š. Zúberom a por. let. A. Strýčkom sa z ťažko poškodeného a horiaceho stroja zachránila núdzovým pristátím. Pred nemeckými vojakmi sa včas ukryla v blízkom lese.

Boj slovenských „kraviek“ sa však ani teraz neuzavrel a na povstaleckom nebi tento typ lietadla ďalej reprezentovali stroje patriace do výzbroje Kombinovanej letky, ktoré sa úspešne zapojili do boja na celom úseku frontu, a to nielen z letiska Tri Duby, ale aj krátko tiež z poľného letiska Dražkovce pri Turčianskom Svätom Martine, v súlade s požiadavkami velenia 1. čs. armády na Slovensku.⁶¹

⁵⁶Tamže, s. 5.

⁵⁷STANISLAV, KLABNÍK, ref 54, s. 65.

⁵⁸PROKEŠ, BEZNÁK, ref 3, s. 60.

⁵⁹PROKEŠ, BEZNÁK, ref 3, 61-62; taktiež STANISLAV, J.: Letectvo v prípravách na ozbrojené vystúpenie a jeho účasť v SNP. Bratislava: VEDA, 1996, s. 144; taktiež STANISLAV, KLABNÍK, ref 54, s. 53.

⁶⁰Tamže, s. 52-53.

⁶¹STANISLAV, KLABNÍK, ref 54, s. 74-75.

Vojenská história

Posledný let na „Š-328-kách“ vykonali čat. J. Bielopotocký, pravdepodobne vo dvojici so slob. ašp. E. Rizmannom a rtm. let. M. Žlnka dňa 25. 10. 1944. Ich odletom z ohrozeného povstaleckého letiska Tri Duby na území ovládané Červenou armádou sa definitívne uzavrela história lietadla typu Š-328 na území Slovenskej republiky.⁶²

P. ŠUMICHRAST: DIE LETOV Š-328 IN DEM ARSENAL DER SLOWAKISCHEN LUFTKRÄFTE 1939 – 1944

Die Waffen der slowakischen Luftstreitkräfte, die als Bestandteil der neu geformten Wehrmacht der Slowakischen Republik in den tragischem März-Tagen des Jahres 1939 entstanden, gingen bis zum 29. August 1944, als sich ein beträchtlicher Teil ihrer Angehörigen zum bewaffneten Aufstand der demokratischen Kräften anschloss, einen komplizierten und nicht einmal widersprüchlichen Weg durch. Schon in der Zeit der nicht gerade leichten Entstehung der slowakischen Luftstreitkräfte mussten sie mit einem Teil ihrer beschränkten Kräfte einen unbarmherzigen Kampf gegen die unerwartete Aggression der ungarischen Armee in der Ostslowakei führen und schon in den ersten Tagen des Zweiten Weltkriegs nahmen sie an den Kämpfen gegen Polen an der Seite der deutschen Luftwaffe aktiv teil. Schliesslich, am 22. Juni 1941, betraten sie als Aggressoren das Gebiet der Sowjetunion.

Die Angehörigen der slowakischen Luftstreitkräfte dokumentierten durch die Ergebnisse ihrer Kampftätigkeiten während diesen historischen Ereignissen, dass trotz der schnell alternden Flugtechnik, die vorher einen Bestandteil der Ausrüstung der tschechoslowakischen Luftstreitkräfte bildete, als auch der begrenzten Anzahl von fachlich vorbereiteten Fliegerspezialisten, fähig sind ihre physische und psychische Kräfte zu mobilisieren und mit den Fliegern der übrigen Ländern der Welt, die sich in den bis zu der Zeit am meisten vernichtenden Krieg in der Geschichte der menschlichen Zivilisation anschlossen, Schritt zu halten.

Ein von den Flugzeugtypen, den die slowakischen Flieger an den angeführten Schlachtfeldern erfolgreich nutzten, war die ursprünglich tschechoslowakische einmotorige Mehrzweckmaschine – der Zweidecker Letov Š-328. Die Maschine wurde von dem Kommando der slowakischen Luftstreitkräfte zur Ausfüllung der Aufgaben eines Beobachtungsflugzeuges, leichten Bombenflugzeuges und Flugzeuges, das den militärischen Luftkurrierdienst sichert, bestimmt. Die Entscheidung über diese breite Operationsverwendung des Flugzeuges wurde jedoch nicht durch seine ausgezeichnete Eigenschaften bedingt, sondern durch die ungünstige Situation, die im Flugpark der slowakischen Luftstreitkräfte herrschte.

Im Zusammenhang mit der ganzen technischen Konzeption, als auch den Ausstößen dieses Flugzeuges ist es nötig zu betonen, dass das Produkt der Flugzeugmilitärfabrik Letov, Typ Š-328 mit seiner Konzeption in die 20er Jahre der 20. Jahrhundert gehörte. Schon bei seinem Entstanden hob sich das Flugzeug mit seinen Leistungen nicht ab und war schon bei seiner Einführung ins Arsenal der tschechoslowakischen Luftstreitkräfte moral veraltet. In der Zeit des Zweiten Weltkrieges, als das Flugwesen eine stürmische technische Entwicklung erlebte, wurde die Veralterung dieser Maschinen noch evidenter.

Das Kommando der Luftstreitkräfte, als auch die Piloten der „kleinen Kühen“ (*Spitzname der Maschine Letov Š-328*), mussten bei der Durchführung von Operationstätigkeiten über feindliche Gebiete auch mit weiteren Mangelhaftigkeiten rechnen – z.B. mit der Absenz der Mitteln passiven Schutzes der Besatzung. Das Endresultat, das durch veraltete technische Konzeption, begrenzte Leistung und schwache Ausrüstung des Flugzeuges gegeben war, war klar und bedeutsam: das Flugzeug Š-328 ist möglich erfolgreich nur in dem Kampfraum anzusetzen, in dem sich keine starke feindliche Abfangjäger befindet, bzw. ihm die eigenen Abfangjäger hinreichenden Schutz gewähren. Desto überraschender wirkt die unstrittbare historische Tatsache, dass die Mehrzweckflugzeuge Š-328 – trotz ihrer technischen Veralterung und niedrigen Kampfwert – die slowakischen Flieger nicht nur während der Existenz der slowakischen Luftstreitkräfte, sondern auch in der Zeit des Slowakischen Nationalaufstandes schon als Mitglieder der 1. tschechoslowakischen Armee in der Slowakei erfolgreich benutzten.

⁶²Tamže, s. 97.