

POHĽAD NEMECKÉHO DÔSTOJNÍKA NA BOJOVÚ ČINNOSŤ PRÍSLUŠNÍKOV 1. FRONTOVEJ GARNITÚRY LETKY 13, V OBDOBÍ 9. 1942 – 22. 3. 1943

PETER ŠUMICHRASŤ

P. ŠUMICHRASŤ: The view of the German officer – the chief of the air department of the German air mission in Slovakia – at the operation of the members of the 1st front garniture, squadron 13, in the period from 9/1942 to 22.3.1943.

The author analyses the document, stored in Military historical archive in Trnava, which demonstrates the activity of the members of the 1st front garniture, squadron 13 in the most realistic view. Since 1989 there was no craftsmanship published objectively and freed from ideology, that could demonstrate already mentioned activity.

Military History. Slovakia. 2nd world war. German air mission in Slovakia and its view at the military action of the squadron 13.

Bojové nasadenie 1. frontovej garnitúry letky 13 vzdušných zbraní na východnom fronte v období od októbra 1942 do júla 1943 patrí v slovenskej leteckej historiografii medzi jej najzaujímavejšie, no doposiaľ málo prebádané a zároveň objektívne zhodnotené kapitoly. Problematiku účasti vzdušných zbraní, ako i slovenskej armády v poľnom ťažení proti ZSSR vojenská historiografia povojnového obdobia obchádzala, resp. účelovo skresľovala. Z týchto dôvodov nebola do roku 1989 publikovaná žiadna odborná práca, ktorá by reálne, bez nánosov ideológie, vykreslila bojovú činnosť príslušníkov letky 13. Táto letecká jednotka bola prevažnú dobu svojho druhého operačného nasadenia¹ na východnom fronte začlenená ako 13. slovenská letka k II. skupine Jagdgeschwader 52 Luftwaffe.² Príslušníci letky 13, ktorí prežili vojnové útrapy, ako i niektorí bývalí spolubojovníci z iných jednotiek slovenských vzdušných zbraní v období po 2. svetovej vojne o bojovej činnosti „trinástky“ mlčali, alebo ju skresľovali v súlade s požiadavkami novej doby.

Príkladom toho je aj tvrdenie plk. v. v., bývalého československého leteckého letectva Dušana Slavkovského³, ktorý vo svojej knihe *Vo vzduchu i na zemi* uvádza: „Bratislavská a berlínska propaganda pripisovala tejto letke⁴ mimoriadne úspechy, ktoré fakticky neexisto-

¹Prvé frontové operačné nasadenie letky 13 v poľnom ťažení proti ZSSR trvalo od 3. júla 1941 do 15. augusta 1941. Odlet lietajúceho sledu letky 13 na východný front na trase Kamenica nad Cirochou – Sambor sa uskutočnil na základe vydaného Operačného rozkazu veliteľa Veliteľstva vzdušných zbraní (ďalej len VVZ) č. 1, pre presun zo dňa 30. júna 1941. Funkciu veliteľa VVZ v tomto období vykonával generál Anton Pulanich. Stanovený plánovaný termín preletu (2. júl 1941) nebol dodržaný z dôvodu nepriaznivého počasia – pozri VHA Trnava, Fond MNO – spisy dôverné, č. 100576/Dôv. 1942, s. 12, s. 15-16.

Návrat lietajúceho sledu letky 13 z východného frontu do mierovej posádky v Piešťanoch bol vykonaný dňa 15. augusta 1941 v súlade s Operačným rozkazom VVZ č. 10, časť I., písmeno B. zo dňa 10. augusta 1941. Prelet uskutočnil na trase Tulczyn – Proskurov – Rzesno (pristátie) – Spišská Nová Ves (pristátie) – Piešťany – pozri VHA Trnava, Fond MNO – spisy dôverné, č. 100576/ Dôv. 1942, s. 75–76).

Druhé operačné nasadenie letky 13, resp. jej 1. frontovej garnitúry na východnom fronte trvalo od 27. októbra 1942 do 17. júla 1943.

Dňa 27. októbra 1942 z materského letiska v Piešťanoch v súlade s nariadením náčelníka štábu VVZ pplk. gšt. Alojza Ballaya č. 83795/Taj.let.1942 zo dňa 29. septembra 1942 odšaroval lietajúci sled 8 stíhacích lietadiel Messerschmitt Bf 109 E. Podľa uvedeného nariadenia náčelníka štábu VVZ malo lietajúci sled 1. frontovej garnitúry letky 13 tvoriť 9 stíhacích lietadiel Messerschmitt Bf 109 E, no pre nedostatok ďalších prevádzkyschopných lietadiel rovnakého typu vo výzbroji vzdušných zbraní, bolo nutné znížiť plánovaný počet strojov na 8. Pozri VHA Trnava, Fond MNO – spisy tajné, č. 83267/Taj. 1942).

Návrat väčšiny príslušníkov lietajúceho personálu 1. frontovej garnitúry letky 13 z východného frontu na Slovensko sa uskutočnil do 17. júla 1943.

²VHA Trnava, Fond MNO–spisy dôverné, č. 275689/Dôv. 1943.

³Plk. let. v. v. Dušan Slavkovský nebol nikdy príslušníkom letky 13.

⁴Rozumej letke 13

vali. V skutočnosti naši letci, podobne ako ich priatelia v pozemných jednotkách, svoj „boj“ proti Červenej armáde buď predstierali, buď sabotovali. Aby sa preukazovali voľajakou činnosťou, vymýšľali si boje, ktoré nikdy nevedli a ktoré si navzájom potvrdzovali.“⁵

V rovnakom duchu činnosť slovenských stíhačov na východnom fronte opisala vo svojej knihe *Príhody na krídlach* i dvojica autorov Milan J. Varsík a Miroslav Horák. Ti na základe spomienok príslušníka letky 13, uviedli v jednej z kapitol knihy nasledovné: „Samozrejme, neboli sme všetci rovnakého zmysľania. Ale bola nás prevaha, čo sme neboli ochotní strieľať do Rusov. Hneď od začiatku sme sa stali terčom výsmechu nemeckých stíhačov. Nemali sme totiž nijaký zostrel ... Raz sme boli na návšteve na letisku Golenčik u chorvátskych letcov. Tito nás naučili, ako treba fingovať zostrely a túto fintu sme veľmi skoro aj my zaviedli do praxe.“⁶

Takýmto tvrdeniam priaznivo pomáhala i skutočnosť, že Bojový denník letky 13 sa po skončení 2. svetovej vojny stratil a jeho ďalší osud je neznámy.

Vo Vojenskom historickom archíve v Trnave sa nachádza dokument, ktorý vykresľuje bojovú činnosť príslušníkov 1. frontovej garnitúry letky 13 v objektívnejšom svetle. Má názov: „Hlásenie Obstlt. Weha⁷ o lete k 13 J. G. 52 (slov. Stihacej letke)“ a je zaradený do fondu „Ministerstvo obrany SR 1939–1945 – spisy dôverné, pod č. 255289/Dôv.1943“. Autorom tohto dokumentu bol prednosta leteckého oddelenia Nemeckej leteckej misie na Slovensku⁸ Obstlt. Ignacius Weh. Hlásenie o inšpekčnom lete k letke 13 bolo určené šéfovi DLM in der Slowakei Gen. der Flieger Wilhelmovi Keiperovi. Obstlt. Weh v ňom hlavný dôraz položil predovšetkým na opis činnosti prvej frontovej garnitúry letky 13, v období od novembra 1942 do 15. marca 1943. Hlásenie je v nemčine a jeho preklad v slovenskom jazyku uverejňujeme v úplnom znení.

⁵SLAVKOVSKÝ, D.: Vo vzduchu i na zemi. Bratislava 1969, s. 40.

⁶VARSÍK, M.–HORÁK, M.: Príhody na krídlach. Bratislava 1977, s. 117.

⁷Správne Obstlt. WEH.

⁸Ďalej len DLM in der Slowakei alebo DLM.

Deutsche Luftwaffenmission
in der Slowakei
Abt.: Flieg.Br.B.Nr.Tr. 10/43 geh.

Trenčín, 22. 3. 1943

T a j n é .

Vec: Hlásenie Obstlt. Weha o lete
k 13. J. G. 52 (slov. Stíhacej
letke).

Pre Nemeckú vojenskú leteckú misiu
na Slovensku

B r a t i s l a v a .

Na rozkaz šéfa Deutsche Luftwaffenmission in der Slowakei (ďalej len DLM) mal Obstlt. Weh preveriť vzťahy v 13. J. G. 52 (slov. Stíhacia letka) a v jednotkách k nej pričlenených, t. j. v 4. ľahkej protiletadlovej batérii a v rote hlásnej služby, (a) v prípade potreby mal nadriadené orgány nemeckého letectva požiadať o pomoc.

Odlet bol stanovený na 24.2. z Trenčína lietadlom Caudron C 445, S 21. No keďže pre nepriaznivé počasie nebol odlet resp. prelet Karpát možný bez letu bez vidu, musel byť odlet presunutý na 4. 3. 1943.

Dňa 4. 3. 43 o 14.00 h odletelo⁹ z Trenčína do Krakova.

Dňa 5. 3. 43 poobede dorazilo lietadlo do Nikolajeva, kde sa nachádzala hlavná časť jednotiek slovenského vojenského letectva. Ešte v ten istý večer bol s jednotkami nadviazaný telefonický kontakt a zároveň bola telefonicky ohlásená správa, že stot. D u m b a l a¹⁰ má k dispozícii lietadlá Me 109 G 2¹¹, a do bojov poletí z Kerča.

Na základe správ veliteľov jednotiek v Nikolajeve dňa 6. 3. 1943 sa konštatuje:

13. J. G. 52:

Stot. D u m b a l a je s 3 dôstojníkmi, jednotkou v sile 59 mužov a 9 Me 109 G 2 nasadený v oblasti Kerč 4.

Ku dňu 6. 3. 43 hlásil 24 potvrdených a 9 nepotvrdených zostrelov, vykonaných jeho letkou.

Straty na životoch: 3 piloti¹² a 1 vojak pozemnej služby prišli o život.

Materiálne straty: 1 lietadlo Me 109 F zničené¹³, keďže v čase ústupu nebolo schopné letu, 4 nákladné automobily, 1 sanitný voz, 1 cisterna, 1 poľná kuchyňa, z toho sa 1 voz preboril do Azovského mora, ostatné vozy neboli schopné transportu, lebo mali zlomené nápravy.

⁹ Rozumej lietadlo Caudron C 445.

¹⁰ Rozumej stíhacia letka 13.

¹¹ Letka 13 odovzdala stíhacie lietadlá Messerschmitt Bf 109 F dňa 5. marca 1943 – pozri VHA Trnava, Fond MNO – spisy tajné, č. 3564/Taj. 1943.

¹² Čtk. Jozef Švejdik, čtk. Jozef Vincúr a rtk. Jozef Drlička – rtk. Drlička, narodený 16. 2. 1919 v Piešťanoch, nezvestný od 2. 1. 1943 v priestore Tuapse, odštartoval 2. januára 1943 o 07.05 h ako veliteľ roja na lietadle Messerschmitt Bf 109 F, Wr. N. F-8798, s úlohou sprevádzať nemecké pozorovacie lietadlo Focke-Wulf FW-189 do priestoru Tuapse. V priestore asi 50 km východne od Tuapse (južne od osady Tuba) sa dostali príslušníci roja do boja s nepriateľskými stíhačmi na lietadlách LaGG-3, ktorí boli v početnej prevaha. Číslo rtk. Jozefa Drličku, čtk. Izidor Kovarik nevedel určiť presný počet nepriateľských lietadiel. Následkom krátkeho, avšak prudkého vzdušného boja sa naši stíhači od seba oddelili. Od tejto chvíle čtk. Kovarik svojho vedúceho roja už nevidel a nevedel o ňom podať nijakú informáciu – pozri VHA Trnava, Fond MNO – spisy dôverné, č. 255884/Dôv. 1943.

¹³ Dňa 14. marca 1942 bolo nenávratne stratené stíhacie lietadlo letky 13 Messerschmitt Bf 109 G, Wr. N. 10.473, ktoré pilotoval čtk. Izidor Kovarik v dôsledku núdzového pristátia bez podvozku v neznámom teréne. Preprava lietadla do poľných dielni nebola možná, pretože terén bol neprejazdný.

Dňa 21. marca 1942 núdzovo pristál bez podvozku na vlastnej strane v močaristom teréne na Messerschmitte Bf 109 G, Wr. N. 14.814 čtk. Jozef Štauder. Lietadlo pri vzdušnom súboji so sovietskymi stíhačmi bolo zasiahnuté do motora. Pri núdzovom pristátí „na brucho“ bolo úplne zdemolované. Pozri VHA Trnava, Fond MNO – spisy tajné, č. 3564/Taj. 1943

Na Tamanskom polostrove sa ešte nachádza 1 osobný automobil, 1 cisterna, 4 nákladné automobily a jednotka v sile 25 mužov.

4. Ťažká protiletadlová batéria (Oerlikon):

V Nikolajeve boli prítomní: 1 dôstojník, jednotka v sile 45 mužov, 5 nákladných automobilov a 2 motorky.

V Kerči: 6 Oerlikonov v bojovom postavení, 8 nákladných automobilov s potrebným obsluhujúcim personálom.

V Tamane čakajú na odvoz kompami 2 Oerlikony, 13 nákladných automobilov s potrebným obsluhujúcim personálom.

Straty na životoch: 1 mŕtvy (perforácia žalúdka).

Materiálne škody: 1 osobný automobil (Tatra).

Zostrely: 1 nepotvrdený

Delám chýba munícia a náhradné diely (hlavne, vyteráky a vyhadzovače nábojnic).

Rota hlásnej služby:

v Nikolajeve boli prítomní: 1 dôstojník, jednotka v sile 72 mužov, 5 automobilov typu 17, 1 veľká pojazdná rádiová stanica, 1 ťažké nákladné vozidlo.

V Tamane čakajú na prepravu: 1 automobil typu 17 a jednotka v sile 16 mužov.

Celkové straty: 3 zajatci, 1 automobil Mercedes 2 (zložená náprava), 1 automobil typu 17 (vyhorel), 1 rádiový voz Opel Blitz (zapadol v ťade), 1 ťažký nákladný automobil zn. Klöcker-Dentz (v čase ústupu v oprave, preto bol zničený ohňom).

Prostredníctvom 4. leteckého zboru bola podaná žiadosť o dodávku chýbajúceho materiálu.

Ústup:

Prebehol usporiadane a podľa plánu. Ústup viedol z Azova do Taganrogu cez miesta s nie celkom plnonosným ťadom s 2–3 metrovými puklinami. Pukliny boli premostené hrubými doskami, aby tak bol zabezpečený prejazd vozidiel patriacich k jednotke. Z vozidiel, ktoré ostali zaborené v ťade, dokázali členovia jednotky, z ktorých časť stála vo vode, preložiť všetko cenné, ako vysielачe, prijímače a iné prístroje do iných vozidiel. Ústup sa uskutočnil za zimného večera v silnej snehovej víchrici, a preto treba výkony členov jednotky hodnotiť veľmi vysoko.

Lietadlá Me 109 E 7:

Zo Slovenska po preložení letky na front dorazilo 7 lietadiel Me 109 E 7 do Majkopu.¹⁴ Z nich boli 2 Me 109 E 7 neschopné letu odovzdané frontovým dielňam v Majkope, 1 poškodené lietadlo Me 109 E 7 bolo odovzdané veliteľstvu jednotky 9/XI., 1 Me 109 E 7 poškodený na 20 percent pri núdzovom pristátí bol odvezený a odovzdaný do frontovej opravovne v Nikolajeve a 1 Me 109 E 7 bol odovzdaný frontovým dielňam v Lembergu, zatiaľ čo 2 Me 109 E 7 boli presunuté na Slovensko.

Na žiadosť Obstl. Weha prisľúbila frontová opravovňa v Nikolajeve urýchlenú opravu.

¹⁴Letecký sled 1. frontovej garnitúry letky 13 zložený z 8 stíhacích lietadiel Messerschmitt Bf 109 E odletel na východný front 27. októbra 1942 z letiska Piešťany. Pojazdny sled mal odísť do poľa 7. októbra 1942, no nemecké železničné veliteľstvo ho zaradilo do transportu až 14. októbra 1942. Pozri VHA Trnava, Fond MNO – spisy tajné, č. 83267/Taj. 1942

Počas presunu leteckého sledu 8 slovenských stíhacích lietadiel Messerschmitt Bf 109 E havaroval pri pristátí na letisku v Lembergu rtk. Štefan Martiš. Pozri VHA Trnava, Fond Veliteľstvo RD – spisy tajné, č. 29329/Taj. 1942. Presun leteckého sledu 1. frontovej garnitúry letky 13 do miesta svojho frontového pôsobenia na východnom fronte bol vykonaný v dobe od 27. októbra 1942 do 4. novembra 1942 na trase Piešťany – Kamenica nad Cirochou – Lemberg – Proskurov – Kirovograd – Záporožie – Rostov – Majkop. Pozemný sled 1. frontovej garnitúry letky 13 vykonal presun do Majkopu v čase od 14. októbra 1942 do 28. októbra 1942 na trase Piešťany – Kerč (presun po železnici), Kerč – Taman (presun po mori), Taman – Majkop (po vlastnej osi). Pozri VHA Trnava, Fond Veliteľstvo RD – spisy tajné, pod. č. 29329/Taj. 1942.

Dňa 10. 3. 43 za lepšieho počasia pokračoval let do Dnepropetrovska. Odtiaľ išli pplk. G o l i a n a mjr. gšt. H r e b l a y nákladným autom k Rýchlej divízii. Mjr. gšt. H r e b l a y dostal od MNO príkaz, aby preveril pomery v Rýchlej divízii.

Medzitým sa Obstlt. W e h obrátil s nevyhnutnými požiadavkami na operačný štáb 4. leteckého zboru¹⁵, ktorý zásobuje 13. J. G. 52.

Pri hlásení u veliaceho generála a veliteľa leteckého okruhu Rostov povedal General der Flieger V i e r l i n g Obstlt. W e h o v i :

„Oznámte Vášmu šéfovi¹⁶ a slovenskému ministrovi národnej obrany, že kdekoľvek som videl slovenských letcov a vojakov, vždy som si všimol ich bezchybné vojenské správanie. V rámci sféry môjho pôsobenia mi nebol hlásený nijaký disciplinárny priestupok, ktorý by stál za zmienku. Tí ľudia¹⁷ pôsobia veľmi dobrým dojmom“.

Medzitým dorazila do Dnepropetrovska správa od Rýchlej divízie, ktorá oznamovala, že mjr. gšt. H r e b l a y bude na vykonanie príkazu potrebovať viac času, ako pôvodne predpokladal. S jeho návratom do Dnepropetrovska preto nemožno rátať pred 16. 3. 43. Preto Obstlt. W e h pokračoval dňa 14. 3. 43 v lete do Kerča. V Kerči pristál o 10.30 h.

Už pri pristátí sa všade stretol s rozradostenými tvármi vojakov. Všetci príslušníci pozemného personálu oznamovali slovenskému pilotovi, že počet potvrdených zostrelov narástol na 38.¹⁸

Po podaní hlásenia¹⁹ potvrdil veliteľ letky stot. Ď u m b a l a veľkú obetavosť a veľké nasadenie letcov, ako aj príslušníkov pozemného personálu.

Výkony letky:

Počet zostrelov podstatne narástol od okamihu, keď bola letka vyzbrojená novými strojmi typu Me 109 G 2. Okrem samotnej stíhacej činnosti bola letka často nasadzovaná ako ochranný sprievod – eskorta – Stuk (strmhľavých bombardovacích lietadiel)²⁰ pri ich útokoch na lodné ciele a prístavné zariadenia v Novorossijsku. Pri nariadených útokoch na pozemné ciele palubnými zbraňami bolo pri viacerých náletoch zničené: množstvo obsluhy diel jednej batérie, množstvo konských povozov, 4 nákladné automobily, 1 ťažné vozidlo a 1 lietadlo na zemi.²¹

¹⁵Správne IV. leteckého zboru.

¹⁶Šéfovi DLM in der Slowakei gen. Keiperovi.

¹⁷Slovenskí vojaci a letci.

¹⁸V tento deň príslušníci letky 13 zostrelili tri sovietske lietadlá. Konkrétne sa na týchto zostreloch podieľali tito slovenskí stíhací letci: por. let. Ján Gerthofer jedno stíhacie lietadlo LaGG-3, čtk. Jozef Štauder jedno stíhacie lietadlo LaGG-3 a čtk. Ján Režňák jedno bombardovacie lietadlo DB-3. Pozri VHA Trnava, Fond MNO – spisy tajné, č. 3564 / Taj. 1943.

¹⁹Hlásenie podal veliteľ slovenskej stíhacej letky 13 stotník letectva Ondrej Ďumbala Obstlt. Wehovi.

²⁰Junkers Ju-87.

²¹V priebehu marca 1943 vykonali príslušníci letky 13 spolu 387 letov v trvaní 347 hodín. Z tohto počtu bolo 296 bojových letov v trvaní 317 hodín a 53 minút.

Rozdelenie bojových letov:

– 196 letov voľného stíhania

– 113 letov sprievodných

– 4 lety prieskumné

– 10 letov – útokov na TP

Predmetné lety vykonali príslušníci letky 13 v priestore Kerč – Petrovskaja – Gelenčík – Novorossijsk – Taman-
ský polostrov.

Pri bojových letoch sa dostali slovenskí stíhači do 22 vzdušných súbojov, v ktorých dosiahli 44 potvrdených
vzdušných víťazstiev. Konkrétne bolo zostrelených:

– 16 stíhacích lietadiel I-16 (Rata)

– 6 stíhacích lietadiel I-153

– 7 stíhacích lietadiel LaGG-3

– 2 stíhacie lietadlá MiG (bez presnejšieho určenia)

Zostrely do 12.00 h dňa 15. 3. 43 – spolu 42 potvrdených:

stot. Ďumbala	1
por. Gerthofer	6 + 1 lietadlo zničené na zemi
por. Kriško	1
rtk. Cyprich	3
rtk. Zeleňák	2
rtk. Švejdík	+ 1
čat. Kovarik	8
čat. Režňák	8
čat. Brezina	4
čat. Jančovič	3
čat. Štauder	3
čat. Vincúr	+ 2

Stot. Ďumbala nemohol po dodávke nových lietadiel pre chorobu 3 týždne lietat'. O veľkom nasadení letky svedčí i skutočnosť, že medzi 42 zostrelmi je aj 13 Rát.

Nemecké vyznamenania:

Železný kríž I. tr. stot. Ď u m b a l a

Železný kríž II. tr. por. K r i š k o

Želený kríž II. tr. por. G e r t h o f e r

Železný kríž II. tr. čat. V i n c ú r

Železný kríž II. tr. čat. J a n č o v i č ²²

Pri slávnostnom odovzdávaní vyznamenaní generálom poľným maršalom von Richthofenom vyslovil veliteľ leteckej armády²³ letke osobitné uznanie. Piaty piloti sú už držiteľmi bronzovej frontovej leteckej spony. Medzitým už bola podaná žiadosť o udelenie Železného kríža I. a II. tr., frontových leteckých spôn a nemeckých odznakov pilota.

Komodor J.G. 52, major R a b a g ²⁴ sa na úkor správania a výkonov slovenskej stíhacej letky vyjadril taktiež veľmi uznanlivo.²⁵ Z poverenia šéfa DLM²⁶ bol vyslovený návrh, aby bola slovenská stíhacia letka vyzbrojená najmodernejšími, novovyrobenými lietadlami Me 109

– 8 bitevných lietadiel Il-2

– 3 bombardovacie lietadlá DB-3

– 1 bombardovacie lietadlo Boston

– 1 bombardovacie lietadlo Pe-2.

Do 31. marca 1943 dosiahli slovenskí stíhací letci – príslušníci 13/JG 52 – 68 vzdušných víťazstiev. Pozri VHA Tmava, Fond MNO – spisy tajné, č. 3564/Taj. 1943.

²²V uvedenom zozname príslušníkov 1. frontovej garnitúry letky 13, ktorí boli dňa 24. januára 1943 vyznamenaní Železným krížom I. a II. triedy, nie je uvedený čtk. Ján Režňák – pozri VHA Tmava, Fond Veliteľstvo RD – spisy dôverné, č. 254/Dôv. I. odd. 1943

²³Gen. Fm. Wolfram von Richthofen sa stal veliteľom 4. Luftflotte 24. júna 1942, keďže predchádzajúci veliteľ 4. Luftflotte Gen. Lt. Löhr bol dňom 24. júna 1942 vymenovaný za veliteľa nemeckých ozbrojených síl na Balkáne. Pozri KUROWSKI, F.: Kříž proti hvězde. Plzeň, Mustang 1997, s. 250

²⁴Správne – mjr. Dietrich Hrabak.

²⁵Marec 1943 priniesol pre príslušníkov letky 13/JG 52 dovedy najväčšiu leteckú činnosť. V tomto mesiaci slovenskí stíhači dosiahli jubilejnú 50. vzdušné víťazstvo. K tomuto úspechu dostala letka 13 mnoho blahoprajných telegramov. Pozri VHA Tmava, Fond MNO – spisy tajné, č. 3564/Taj. 1943. Jedným z gratulantov bol aj rišsky maršal Hermann Göring, ktorý poslal veliteľovi slovenskej stíhacej letky 13 stot. let. Ondrejovi Ďumbalovi tento telegram:

„Dostal som hlásenie, že Vami vedená stíhacia letka dosiahla v krátkom čase 50 vzdušných víťazstiev v spoločnom boji proti bolševickému nepriateľovi. Tento hrdý úspech udatných slovenských stíhačov, ktorí sa osvedčili najmä počas tvrdých zimných bojov na juhu východného frontu, naplňuje ma radosným zadostučiniením. Vám a všetkým príslušníkom letky platí moja vdaka a moje osobitné uznanie so želaním ďalšieho vojenského šťastia.“ Pozri VHA Tmava, Fond Let. pluk, Dôverný rozkaz č. 18/1943 z 21. 4. 1943, článok 4.

²⁶Ide o obstl. Weha.

G 4, keďže Slovensko tieto lietadlá odkúpi. Komodor²⁷ navrhované prezbrosenie prisľúbil. Verzia G 4²⁸, ktorá je taktiež ako G 2 vyzbrojená 3 kanónmi a 2 guľometmi, je na rozdiel od G 2 vybavená rádiostanicou s ľahšou obsluhou a s väčším dosahom (Fu. G. 16). Komodor ďalej zdôraznil, že už v najbližších dňoch musí byť 13. J. G. 52 spolu s inými stíhacími skupinami preložená na Taman.

Nálada v jednotke:

Nálada v jednotke je výborná, strava je veľmi dobrá.

Ubytovanie v upratanej a čistej budove školy. Zdravotný stav je dobrý.

Piloti uskutočňovali lety nad nepriateľským územím až do okamihu, keď sa dostali do účinného dosahu pozemných ručných automatických zbraní nepriateľa.

Odev:

Každodenným používaním v poli sa odev i obuv opotrebovali, ich výmena a doplnenie sú preto nevyhnutné.

Skúsenosti:

Slovenský výsosťný znak – modrý križ na bielom podklade s červeným kruhom – si možno v zápale boja ľahko pomýliť so sovietskou červenou hviezdou, a tak boli slovenskí stíhači v niektorých prípadoch ostreľovaní vlastným, resp. nemeckým protiletadlovým delostrelectvom. Letka preto lieta s nemeckým výsosťným znakom a na vrtuľovom náboji nosí slovenské štátne farby: bielu, modrú, červenú.

Nemecký styčný dôstojník:

Letke bol pridelený 1 nemecký styčný dôstojník:

hptm. T h i m ako letecký styčný dôstojník,

1 feldw. ako vrchný dielenský majster,

1 feldw. ako dielenský majster,

1 feldw. ako správca materiálu,

1 gefreiter ako pisár.

Hptm. T h i m²⁹ bol poverený, aby prostredníctvom telegrafu okamžite informoval DLM o všetkých podstatných udalostiach, t. j. o zostreloch, prelozeniach, stratách, ako aj o všetkých dôležitých zmenách.

Dňa 15. 3. 43 nasledoval odlet do Nikolajeva.

Do Nikolajeva leteli i 2 piloti slovenskej stíhacej letky, aby si tu prevzali lietadlá G 4.³⁰

Dňa 16. 3. 43 sa pokračovalo v lete do Dnepropetrovska. Poručík F i l i p od slovenskej rotý hlásnej služby letel spolu s posádkou z Nikolajeva do Dnepropetrovska. Za prítomnosti Obstlt. W e h a opätovne požiadal spojovacieho náčelníka 4. leteckého zboru o doplnenie chýbajúceho materiálu.

Dňa 17. 3. 43 spätný let z Dnepropetrovska do Proskurova. Medzipristátie v Umane pre husté sneženie a poruchu motora.

Dňa 18. 3. 43 let Uman – Krakov – Trenčín.

Web
Oberstleutnant.

²⁷Ide o mjr. Dietricha Hrabaka.

²⁸Messerschmitt Bf 109 G 4.

²⁹Správne hptm. Thiem.

³⁰Messerschmitt Bf 109 G-4.