

## MESSERSCHMITT BF 109 E SLOVENSKÝCH VZDUŠNÝCH ZBRANÍ (1942 – 1944)

PETER ŠUMICHRAS T

ŠUMICHRAS T, P.: Messerschmitt Bf 109 E in Slovak Air forces (1942 – 1944). Vojenská história, 11, 2, 2007, pp 48 – 69, Bratislava.

The content of the study is focused on the history of German fighter type Messerschmitt Bf 109 E in Slovak Air forces, which in the period 1942 – 1944 belonged to the armaments of the fighter fleet 13, the most successful air force unit in the years of the WWII. The author provides the basic information in the strict chronological order relating to the legendary type of fighter plane that became the first modern combat plane included in the aviation fleet of the Slovak military aviation. Actually, he describes the historical circumstances connected to the modernization of the morally out of date aviation fleet of the Slovak Air forces by purchasing of modern aviation equipment in Germany (purchase and deliveries of the fighter type Messerschmitt Bf 109 E, training of the necessary aviation staff in the Danish Grov in the 1. half of the year 1942.). Later, he analyses the question of formation, training and combat action of the fleet number 13 in the East front. The author clarifies also the circumstances relating the foundation of the deployment force sub-flight of Messerschmitts Bf 109 E, which members, up to the foundation of so called Deployment fleet of the Air forces, were in charge of the protection of the West Slovakia air space against English – American aviation. The scientific study is ended by the description of the circumstances relating to the training of the so called III. Pilots' garniture of the fighter type Messerschmitt Bf 109 E and by the seizure of the planes by Germans at the airports occupied by them.

Military history. Slovakia. WWII. Slovak aviation in the Eastern front.

Prvým skutočne moderným lietadlom slovenského vojenského letectva v rokoch druhej svetovej vojny bola legendárna nemecká stíhačka typu Bf 109 E. Lietadlá typu Messerschmitt Bf 109 E, pochádzajúce z dielne bavorskej leteckej firmy Bayerische Flugzeugwerke, bytostne späté so vzostupom a pádom nemeckej Luftwaffe, zohrali v období zaradenia do leteckého parku slovenských Vzdušných zbraní (1942 – 1944), významnú a nezastupiteľnú úlohu a natrvalo sa zapísali do vojenských dejín Slovenska.

Verzia lietadla Bf 109 E, predovšetkým v prvých rokoch druhej svetovej vojny, bola medzi stíhacími letcami nemeckej Luftwaffe veľmi obľúbená, a to aj napriek tomu, že z jej tesnej pilotnej kabíny nemali pri lete dobrý výhľad dozadu. Pilot „*Emila*“ taktiež pri rolovaní po VPD nevidel dopredu cez pomerne dlhú prednú časť trupu lietadla. Pre zachovanie objektívnosti treba uviesť aj to, že štart a pristátie na lietadle tohto typu, na podvozku s úzkym rozchodom kolies, si vyžadovalo od pilota, predovšetkým menej skúseného, značnú pozornosť. Napriek vyššie uvedeným nedostatkom, daným technickou koncepciou a konštrukciou stroja, jeho vysoká bojová hodnota, ktorú si udržiaval v prvých rokoch vojny, v plnej miere vyvažovala negatívne vlastnosti „*Emila*“. Aj vďaka kvalitám „*Emila*“ si nemeckí stíhači pripísali na svoje konto veľké množstvo víťazstiev v leteckých súbojoch a získali si zaslúžený rešpekt svojich protivníkov. O nespochybniteľných kvalitách Bf 109 E sa uznanlivo vyjadrovali nielen nemeckí piloti, ale aj príslušníci stíhacích leteckých jednotiek satelitných štátov hitlerovského Nemecka, ktorí mali tú možnosť zasadnúť do kabíny „*Emila*“.<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Napríklad J. Režňák, príslušník slovenských Vzdušných zbraní s 32 potvrdenými víťazstvami vybojovanými na obávanom východnom fronte, si na „*stodeviatku*“ aj po rokoch spomínal takto: „*Bolo to výborné lietadlo, oveľa lepšie*

## SLOVENSKÉ VZDUŠNÉ ZBRANE A STÍHACIE LIETADLÁ BF 109 E

Slovenské letectvo v období svojho vzniku, v marci 1939, nedisponovalo strojmi, ktorých praktická bojová hodnota by dávala veleniu Čatlošovej armády v prípade vojnového konfliktu reálne šance na získanie nadvlády vo vzdušnom priestore. Letecký park poľných letiek tvorili viacúčelové dvojplošníky typu Letov Š-328 so slabšou praktickou bojovou hodnotou, alebo stíhacie lietadlá Avia B-534, resp. Bk-534, ktorých praktická bojová hodnota však rýchlo klesala.

Je pochopiteľné, že príslušní funkcionári ministerstva národnej obrany hľadali z tejto negatívnej situácie východisko. Vzhľadom na absenciu leteckého priemyslu na Slovensku si zreteľne uvedomovali aj tú skutočnosť, že modernizácia leteckého parku sa nedá riešiť z vlastných zdrojov, t. j. nahradením morálne zastaraných lietadiel výrobkami vlastného leteckého priemyslu. Z vyššie uvedeného dôvodu sa ako jediný možný spôsob modernizácie leteckého parku javil priamy nákup moderných lietadiel v zahraničí, predovšetkým však v Nemecku.

Čiastková úloha programu vyzbrojenia vzdušných zbraní modernou leteckou technikou, t. j. zásadná kvalitatívna prestavba leteckého parku stíhacích letiek, bola v dôvernom spise slovenského ministerstva národnej obrany z apríla 1939 zdôvodňovaná nasledovným spôsobom: „*Veliteľstvo vzdušných zbraní postaví jednu úplnú stíhaciu letku, vyzbrojenú úplne nemeckým materiálom. Postavenie tejto letky je nutné, nakoľko náš materiál po stránke upotrebenia v prípade války je už čiastočne zastaralý, jeho nevýhoda je pomerne malá rýchlosť, ktorá v dnešnej taktike stíh. letectva je úplne nedostatočná.*“<sup>2</sup> Jedným z prvých dokumentov, v ktorom slovenská vojenská správa jednoznačne deklarovala seriózný záujem o zakúpenie jedného z najmodernejších typov stíhacích lietadiel tej doby, je dôverný spis zo septembra 1939. V materiáli určenom Nemeckej leteckej misii na Slovensku sa konštatovalo: „*Ministerstvo národnej obrany, VVZ hodlá zaradiť do výzbroja slovenského letectva lietadlá typu Me 109. Žiada Vás o láskavé sprostredkovanie povolenia k odpredajú týchto lietadiel u príslušných ríšskonemeckých úradov pre firmu Messerschmitt.*“ ... „*Vzdušná zbraň tieto lietadlá (12 – 18 kusov) chce zakúpiť ešte z rozpočtu na rok 1940, a preto Vás žiadam, aby vec bola, pokiaľ je to možné, urýchlene prejednaná.*“<sup>3</sup> Napriek tomu, že sa vo fondoch a zbierkach bratislavského Vojenského historického archívu nedochovalo písomné stanovisko nemeckej strany k predmetnej žiadosti, historické fakty viažuce sa k problematike prezbroyenia slovenského letectva na lietadlá typu Bf 109 hovoria jasnou rečou. Nemecká strana zaujala k slovenskej žiadosti zo septembra 1939 negatívny postoj. A to napriek tomu, že Veliteľstvo vzdušných zbraní disponovalo v dodatkovom rozpočte na rok 1940 aj s finančnými prostriedkami vo výške 2 milióny 800-tisíc Ks na zakúpenie „*8 lietadiel M-109 úplne vyzbrojených*“. Tieto moderné lietadlá mali slúžiť pri praktickej príprave pilotov v Leteckej škole a cvičnej letke v Trenčianskych Biskupiciach.

Na spresnenie možno uviesť aj to, že v pôvodnom návrhu dodatkového rozpočtu na rok 1940 figurovala aj požiadavka na zakúpenie výstroja a výzbroje pre jednu úplnú stíhaciu letku vyzbrojenú nemeckým materiálom v celkovej výške 38 miliónov Ks. Z týchto účelovo viazaných prostriedkov plánovalo zakúpiť „*15 stíhacích lietadiel typu M-109*“ za sumu 6 miliónov 750-tisíc Ks, záložné súčiastky pre tento typ lietadla za 8 miliónov Ks a 5 ks záložných motorov v celkovej výške 3 milióny Ks. Na základe rozhodnutia GŠOS z 13. apríla 1940 nebola táto

---

než predchádzajúce. „...*Mohol som držať knipel a ovládať ho dvoma prstami. Štartovanie bolo náročnejšie než pristávanie, pretože mal kormidlá menej účinné pri nízkych rýchlostiach. Lietadlo sa tvárilo, že už chce vzlietnuť, ale bolo ho treba držať na zemi až kým nezískalo dostatočnú rýchlosť.*“ Vo svojom hodnotení ďalej pokračoval: „*Piloti, ktorí to nedodržali, stratili rýchlosť a havarovali.* ŠUMICHRAST, P. – ANĎAL, J.: Messerschmitt Bf 109 B, D a E slovenských pilotov 1942–1944. *Poprad : HT model špeciál* No. 907, 2003, s. 3. Podrobnejšie pozri: ANĎAL, J.: Rozhovor. Ján Režnák, eso s 32 zostrelmi. In: *HT model*, 2002, čís. 14, s. 32.

<sup>2</sup>VHA Bratislava, f. MNO SR 1939 – 1945, spisy dôverné 1940, č. j. 155.253.

<sup>3</sup>Tamže, č. j. 163.623.

požiadavka akceptovaná a dňa 16. apríla bola z návrhu definitívne vypustená.<sup>4</sup> Problém modernizácie leteckého parku slovenského letectva nadobudol nový rozmer v období, keď sa z východného frontu na Slovensko vrátili letecké jednotky, ktoré od 22. júna 1941 do 6. októbra 1941 poskytovali priamu leteckú podporu slovenským a nemeckým pozemným jednotkám, ako aj ochranu nemeckým a vlastným pozorovacím lietadlám pred prípadným útokom sovietskeho stíhacieho letectva.<sup>5</sup> Na základe reálneho vyhodnotenia výsledkov činnosti letectva počas jeho operačného použitia na východnom fronte sa konštatovalo, že prvé nasadenie slovenského letectva na východnom fronte bolo z hľadiska bojových výkonov a správania sa jej personálu v krízových situáciách úspešné. Na druhej strane jasne dokumentovalo celkovú technickú zastaranosť leteckého parku vzdušných zbraní. Slovenské stíhacie a pozorovacie letky s morálne zastaranými dvojpláňníkmi technicky na úrovni 30. rokov 20. storočia, neboli už schopné ďalej úspešne plniť náročné bojové úlohy na východnom fronte proti otrášenému, avšak stále nebezpečnému nepriateľovi.

Velenie slovenskej armády si túto skutočnosť jasne uvedomovalo a hodlalo využiť bojové nasadenie slovenskej armády na východnom fronte po boku hitlerovského Nemecka na získanie modernej nemeckej výzbroje a výstroja. Z tohto dôvodu predložili vojenskému atašé nemeckého veľvyslanectva v Bratislave Obstl. Heinrichovi Beckerovi presne vyšpecifikované požiadavky na prezbrojenie slovenskej armády. V komplexnej požiadavke boli zohľadnené aj potreby vzdušných zbraní.

V decembri 1941 spracovali príslušníci zbrojnictva Vojenskej správy prehľad materiálu, ktorý mal byť objednaný a dodaný z Nemecka. V tomto prehľade boli zapracované aj konkrétne materiálne požiadavky slovenského letectva. Medzi iným leteckým materiálom v ňom figurovalo aj 60 stíhacích lietadiel typu Messerschmitt Bf 109 (v dobovom dokumente označované ako „*Me 109*“ – pozn. P. Š.), ktorými mali byť prezbrojené jestvujúce letecké jednotky a vytvorené jednotky nové. Za predpokladu, že by nemecká strana akceptovala slovenskú požiadavku a jej vojenskej správe by dodala požadovaný materiál, šéf Vzdušného úradu a veliteľ vzdušných zbraní by mal k dispozícii šesťnásť 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.

Plány velenia slovenskej armády na modernizáciu výzbroje a výstroja dostali viac než výrazné trhliny, keď 24. januára 1942 postúpila nemecká strana slovenskému ministerstvu národnej obrany 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.

O mesiac neskôr, t. j. vo februári 1942, predložilo velenie slovenskej armády minimálny program na prezbrojenie Rýchlej divízie. Okrem rôznych typov lietadiel a delostreleckej výzbroje obsahoval aj požiadavku na dodávku 15 lietadiel Bf 109 pre stíhaciu letku.

Vzhľadom na opakované zamietavé stanoviská nemeckej strany vypracovalo slovenské ministerstvo národnej obrany v marci 1942 dokument, ktorý postúpilo predsedovi vlády dr. Vojtechovi Tukovi a kancelárii prezidenta republiky s cieľom: ... „*predostretia prehľadu doterajších požiadaviek MNO a pre vysvetlenie postupu MNO pri požadovaní výzbroja pre slovenskú armádu*“. Dokument zahŕňal minimálne požiadavky slovenskej strany na dodávku výzbroje a výstroja, ktoré slovenská armáda nevyhnutne potrebovala pre úspešné vedenie bojovej činnosti na východnom fronte. Požiadavka v leteckej časti ráta aj s dodávkou materiálu pre tri stíhacie

<sup>4</sup>VHA Bratislava, f. MNO SR 1939 – 1945, spisy dôverné 1940, č. j. 155.253.

<sup>5</sup>Posledný let počas prvého operačného nasadenia slovenského letectva na východnom fronte vykonali dňa 6. 10. 1941 v dobe od 06.45 h – 09.40 h príslušníci letky 1 a 12 v priestore Golubovka – Michajlovka – Afonasievka – Berdjanka – Perešepino – Kovaljova – Mostarovo. Bojový let vykonali za účelom leteckého prieskumu v prospech RD. Podrobnejšie pozri: ŠUMICHRASŤ, P.: *Slovenské letectvo na východní frontě 1941 – 1943*. Cheb : Svět křídél, 2006, s. 77.

letky Bf 109. Na záver tohto úradného spisu upozorňoval minister národnej obrany gen. F. Čatloš predsedu vlády, že „bez splnenia minimálneho požiadavku ... nie je možné rátať s úspešným a výdatným aktívnym zasahovaním slovenského vojska do operačných akcií na jar 1942, ako sme to samozrejme predpokladali.“ „... Keby ani týmto minimálnym požiadavkám nemohlo byť vyhovené, prosíme, aby boli určite zabezpečené aspoň objednávky učené 20. januára (1942) v brnenskej Zbrojovke ..., lebo tým sa čiastočne nahrádza materiál, ktorý z Nemecka nemôžeme dostať a bez neho by naše vojsko bolo nemohúce.“<sup>6</sup>

Na začiatku roka 1942, napriek vyššie uvedeným materiálno-technickým problémom, velenie slovenského letectva začalo prípravné práce spojené s tzv. „jarným zasadením jednotiek vzdušných zbraní do poľa“. Návrhov na opätovné bojové nasadenie jednotiek slovenského letectva bolo niekoľko, ale žiaden z nich nekorešpondoval s reálnymi možnosťami letectva a z objektívnych príčin sa nemohol v plánovanom rozsahu a termíne realizovať. Príčin bolo niekoľko, no rozhodujúcu predstavovala celková technická zastaranosť leteckého parku vzdušných zbraní. Podľa hodnotenia zázemného veliteľstva pre potreby v poli nebolo možné pripustiť „súboj slovenských vzdušných jednotiek zastaralého typu s moderným ruským, anglickým a americkým materiálom“, pretože by to znamenalo „istú smrť letcov a predčasnú stratu celých leteckých zásob. Do úvahy môžu prísť jedine letky nemeckých typov...“

Tento neúprosný fakt si uvedomovali aj predstavitelia Nemeckej leteckej misie na Slovensku na čele s Gen.Maj. Ludwigom Keiperom.<sup>7</sup> Títo na základe oficiálnych hlásení slovenskej proveniencie, vlastného pozorovania, ale aj vďaka blízkym osobným väzbám na príslušníkov vzdušných zbraní, nielenže detailne poznali neuspokojivý materiálno-technický stav slovenského letectva stav výcviku a výchovy jeho príslušníkov, ale aj problémy personálneho rázu. Spoločne s velením slovenského letectva a predovšetkým s predstaviteľmi ríšskeho ministerstva letectva dospeli k jednoznačnému záveru, že predpokladom pre opätovné úspešné nasadenie slovenských stíhačov na východnom fronte je preškolenie leteckého a pozemného personálu na lietadlá typu Bf 109 a následné vybavenie stíhacích letiek moderným leteckým výstrojom a výzbrojou nemeckého pôvodu.

Za týmto účelom velenie Vzdušných zbraní zostavilo 106-člennú skupinu príslušníkov letectva, ktorá sa mala v dňoch 26. februára až 25. apríla 1942 zúčastniť na teoretickom a praktickom výcviku na lietadlá typu Bf 109 v dánskom Grove. Skupinu tvorili vojaci od rozličných jednotiek Vzdušných zbraní v nasledovných odbornostiach: „piloti, mechanici I. a II. triedy, pomocní mechanici, zámočníci na letecké motory, slaboprúdy elektrotechnici pre lietadlá, jemní mechanici pre palubné prístroje, zbrojáři, rádiomechanici, ošetrovatel' padákov, technický účtovník, technický pisár (pomocník technického účtovníka), kuchári, tľmočník a proviantný“.

K forme kurzu sa v článku 17 dôverného rozkazu Vzdušného úradu a veliteľstva vzdušných zbraní č. 6 z 28. februára 1942 uvádzalo nasledovné: „Kurz bude organizovaný ako jedna stíhacia letka. Veliteľom kurzu a letky určujem veliteľa transportu (mjr. let. V. Kačka – pozn. P. Š.), ktorý si zo svojho personálu obsadí jednotlivé funkcie.“<sup>8</sup>

S vyššie uvedenou skupinou sa na služobnú cestu do Nemecka vydala aj 4-členná komisia zložená z príslušníkov Nemeckej leteckej misie (Obstlt. I. Weh – zástupca šéfa misie), slovenského ministerstva národnej obrany (mjr. int. L. Kasl – intendancia) a Veliteľstva vzdušných

<sup>6</sup>F. Čatloš naznačil požiadavku pre svoje letectvo aspoň na lietadlá zo zásob bývalej čs. armády nachádzajúce sa na území Protektorátu Čechy a Morava. V tomto prípade išlo o lietadlá vybavené rádiostanicami, ktoré by tvorili letecký park troch stíhacích a dvoch pozorovacích letiek a o úplnú delostreleckú výzbroj pre dve ťažké kanónové batérie kalibru 8,8 cm a tri ľahké kanónové batérie kalibru 2 cm. Na záver možno konštatovať, že ani tento vojenský materiál nebol slovenskej strane odpredaný. Z tohto dôvodu nebolo možné plánované letecké a protilietadlové jednotky zostaviť a materiálne vybudovať.

<sup>7</sup>Gen.Maj. Ludwig KEIPER, od 1. 1. 1943 Gen.Lt., narodil sa 23. 4. 1894, zomrel 24. 5. 1981. Šéf Nemeckej leteckej misie na Slovensku (od 1. 2. 1941 do 21. 10. 1944). Podrobnejšie pozri napr.: [http://www.geocities.com/~orion47/WEHRMACHT/LUFTWAFFE/Generalleutnant/KEIPER\\_LUDWIG.html](http://www.geocities.com/~orion47/WEHRMACHT/LUFTWAFFE/Generalleutnant/KEIPER_LUDWIG.html)

<sup>8</sup>VHA Bratislava, f. VVZ, Dôverný rozkaz VÚ a VVZ č. 6 z 28. 2. 1942, čl. 17.

zbrani mjr. let. M. Lisický – prednosta I. oddelenia leteckého a mjr. tech. zbroj. let. Ing. J. Voda – prednosta III. oddelenia technického). Úlohou jej členov bolo osobne prerokovať a zariadiť všetky potrebné záležitosti viažuce sa k výcviku slovenského personálu na Bf 109 na ríšskom ministerstve letectva a v stíhacej škole v Grove.<sup>9</sup>

Počas pobytu v dánskom Grove, sa okrem niekoľkokomesačného výcviku na tento účel vytvorenej 5. (slovenskej) školnej letky stíhacej skupiny Drontheim, malo uskutočniť aj prevzatie lietadiel Bf 109. Prevzatie lietadiel mala realizovať 5-členná komisia, ktorú tvorili: mjr. let. M. Lisický (predseda), mjr. let. J. Trnka, mjr. tech. zbroj. let. J. Voda, stot. let. O. Ďumbala a por. let. J. Gerthofer (členovia).<sup>10</sup>

Avšak zloženie pôvodnej komisie platilo len do 20. mája 1942, keď nový veliteľ vzdušných zbraní plk. gšt. Š. Jurech ustanovil novú komisiu na „*kvantitatívne a kvalitatívne prevzatie lietadiel Me 109 a ich príslušenstva od nemeckej L. W. pre slovenskú vzdušnú zbraň*.“<sup>11</sup> Do jej čela postavil pplk. let. J. Ďuranu, veliteľa leteckého pluku, ktorého jeho priamy nadriadený hodnotil ako spoľahlivého, svedomitého, samostatného, húževnatého a iniciatívneho dôstojníka s uhladeným spoločenským správaním, ktorý veľmi dobre ovláda „*predpisy taktické a administratívne*“. Tento nadaný a veľmi bystrý muž, s logickým úsudkom, na základe rozkazu ministra národnej obrany gen. F. Čatloša, vycestoval dňa 13. mája 1942 na služobnú cestu do Nemecka.<sup>12</sup>

Členmi komisie sa stali nasledovní príslušníci letectva: mjr. let. V. Kačka (veliteľ II. perute), mjr. let. J. Trnka (veliteľ Leteckej školy), stot. let. O. Ďumbala (veliteľ letky 13) a por. let. J. Gerthofer (technický dôstojník leteckého pluku). Úloha pplk. let. J. Ďuranu, ako aj ostatných členov komisie, bola v citovanom rozkaze stanovená jednoznačne, bez možnosti jej vlastnej interpretácie: ...“*komisia mi predloží návrh na prevzatie lietadiel do majetku slovenského štátu a za akých podmienok má byť toto prevzatie uskutočnené. Dľa návrhu komisie rozhodne o prevzatí MNO.*“<sup>13</sup> Na predmetných služobných rokovaní sa mali v úlohe expertov podieľať aj mjr. tech. zbroj. let. J. Voda (VVZ) a Stabs. ing. F. Burger (DLM).<sup>14</sup>

Na základe zložitých rokovaní komisie na „*kvantitatívne a kvalitatívne prevzatie lietadiel Me 109 a ich príslušenstva od nemeckej L. W. pre slovenskú vzdušnú zbraň*“ so zástupcami DLM a firmy Messerschmitt A. G. sa nakoniec dospelo k obojstrannej dohode, ktorej výsledkom bolo vypracovanie objednávok „*na dodávku 12 použitých lietadiel Me 109 E-7, na záložné súčiastky pre lietadlá Me 109 a na jeden kus zdviháku E 72 pre lietadlá Me 109*“.<sup>15</sup>

V tejto súvislosti nemožno nespomenúť fakt, že predmetné rokovania sa nevyvíjali podľa predstáv slovenskej strany. Citujúc českého leteckého historika J. Rajlichu: „*nemecká strana, predovšetkým zástupcovia firmy Messerschmitt a predstavitelia DLM, pôsobiaci ako „poradcovia“ MNO, neboli – mierne povedané – príliš dobrými advokátmi slovenských potrieb. So svojimi slovenskými spojencami zohrali nečestnú hru a jednali s nimi ako s vazalmi.*“<sup>16</sup>

Po príchode slovenskej komisie do dánskeho Grove, kde mala splniť za jeden deň niekoľko služobných úloh, sa predseda komisie, pri prehliadke jedenástich lietadiel typu Bf 109 E, vykazovaných výhradne len vo verzii E-7 (dvanásť lietadlo, Bf 109 E-7, W. Nr. 1797, určené

<sup>9</sup>VHA Bratislava, f. VVZ, Dôverný rozkaz VÚ a VVZ č. 6 z 28. 2. 1942, čl. 17.

<sup>10</sup>Tamže.

<sup>11</sup>VHA Bratislava, f. VVZ, Dôverný rozkaz VVZ č. 20 z 20. 5. 1942, čl. 84.

<sup>12</sup>VHA Bratislava, f. VVZ, Dôverný rozkaz leteckého pluku č. 20 z 12. 5. 1942, čl. 1.

Podľa vyššie uvedeného rozkazu VVZ mal na služobnú cestu vycestovať už 12. 5. 1942. Avšak na základe správy o služobnej ceste z 23. 5. 1942 je zrejmé, že do Berlína odcestoval rýchlikom z Bratislavy dňa 13. 5. 1942 o 16.26 h. ŠUMICHRASŤ, P.: Správa pplk. let. J. Ďuranu o služobnej ceste do Berlína a Grove (máj 1942). In: *Vojenská história*, roč. 10, 2006, č. 1, s. 102.

<sup>13</sup>VHA Bratislava, f. VVZ, Dôverný rozkaz VVZ č. 20 z 20. 5. 1942, čl. 84.

<sup>14</sup>Tamže.

<sup>15</sup>VHA Bratislava, f. MNO SR 1939 – 1945, spisy dôverné 1942, č. j. 105.674.

<sup>16</sup>RAJLICH, J.: Stíhací letka 13 Slovenských vzdušných zbraní na východní frontě v letech 1942 – 1943. In: *Historie a vojenství*. Část II., roč. L, 2001, č. 3, s. 288.

pre slovenskú vojenskú správu pri prelete do Grove havarovalo a t. č. sa nachádzalo v oprave v materskej továrni – pozn. P. Š.) dostal do prudkých rozporov so Stabs. ing. F. Burgerom (DLM), ktorý chcel, aby slovenská strana prevzala lietadlá podľa nemeckých predpisov, t. j. spôsobom, ako by stíhacie lietadlá preberal nemecký veliteľ letky z vlastných dielní.<sup>17</sup>

Podľa hlásenia pplk. let. J. Ďuranu z 23. mája 1942, vyššie menovaný príslušník DLM nechcel zámerne pochopiť, že slovenská strana nepreberá lietadlá z vlastných dielní, ale v tomto prípade vystupuje ako kupujúci, ktorý si chce urobiť reálnu predstavu o skutočnej hodnote lietadiel – t. j. o materiáli miliónovej hodnoty. Reálna predstava o skutočnej hodnote nemeckou stranou pripravených lietadiel sa však nedala získať na základe novozaložených drakových a motorových kníh, ako aj palubných kníh, ktorých obsah nekorešpondoval so skutočným technickým stavom preberaných lietadiel. Vzhľadom na výslovné želanie slovenskej komisie, Ing. Kull, zástupca firmy Messerschmitt AG a poverenec RLM, sľúbil, že výnimočne vypracuje a komisii predloží zoznam jednotlivých opráv drakov a motorov, ako aj zoznam prípadných havárií, ktoré tieto lietadlá absolvovali. V súlade s daným sľubom predložil komisii výťah z drakových a motorových kníh, ktorý obsahoval požadované údaje. Komisia si však správnosť údajov v predložennom „výťahu“ nemala možnosť skonfrontovať s originálnymi dokladmi. Dôvod bol prozaický: nemecká strana to striktnie odmietla.

Po zväžení všetkých dostupných informácií, vychádzajúc predovšetkým zo stanoviska RLM z 18. mája 1942, že „slovenskí piloti letky v Grove nesmú prv lietať na týchto lietadlách, dokiaľ nebudú prevzaté do majetku slov. voj. správy z dôvodu, že náklady spojené s prípadným poškodením týchto lietadiel pri výcviku musí už hradiť slov. voj. správa“, slovenská komisia pristúpila na „nemeckú hru“ a na základe predložených dokumentov vykonala len formálne kvantitatívne prevzatie jedenástich lietadiel Bf 109 E.<sup>18</sup>

Do protokolárneho zápisu o prevzatí každého lietadla, vyhotoveného v nemčine, sa komisii podarilo „dostať“ klauzulu, že lietadlá prechádzajú do majetku slovenskej vojenskej správy dňom schválenia preberacích protokolov MNO SR.

Vzhľadom na túto skutočnosť, berúc do úvahy fakt, že výcvik slovenských pilotov na Bf 109 E nepokračuje podľa schváleného časového harmonogramu, došlo medzi komisiou a splnomocnencom RLM Ing. Kullom a zástupcami DLM pplk. Wehom a Stbing. Burgerom k dohode, že MNO SR v prípade oneskoreného schválenia preberacích protokolov vydá písomné prehlásenie, že všetky prípadné škody, ktoré by vznikli v súvislosti s leteckou haváriou (pri výcviku slovenských pilotov – pozn. P. Š.) budú hradené slovenskou vojenskou správou. Na základe tejto dohody súhlasili zástupcovia RLM a DLM, aby sa slovenským frekventantom kurzu umožnilo ďalšie lietanie na lietadlách Bf 109 E, a to aj do času, pokiaľ budú preberacie protokoly schválené.<sup>19</sup>

<sup>17</sup>Slovenská komisia mala počas pobytu v dánskom Grove vykonať v priebehu jedného dňa okrem kvantitatívneho a kvalitatívneho prevzatia jedenástich lietadiel typu Bf 109 E aj úplnú prehliadku kombinovanej letky a jej výcviku.

<sup>18</sup>Pred 18. 5. 1942 bol „oficiálny“ dôvod pre nepokračovanie praktického leteckého výcviku slovenských frekventantov na Bf 109 nedostatok pohonných hmôt.

Napr. por. let. J. Gerthofer vykonal svoj prvý cvičný let na Bf 109 E už 23. 4. 1942. Išlo o stroj s trupovým označením „84“. Por. let. V. Kriško vykonal takýto let až 12. 6. 1942, keď zasadol do kabíny Bf 109 E, trupové označenie „94“. V tento deň vykonali svoj prvý let na „Emilovi“ aj čtk. Š. Martiš (trupové označenie lietadla „92-S“) čtk. J. Režnák (trupové označenie lietadla „94“) a čtk. Pavel Zelenák (trupové označenie „91“). Podrobnejšie pozri: Zápisník letov J. Gerthofera (por. č. letu 6563), V. Kriška (por. č. letu 3190), Š. Martiš (por. č. letu 1081), J. Režnák (por. č. letu 1088) a P. Zelenák (por. č. letu 1617).

<sup>19</sup>Dňa 27. 5. 1942 predložil zástupca veliteľa vzdušných zbraní na štáb ministra národnej obrany spis, v ktorom sa k otázke záruky slovenskej strany v prípade poškodenia lietadiel Bf 109 E pri výcviku v Grove doslova uvádzalo: „Aby pokračovanie výcviku slov. stíhacej letky v Grove nebolo zdržované tým, že prevzatie lietadiel Me 109 E nie je ešte schválené MNO, prehlasuje ministerstvo národnej obrany, že prevezme plné ručenie za náhradu škody vzniklej eventuelnou haváriou niektorého stíhacieho pilota slov. letky v Grove pri výcviku na lietadlách Me 109 E výř. č. 972, 1495, 2787, 2945, 3317, 3461, 5015, 5244, 5924, 6442, 6474 a to až do doby, kým tieto lietadlá nebudú právoplatne prevzaté do majetku slov. voj. správy.“ Podrobnejšie pozri: ŠUMICHRASŤ, P.: Správa pplk. let. J. Ďuranu o služobnej ceste do Berlína a Grove (máj 1942). In: *Vojenská história*, roč. 10, 2006, č. 1, s. 92-93.

Členovia komisie, za prítomnosti mjr. let. V. Kačku, veliteľa výcvikovej letky a mjr. let. t. z. Ing. J. Vodú, vyhotovili dňa 18. mája 1942, po formálnom kvantitatívnom prevzatí predmetnej leteckej techniky internú písomnú zápisnicu, v ktorej opísali udalosti viažuce sa k celému preberaciemu konaniu. Na záver navrhli „*klúč*“ na ohodnotenie prebratých lietadiel. Na základe všetkých dostupných údajov o prebratej leteckej technike a vlastných technických a praktických poznatkov navrhli, aby sa týmto lietadlám priznala hodnota draku vo výške 60 % jeho plnej hodnoty a 40 – 50 % plnej hodnoty leteckého motora Daimler-Benz 601.

Súčasťou návrhu komisie bolo aj odporúčanie, aby MNO schválilo prevzatie lietadiel za predpokladu, že všetky kúpno-predajné podmienky medzi slovenskou vojenskou správou a RLM budú pevne stanovené a za tej výhrady, že RLM vybaví túto letku ešte pred odchodom do poľa všetkým materiálom a v takom počte, aby slovenská stíhacia letka na Bf 109 bola schopná samostatnej taktickej činnosti pri plnení úloh v rámci Rýchlej divízie.<sup>20</sup>

Pplk. let. J. Ďurana v súvislosti s operačnou činnosťou vo vzdušnom priestore Rýchlej divízie zdôraznil, že zo slovenských letcov možno „*dostať maximum výkonov a radostnej práce*“ len v tom prípade, že budú chrániť slovenskú armádu „*a nie napríklad Maďarov, čo by sa pri inom nasadení aj snadno mohli stať*“.

Posledným bodom návrhu komisie bolo odporúčanie vo veci vydania písomného prehlásenia o garancii slovenskej vojenskej správy za všetky škody, ktoré by vznikli v súvislosti s prípadnou haváriou slovenských pilotov.

Po tomto stručnom objasnení najdôležitejších historických faktov viažucich sa k prevzatíu lietadiel 109 E, v krátkosti priblížime výcvik účastníkov kurzu na tomto type lietadla.

Teoretická aj praktická časť kurzu sa uskutočnila v časovom rozmedzí od 1. marca 1942 do 1. júla 1942. Túto skutočnosť nám potvrdzujú okrem záznamov v zápisníkoch letov slovenských pilotov aj dochované posudky nemeckej proveniencie z 25. júna 1942 na pilotov V. Kačku, J. Drličku, Š. Martiša, J. Jančoviča a J. Vincúra. Na základe obsahu týchto dokumentov je zrejmé, že frekventanti kurzu na lietadlách typu Bf 109 vo verzii B, D a E odlietali 12 – 18 hodín, a to pri 8 – 18 štartoch na Bf 109 B a Bf 109 D, ako aj 8 – 15 štartoch na Bf 109 E.<sup>21</sup>

Praktickú časť výcviku začali na cvičných lietadlách Arado Ar 96, najmodernejších cvičných lietadlách druhej svetovej vojny. Dôvod začatia leteckého výcviku na tomto type lietadla bol prozaický. Napriek skutočnosti, že v prípade slovenských frekventantov kurzu išlo zväčša o skúsených stíhacích letcov, do toho času lietali len na stíhacích lietadlách s pevným podvozkom. Praktický návyk získaný pri zaťahovaní a vysúvaní podvozku na cvičnom Arade im mal umožniť bezproblémový prechod na moderný Bf 109, ktorý zaťahovacím podvozkom, samozrejme, disponoval. Do realizácie samotného výcviku na moderných stíhacích lietadlách Bf 109 frekventanti kurzu vykonali 8 – 15 štartov a pristátí na cvičných Aradách, ktoré patrili medzi najpokročilejšie a najmodernejšie cvičné lietadlá svojej doby.<sup>22</sup>

Napríklad veliteľ kurzu V. Kačka absolvoval svoj prvý let na cvičnom Arade už 3. marca 1942, keď v dobe od 14.19 h – 14.26 h nacvičoval štart a pristátie. Spoločne s ním v kabíne stroja usadol aj nemecký inštruktor Oblt. Reinwald.<sup>23</sup>

<sup>20</sup>Vzhľadom na ďalšie udalosti spojené s frontovým nasadením letky 13 na východnom fronte je zrejmé, že odporúčanie Ďuranovej komisie sa MNO SR nepodarilo naplniť. De facto tento stav nastal v decembri 1942, resp. januári 1943, keď Nemci letku 13 postupne prezbrojili na lietadlá Bf 109 F-4 a Bf 109 G-2, ktoré patrili do vlastníctva nemeckej Luftwaffe. V súvislosti s plánmi slovenského velenia na „*výhradné použitie letky na ochranu jednotiek RD*“, je potrebné zdôrazniť, že tieto sa nenaplnili. Nemecké velenie slovenskú stíhaciu letku 13 (označovaná aj ako 13.(slow.)/JG 52) nasadzovalo do bojovej činnosti podľa vlastných potrieb, v súlade s rozhodnutím nemeckého velenia. Podrobnejšie pozri napr.: ŠUMICHRASŤ, P.: *Bojové nasadenie slovenského letectva na východnom fronte 1941 – 1943*. Doktorandská dizertačná práca na HÚ SAV Bratislava, v odbore doktorandského štúdia: 71-02-9 história, slovenské dejiny, v špecializácii: 20. storočie, Bratislava, 2003.

<sup>21</sup>VÚA-VHA AČR Praha, f. kmeňových dokladov, kmeňové doklady V. Kačku, Š. Martiša, J. Drličku, J. Jančoviča a J. Vincúra.

<sup>22</sup>MURAWSKI, M.: *Letadla Luftwaffe. Část 1. Intermodel 1997*, s. 21.

<sup>23</sup>Zápisník letov V. Kačku.

Por. let. V. Kriško, ďalší z účastníkov kurzu, vzlietol po prvýkrát z letiska v dánskom Grove dňa 27. marca 1942 na lietadle typu Ar 96, W. Nr. 122. Účel letu vo svojom zápisníku zaznamenal takto: „*Soznamovací let. Grove – Holstebro – Huming.*“ Stroj pilotoval nemecký inštruktor Lt. Lutter a po dvadsiatich minútach letu sa bezpečne vrátili na materské letisko.

Lt. Lutter, už osem minút po Kriškovom pristátí, štartoval v kabíne toho istého Arada na ďalší let so slovenským pilotom. V tomto prípade išlo o por. let. J. Gerthofera, ďalšieho zo skupiny skúsených slovenských letcov. Jeho cvičný let trval tridsaťtri minút a uskutočnil sa ako „*poznávací let Viborg – Holstebro – Grove*“.<sup>24</sup> Avšak už v popoludňajších hodinách toho istého dňa si obaja slovenskí piloti s Lt. Lutterom vymenili úlohy a už za riadiacou pákou Ar 96, W. Nr. 122, vykonali „*poznávací let, pri ktorom cvičili zatáčky*“.<sup>25</sup>

Neskoršie najväčšie letecké eso slovenských Vzdušných zbraní, vtedajší čtk. J. Režňák, štartoval na svoj prvý let z letiska v Grove dňa 28. marca 1942. V kabíne cvičného lietadla Ar 96, W. Nr. 104, bol s ďalším nemeckým inštruktorom Ofw. Gerstmannom. Ten mu pri štrnásťminútovom lete prakticky predviedol štart, manipuláciu so zaťahovacím podvozkom a nastavovanie dvojlistej vrtule.<sup>26</sup> Režňák vykonal dňa marca ešte ďalšie dva lety spoločne s inštruktorom a dva samostatné lety za účelom cvičenia štartu a pristátia. Čtk. Š. Martiš, člen 1. aj 2. garnitúry letky 13 v poli a tiež neskoršie slovenské letecké eso, absolvoval svoj prvý zoznamovací let v kabíne Arada Ar 96, W. Nr. 104, trupové číslo „3“ dňa 28. marca 1942, v čase od 14.26 – 16.48 h. Rovnako ako s jeho kamarátom J. Režňákom s ním letel nemecký inštruktor Ofw. Gerstmann.<sup>27</sup> Martišov výcvik pokračoval podľa stanoveného programu a bez zvláštnych udalostí až do 14. apríla 1942, keď počas cvičného letu 4-členného roja vysadil motor na jeho Arade Ar 96, W. Nr. 122 a on núdzovo pristál so svojím lietadlom na „*brucho*“.<sup>28</sup>

Na základe štúdia dochovaných a autorovi dostupných zápisníkov letov možno konštatovať, že slovenskí piloti – príslušníci 5. (slovenskej) školnej letky stíhacej skupiny Drontheim po prvýkrát štartovali na Bf 109 D v priebehu 2. dekády mesiaca apríl 1942. Jedným z prvých Slovákov, ktorý vykonali let na „*stodeviatke*“ bol por. let. J. Gerthofer, ktorý svoj „*premiérový*“ štart absolvoval na legendárnom type stíhacieho lietadla na stroji „*Me 109 D-60*“ (v tomto prípade išlo o Bf 109 vo verzii „D“ ako Dora, s trupovým číslom 60 – pozn. P. Š.) dňa 14. apríla 1942 v čase od 16.36 – 16.45 h.<sup>29</sup> O deň neskôr sa k nemu pridala aj veliteľ 5. (slovenskej) školnej letky mjr. let. V. Kačka.<sup>30</sup> Por. let. V. Kriško uskutočnil prvý štart na lietadle Bf 109 D dňa 20. apríla 1942. V tento deň, v čase od 15.00 – 15.07 h, vo vzduchu „*prevetral*“ stíhačku „*Me 109 D-72*“.<sup>31</sup> Čtk. Š. Martiš dostal príležitosť oboznámiť sa vo vzduchu s Bf 109 „*D-43*“, dňa 23. apríla 1942 o 16.16 h. Po 15-minútovom cvičnom lete sa so svojou „*Dorou*“ bezpečne vrátil na letisko v Grove. O ďalšie štyri minúty bol so svojou stíhačkou opäť vo vzduchu s úlohou nacvičovať štart a pristátie. Tento cvičný let skončil o 16.44 h. V ten deň si do svojho zápisníka letov zapísal pod poradovým číslom letu 1069 ešte jeden let na stodeviatke „*D-43*“ trvajúci 7-minút, počas ktorého nacvičoval štart a pristátie.<sup>32</sup> Naopak, posledným frekventantom kurzu, ktorý uskutočnili let na „*Dore*“ bol J. Režňák, ktorý dňa 8. mája 1942 o 17. 30 h prvýkrát sadol do kabíny Bf 109 „*D-43*“, aby vykonal cvičný let za účelom štartu a pristátia. Jeho oneskorený prechod na modernú nemeckú stíhačku však nezapríčinili zlé výsledky pri leteckom výcviku, ale „*ješitnosť*“ nemeckého leteckého inštruktora Ofw. W. Burkhardta, ktorého si tento „*drzý*“ slovenský frekventant dovolil „*zostrelit*“ pri cvičnom súboji na Ar 96. Úspešný vojnový stíhač

<sup>24</sup>Zápisník letov J. Gerthofera.

<sup>25</sup>Zápisník letov V. Kriška, taktiež zápisník letov J. Gerthofera.

<sup>26</sup>Zápisník letov J. Režňáka.

<sup>27</sup>Zápisník letov Š. Martiša z 10. 4. 1938, por. č. letu 1042.

<sup>28</sup>Zápisník letov Š. Martiša z 10. 4. 1938, por. č. letu 1058.

<sup>29</sup>Zápisník letov J. Gerthofera.

<sup>30</sup>Zápisník letov V. Kačku.

<sup>31</sup>Zápisník letov V. Kriška.

<sup>32</sup>Zápisník letov Š. Martiša z 10. 4. 1938, por. č. letu 1042.



J. Režňák si aj po rokoch spomínal na túto úsmevnú udalosť takto: „Pred našim prvým cvičným súbojom mi Burkhardt povedal, že bude na mňa „útočiť“ a ukáže mi ako treba zostreľovať nepriateľa. Ale nepodarilo sa mu ani raz zostať mi za chvostom ...“ „...“ „...nakoniec som mu vždy ostal na chvoste ja. Kamarát Slovák na jeho zadnom sedadle sa na tom dobre zabával. Burkhardt bol taký nahneváný tým, že som ho porazil, že mi bránil prejsť na Bf 109 aj keď už všetci kolegovia na ňom lietali. Nakoniec som aj ja dostal šancu ...“<sup>33</sup>

Po niekoľkých letoch na „Dorách“ si Slováci sadli do kabín „Emilov“. J. Gerthofer, technický dôstojník leteckého pluku, si opäť ako jeden z prvých slovenských pilotov zaznamenal do zápisníku letov v kolónke „lietadlo, typ – číslo“ nasledovný údaj: „Me 109E-89“. Stalo sa tak 23. apríla 1942, keď na tomto lietadle vykonal tri lety za účelom „cvičenia štartu a pristátia“. Takéto lety postupne plnili aj ostatní príslušníci 5. (slovenskej) školnej letky. Pre ilustráciu: mjr. let. V. Kačka sadol po prvýkrát do „Emila“ dňa 24. apríla 1942, V. Kriško dňa 4. júna a J. Režňák 12. júna 1942. Oneskorený prechod väčšiny slovenských frekventantov výcviku na Bf 109E zapríčinili nehody vo veci prevzatia lietadiel Bf 109E slovenskou vojenskou správou. Počet letov, ako aj celkový čas strávený za riadiacou pákou „Emila“ bol u jednotlivých slovenských stíhačov rôzny. Pohyboval sa od 9 do 15 štartov, dovedna viac ako 4 hodiny. Napríklad veliteľ školnej letky V. Kačka odlietal na „Emilovi“ spolu 9 letov v čase 5 h, 3 min. Š. Martiš, ďalší z pilotov – frekventantov výcviku na Bf 109, ktorý dosiahol jedno z najlepších hodnotení, vykonal na Bf 109 E pätnásť štartov a pristátí dovedna trvajúci 4 h, 21 min. Piešťanský rodák J. Drlička, víťaz od ukrajinského Gornostajpolu, sadol počas výcviku v Grove do kabíny Bf 109 E dovedna 12-krát a do zápisníku letov si pripísal 3 h a 36 minút času stráveného vo vzduchu s touto verziou „stodeviatky“. J. Jančovič, ktorý 30. marca 1943 zahynul na východnom fronte, vykonal na Bf 109 E celkom trinásť letov (3 h 33 min.) J. Vincúr, ďalší zo štvorice pilotov, ktorý padol počas bojového nasadenia 1. garnitúry letky 13 v poli, počas 11 letov (3 h 6 min.) na Bf 109 E preukázal „dobrý cit pre lietanie, dobrú reakciu, ráznosť a útočného ducha“.<sup>34</sup>

V súvislosti s prechodom slovenských pilotov na lietadlá typu Bf 109E treba zdôrazniť, že až do konca kurzu lietali aj na starších verziách Messerschmittovej „stodeviatky“ a vyskytli sa aj lety na cvičných Aradách.

Praktický letecký výcvik „na nemeckých stíhacích lietadlách Me 109“ v dánskom Grove vyvrcholil v dňoch 15. – 19. júna 1942, keď piloti absolvovali ostré strelby na P. C. Kurz bol definitívne ukončený dňa 1. júla 1942. Frekventanti kurzu, ktorí sa nezúčastnili na prelete prevzatých stíhacích lietadiel Bf 109, sa vrátili do vlasti vlakovým transportom dňa 6. júla 1942. K ich transportu pripojili aj jeden vagón s náhradnými súčiastkami, prístrojmi a špeciálnym náradím na vykonávanie revízií a opráv lietadiel Bf 109 E v poľných podmienkach.<sup>35</sup>

Prelet prevzatých „stodeviatok“ sa uskutočnil v dňoch 2. – 3. júla 1942 na trase Grove – Ludwiglust – Zerpst – Liegnitz – Piešťany. Slovenskí piloti vyštartovali na prelet dňa 2. júla 1942 o 14.30 h a do Piešťan doleteli dňa 3. júla 1942 o 16.40 h. Neobišiel sa však bez mimo-riadnych udalostí. „Emily“ stot. let. O. Ďumbalu a čtk. Š. Martiša mali počas preletu technické poruchy a do miesta určenia, t. j. na letisko Piešťany v plánovaný čas neprileteli.

Napríklad čtk. Š. Martiš štartoval z grovskej VPD dňa 2. 7. 1942 o 14.19 h, v kabíne Bf 109 E, s trupovým označením „biela 10-S“. Avšak do Ludwiglustu, prvého cieľa svojho preletu nedoletel z dôvodu poruchy motoru DB 601. Už po 25 minútach letu sa musel vrátiť na miesto svojho štartu. Po 36 minútach, počas ktorých sa pozemný technický personál intenzívne venoval jeho „Emilovi“, sa opäť vzniesol do vzduchu a po 1 h, 36 minútach šťastne pristál na letisku v Ludwigluste. V prelete pokračoval o deň neskôr, keď so svojim „Emilom“ zamieril v dvojici

<sup>33</sup> ANĎAL, J.: Rozhovor. Ján Režňák, eso s 32 zostrelmi. In: *HT model*, 2002, č. 14, s. 32.

<sup>34</sup> VŮA Praha, f. kmeňových dokladov, kmeňové doklady V. Kačku, Š. Martiša, J. Drličku, J. Jančoviča a J. Vincúra.

<sup>35</sup> ŠUMICHRAST, P. – KLABNÍK, V.: *Slovenské letectvo 1939 – 1944*. 2. zväzok. Bratislava: Magnet-Press, 2000, s. 73.

s ďalším pilotom do Zerpstu, kde aj po 36 minútach letu šťastne pristál. Smola mu však stále „šliapala“ na päty a pri ďalšom prelete na trase Zerpst – Liegnitz mu počas letu neočakávane odpadla kabína jeho „bielej 10-S-ky“. Poškodený stroj ponechal v starostlivosti nemeckého pozemného personálu a sám odcestoval do miesta materskej posádky.<sup>36</sup>

Vyššie uvedené skutočnosti potvrdzujú dochované zápisníky letov účastníkov preletu, ako aj spomienky pamätníkov a sú odbornej verejnosti známe. Avšak údaje o celkovom počte lietadiel, ktoré slovenskí piloti preleteli na letisko leteckého pluku v Piešťanoch sa rôznia, a to od 9 až po 12 lietadiel typu Bf 109 E. Napríklad J. Rajninec, uznávaný odborník na históriu slovenského letectva v rokoch druhej svetovej vojny, vo svojich prácach tvrdil, že Slováci preleteli deväť lietadiel Bf 109 E (W. Nr. 972, 993, 2787, 2945, 3317, 3461, 5015, 5244, 6474).<sup>37</sup> Podľa martinského leteckého historika V. Klabníka išlo o desať lietadiel Bf 109 E (deviatku slovenských letcov pri prelete personálne „posilnil“ aj nemecký letec Oblt. Reinwald). Nakoniec S. Bursa na základe výsledkov vlastného výskumu tvrdil, že na prelete do Piešťan sa zúčastnilo až 11 lietadiel Bf 109 E. Podľa neho sa k slovenským pilotom pridal okrem Oblt. Reinwalda aj ďalší z nemeckých leteckých inštruktorov z Grove – Lt. Lutter.<sup>38</sup>

Po preškolení časti pilotov na moderné lietadlá Bf 109 E a následnom nákupe moderných stíhacích lietadiel tohto typu sa mohli realizovať plány na opätovné bojové nasadenie slovenského letectva na východnom fronte. Velenie letectva za týmto účelom zostavilo plnohodnotnú bojovú leteckú jednotku, ktorá mala plniť úlohy stíhacej ochrany v priestore bojového nasadenia Rýchlej divízie. Prípravu príslušníkov 1. garnitúry letky 13, ako aj velenie tejto leteckej jednotke na východnom fronte, zverili skúsenému veliteľovi letky 13 stot. let. O. Ďumbalovi.

Vzhľadom na skutočnosť, že v období priprav odchodu letky 13 na front sa na Slovensku nenachádzal dostatočný počet stíhačiek Bf 109 E a tie, ktoré sa už na Slovensku nachádzali, sa šetrili na plánované frontové nasadenie, používali príslušníci 1. garnitúry letky 13 pri plnení programu prípravy na frontové nasadenie aj stroje Avia B-534, Klemm Kl-35 a Arado Ar 96. Neskôr začali lietať aj na Bf 109 E. Počas praktickej leteckej činnosti došlo aj k niekoľkým leteckým haváriám, resp. poškodeniam lietadiel, medzi ktorými figurovali aj lietadlá typu Bf 109 E.<sup>39</sup>

Napríklad dňa 16. septembra 1942 došlo k čiastočnému poškodeniu lietadla Bf 109 E, W. Nr. 972, ktoré pilotoval čtk. J. Štauder. Letecký motor Daimler-Benz DB 601 pre poruchu kompresora vysadil a pilot musel núdzovo pristáť so zatiahnutým podvozkom na letisku v Piešťanoch. Lietadlo sa čiastočne rozbilo, avšak pilot vyviazol bez zranenia. Okrem tejto nehody boli počas výcviku poškodené ešte tri ďalšie lietadlá rovnakého typu. Do odchodu letky na východný

<sup>36</sup>Zápisník letov Š. Martiša z 10. apríla 1938, por. č. letu 1097-1100.

<sup>37</sup>RAJNINEC, J.: *Slovenské letectvo 1939 – 1944*. 1. zväzok. Bratislava : Magnet-Press, 1999, s. 142.

<sup>38</sup>V. Kačka, priamy aktér preletu, vo svojich spomienkach z roku 1992, k udalostiam roku 1942 (a tým aj k preškoleniu v Grove a preletu na Slovensko) uvádza toto: „Po návrate letiek z vých. frontu bolo plánované peškolenie slov. stíhacích pilotov na lietadlá Me 109 (Messerschmitt). To sa uskutočnilo v čase od 25. 2. do 5. 7. 1942 v Grove v Dánsku. Preškolenie absolvovalo celkom 14 stíhacích pilotov, z toho 4 dôstojníci: mjr. Kačka – veliteľ, mjr. Trnka, stot. Ďumbala a stot. Páleníček a 10 rtm a poddôstojníkov. Po skončení preškolenia prileteli sme s 12 lietadlami Me 109.“ KAČKA, V.: Curriculum vitae. Kópia rukopisu vo vlastníctve autora.

Poznámka: vzhľadom na skutočnosť, že doposiaľ nie je známy relevantný dobový dokument (napr. služobný spis MNO SR, VVZ, leteckého pluku; resp. leteckého parku; kniha štartov a pristátí letiska vojenského letiska Piešťany), ktorého obsah by verifikoval počet preletnutých „Emilov“, resp. by sa viazal k opisu udalostí, ktoré sa odohrali na trase ich preletu, nie je možné odbornú diskusiu v predmetnej veci definitívne uzavrieť.

<sup>39</sup>Napríklad čtk. Š. Martiš má vo svojom zápisníku letov počas prípravy na frontové nasadenie zaznamenané nasledovné mimoriadne udalosti: dňa 6. 8. 1942 núdzové pristátie na B-534-513 pri Žarnovici; dňa 9. 9. 1942 porucha na Bf 109 E, Wr. 5244 (podčiarkoval a zvýraznil – pozn. P. Š.); Podrobnejšie pozri: Zápisník letov Š. Martiša z 10. 4. 1938, por. č. letu 1104; 1133.

Jeho kolega čtk. J. Štauder, ďalší z príslušníkov 1. garnitúry letky 13, dňa 25. 7. 1942 havaroval na stíhacom lietadle B-534-259. Za jeho podiel pri vzniku mimoriadnej udalosti mu VVZ odobralo letecké prídavky za mesiac august 1942. VHA Bratislava, f. Letecký pluk, Dôverný rozkaz leteckého pluku č. 43 zo 14. 8. 1942, čl. 2.

front mali byť tieto straty leteckej techniky nahradené vzhľadom na plánované komisionálne prevzatie štyroch stíhačiek Bf 109 E na letisku Erding pri Mníchove. V tejto súvislosti je potrebné zdôrazniť, že plánované doplnenie leteckou technikou sa nakoniec neuskutočnilo.<sup>40</sup>

Príprava štrnástich vybraných stíhacích letcov 1. garnitúry letky 13 sa prakticky realizovala od 1. septembra 1942 do 7. októbra 1942, keď bola letka pripravená na odchod do poľa. Vykonanie ostrých strelieb v dňoch 21. – 25. septembra 1942, na stíhačkách typu Bf 109 E, na leteckej strelnici Nový Dvor – Malacky, v nemeckej ochrannej zóne, ktoré všestranne zabezpečoval slovenský letecký detašmán a hospodárska stotina, sa stalo de facto vyvrcholením príprav odchodu na východný front. Na prvú bojovú letu spojenú s ostrou strelbou z guľometov na vytýčené P. C. štartovali piloti už v skorých popoludňajších hodinách dňa 21. septembra 1942. Po troch dňoch intenzívneho lietania na šiestich stíhačkách Bf 109 E dostali rozkaz zaútočiť na určené pozemné ciele strelbou z kanónov svojich lietadiel. Dňa 25. septembra 1942, po absolvovaní 5 – 9 letov spojených s ostrou strelbou z palubných zbraní, absolvovali príslušníci letky aj záverečné strelby, na ktorých sa zúčastnili náčelník VVZ pplk. gšt. A. Ballay a šéf Nemeckej leteckej misie na Slovensku Gen.Maj. L. Keiper. Obaja vysokí vojenský funkcionári vyjadrili s výsledkami strelieb, predovšetkým však s výsledkami strelieb z palubných kanónov, veľkú spokojnosť. Po tomto dni bola letka 13 vyhlásená za plne bojaskopnú a pripravenú na bojové nasadenie na fronte. Na front mala odísť spoločne s motorizovanou hlásnou rotou so spojovacou čatou a 4. ľahkou batériou DPLP, kde by vytvorili taktickú skupinu Ďumbala. Presun letky 13 bol stanovený dvomi spôsobmi: pozemným sledom a lietajúcim sledom.

Vzhľadom na zameranie publikácie sa nebudeme venovať pozemnému sledu a v krátkosti si objasníme len najdôležitejšie udalosti viažuce sa k lietajúcemu sledu letky 13.

V zmysle nariadenia VVZ z 29. septembra 1942 vo veci odchodu jednotiek vzdušných zbraní do poľa, malo lietajúci sled letky 13 tvoriť deväť lietadiel Bf 109 E. Po niekoľkých haváriách však na Slovensku nebol dostatočný počet letuschopných lietadiel tohto typu. Z tohto dôvodu do poľa odletelo len sedem pilotov na lietadlách Bf 109E (W. Nr. 2787, 2945, 3317, 3461, 5244, 6474, 6476). Príslušníci lietajúceho sledu pod velením stot. let. O. Ďumbalu, v období od 27. októbra 1942 do 4. novembra 1942, prekonalí počas preletu nasledovnú trasu: Piešťany (štart – 27. X. 1942) – Kamenica nad Cirochou (27. X. 1942 – pristátie) – Kamenica nad Cirochou (štart) – Lember (pristátie) – Lember (štart – 31. X. 1942) – Proskurov (pristátie) – Proskurov (štart 1. XI. 1942) – Uman (pristátie) – Uman (štart – 2. XI. 1942) – Kirovograd (pristátie) – Kirovograd (štart – 3. XI. 1942) – Záporožie (pristátie) – Záporožie – (štart – 4. XI. 1942) – Rostov (pristátie) – Rostov (štart) – Majkop (pristátie – 4. XI. 1942).

Presun lietajúceho sledu mal ako jeho technický predvoj zabezpečiť rtk. Š. Martiš, ktorý 17. októbra 1942 na lietadle Bf 109 E-7, W. Nr. 3194, odštartoval z letiska v Piešťanoch. Jeho úlohou bolo na miestach plánovaných medzipristátí zabezpečiť potrebnú technickú pomoc pre svojich kolegov z lietajúceho sledu. Túto sa mu však nepodarilo splniť, pretože už počas medzipristátia v Ľvove havaroval.<sup>41</sup> Zo svojho ťažko poškodeného „Emila“ však vyviazol len s ľahkým zranením. Š. Martiš, vzhľadom na rozsah poškodenia lietadla, ponechal neletuschopnú stíhačku v starostlivosti nemeckého pozemného personálu. Podľa záznamu v jeho zápisníku letov dňa 20. 10. 1942 odletel z letiska Ľvov na E-241.10 do Kamenice nad Cirochou.<sup>42</sup> Letecké havárie a technické problémy neobišli ani príslušníkov lietajúceho sledu. Už počas prvého medzipristátia v Kamenici nad Cirochou mal Drličkov „Emil“ technickú poruchu na podvozku, preto J. Drlička pristál núdzovo na „brucho“. Jeho stroj sa čiastočne poškodil. Napriek tejto nepríjemnej udalosti skupina pokračovala bez J. Drličku v prelete do Ľvova. Lenže ani ľvovské

<sup>40</sup>ŠUMICHRAST, KLABNÍK, ref. 35, s. 90.

<sup>41</sup>Zápisník letov Š. Martiša z 10. 4. 1938, por. č. letu 1168-1169.

<sup>42</sup>Zápisník letov Š. Martiša z 10. 4. 1938, por. č. letu 1170. Prelet na trase Ľvov (Lemberg) – Kamenica nad Cirochou trval 63 minút.

medzipristátie sa neobišlo bez nehody, pretože pri pristávacom manévri havaroval veliteľ letky O. Ďumbala. Leteckú haváriu spôsobilo neočakávané zaklapnutie zámky podvozku. Poškodené lietadlo Bf 109 E bolo uvedené do letuschopného stavu až takmer o štyri dni. Dňa 31. októbra 1942, po odstránení následkov leteckej havárie, pokračovala slovenská skupina v lete do Proskurova. Dňa 4. novembra 1942 dorazila do miesta svojho prvého frontového pôsobiska – kaukazského Majkopu. V Ďumbalovej leteckej jednotke však chýbal J. Drlička. Pre technickú poruchu pohonnej jednotky Daimler-Benz 601 musel núdzovo „sahnúť“ na letisku Umaň. Núdzové pristátie bolo hladké a po výmene motora bolo lietadlo opäť letuschopné. Drlička sa napokon pripojil k jednotke až v polovici decembra 1942.

Stíhaciu letku 13 po príchode do Majkopu zaradili k II./JG 52. Od jej veliteľa Hptm. Johannesesa Steinhoffa dostávala rozkazy na vykonanie jednotlivých operačných letov. Konkrétny personálny výber pilotov však zostal v právomoci veliteľa slovenskej leteckej jednotky. Napriek úspechu, ktorý Slováci docielili dňa 28. novembra 1942, keď v leteckom súboji dvoch slovenských stíhačov na Bf 109 E proti 9-člennej skupine sovietskych stíhačov na I-153 získali tri zostrelky, nebola situácia vo výzbroji jednotky vôbec priaznivá. Už počas prvého mesiaca na fronte sa počet bojaskopných lietadiel Bf 109 E dramaticky znížil na tri. Túto skutočnosť kriticky komentoval vo svojom hlásení veliteľ letky 13, keď konštatoval, že vo výzbroji letky sa nachádza päť lietadiel Bf 109 E, z ktorých sú však len tri bojaskopné. Dňa 27. novembra 1942 stratila letka 13 lietadlo Bf 109 E, ktoré pilotoval J. Vincúr. Z dôvodu prasknutého olejového potrubia motora musel núdzovo pristáť na vlastnej strane frontu, vo vzdialenosti asi 10 km pred predným okrajom hlavnej bojovej línie. Vzhľadom na neutešený technický stav leteckého parku slovenskej letky prideliť 52. stíhacia eskadra letke 13 jedno lietadlo Bf 109 G.

V tomto období už VVZ disponovalo tajným spisom šéfa Nemeckej leteckej misie na Slovensku z 9. novembra 1942, v ktorom sa medzi iným konštatovalo, že „letka Me 109 E 0-7“ (rozumieť stíhacia letka 13 v poli – pozn. P. Š.) bude prezborená na „letku Me 109 F 4“. Prezborenie bude uskutočnené na fronte. V spise sa ďalej uvádzalo: „Návrh DLM dohovorený už ústne s pánom ministrom NO smeruje k tomu, aby po vykonaní prezborenia na fronte sa nachádzajúcich lietadiel Me 109 E 0-7 na Me 109 F-4, zbylé lietadlá Me 109 E-0-7 boli dopravené späť na Slovensko a použité na ochranu Bratislavy a priemyslu na Považí a na výcvik náhradných posádok.“

V súvislosti s vyššie uvedeným, možno uviesť toľko, že obsah predmetného spisu sa podarilo naplniť. Stíhacia letka 13 používala lietadlá Bf 109 E na východnom fronte len do 2. dekády januára 1943, keď príslušníci letky začali výhradne lietať na modernejších verziách lietadla typu Bf 109, a to na „Friedrichoch“ a „Gustavoch“. Lietadlá Bf 109 E patriace do vlastníctva slovenskej vojenskej správy, ktoré „prežili“ náročné bojové nasadenie na východnom fronte, boli postupne prelietnuté na Slovensko, kde sa použili na výcvik ďalších pilotov v rámci dvoch kurzov „výcviku na lietadlá Me 109“ v rokoch 1943 – 1944, ako aj na ochranu vzdušného priestoru západného Slovenska, a to najskôr v zostave „4 členného hotovostného roja stíhacích lietadiel Me 109“, potom letky 13 – Pohotovostnej letky slovenských Vzdušných zbraní.

V rokoch 1942 – 1943 sa okrem už spomenutých lietadiel typu Bf 109 E-7, ktoré na Slovensko z dánskeho Grove prelietli vybraní účastníci preškoľovacieho kurzu na lietadlá Bf 109, dostali aj ďalšie stíhacie lietadlá rovnakého typu. Ako už bolo spomenuté, ich približný počet, ako aj konkrétne výrobné čísla nie je možné vyšpecifikovať na základe štúdia dobových archívnych dokumentov uložených vo Vojenskom historickom archíve Bratislava. Dôvod je jednoduchý: relevantné dobové dokumenty, ktorých obsah by tvorili predmetné údaje, sa v archíve nedochovali. Avšak na základe štúdia autorovi dostupných zápisníkov letov príslušníkov Vzdušných zbraní, ktorí vykonali preberacie lety lietadiel typu Bf 109 E, ako aj porovnania autorom získaných údajov s údajmi v minulosti publikovanými v odborných prácach iných vojenských historikov, možno vyčísliť približné počty, ako aj výrobné čísla stíhacích lietadiel, ktoré sa dostali do majetku slovenskej vojenskej správy.

V zápisníku letov mjr. let. J. Trnku, veliteľa Leteckej školy, nájdeme za obdobie od 30. novembra 1942 do 17. júla 1943 niekoľko záznamov o vykonaní skúšobných, zalietávacích a „prejímacích“ letov lietadiel typu Bf 109 E. Okrem lietadiel, ktoré tvorili prvú dodávku lietadiel Bf 109 E (Bf 109 E, W. Nr. 972; Bf 109 E, W. Nr. 1495; Bf 109 E, W. Nr. 3317; Bf 109 E, W. Nr. 5015, Bf 109 E, W. Nr. 5924; Bf 109 E, W. Nr. 6442)<sup>43</sup> a slovenské letectvo ich opätovne prevzalo do svojej výzbroje po opravách v materskom závode, resp. dielňach a opravovniach, sa v Trnkovom zápisníku letov nachádzajú aj štyri nové „prírastky“ lietadiel typu Bf 109 E, ktoré do tej doby nefigurovali v majetku slovenskej vojenskej správy.

Konkrétne išlo o nasledovné stroje: Bf 109 E, W. Nr. 3194 a Bf 109 E, W. Nr. 4870 (prevzaté dňa 30. novembra 1942); Bf 109 E, W. Nr. 1625 (prevzaté dňa 1. decembra 1942); Bf 109 E, W. Nr. 3444 (prevzaté 4. marca 1943 spoločne s Bf 109 E, W. Nr. 5015, W. Nr. 5924, W. Nr. 6442).

Okrem vyššie uvedených lietadiel je v zápisníku letov mjr. let. V. Kačku, veliteľa II. perute leteckého pluku, dňa 26. februára 1943 zaznamenaný zalietavací let stíhacieho lietadla Bf 109 E, W. Nr. 2042 (poradové číslo letu 3836 – pozn. P. Š.).

Avšak ďalším strojom typu Bf 109 E, ktorý prelietol slovenský pilot na územie Slovenska po prílete „Emilov“ z dánskeho Grove, bola stíhačka Bf 109 E, W. Nr. 2028, ktorú por. let. J. Gerthofer preletel dňa 15. augusta 1942 na Slovensko z Viedenského Nového Mesta.<sup>44</sup>

Stot. let. O. Ďumbala, na základe nariadenia VVZ č. 73.183/Dôv.tech.1942 odcestoval dňa 5. 9. 1942 z Bratislavy do Liegnitzu, aby na tamojšom letisku prevzal stíhačku Bf 109 E, W. Nr. 6474, ktorú mal následne preletieť na Slovensko.<sup>45</sup> Presný dátum preletu z Liegnitz na Slovensko nie je známy, avšak na základe zápisov v zápisníkoch letov príslušníkov letky 13 je nespochybniteľné, že Bf 109 E, W. Nr. 6474 sa dostal na Slovensko a neskôr aj na východný front.<sup>46</sup>

Časť z týchto lietadiel sa po vypuknutí Slovenského národného povstania dostala na letisku v Piešťanoch nepoškodená do rúk nemeckej okupačnej armády. Ich zhabaním sa definitívne skončila služba tohto legendárneho typu lietadla v slovenských Vzdušných zbraniach.

<sup>43</sup>Mjr. let. J. Trnka zalietal lietadlá Bf 109 E, ktoré už v minulosti „figurovali“ v majetku slovenskej vojenskej správy v nasledovných dňoch: **Bf 109 E, W. Nr. 972**: skúšobné lety v dňoch 8. 5. 1943 a 27. 5. 1943 – 3 x zalietavací let dňa 10. 8. 1943; **Bf 109 E, W. Nr. 1495**: skúšobný a „prejímací“ let (rozumej preberací let – P. Š.) dňa 24. 2. 1943; **Bf 109 E, W. Nr. 3317**: preberací let dňa 17. 7. 1943; **Bf 109 E, W. Nr. 5015**: zalietavací a preberací let dňa 4. 3. 1943; **Bf 109 E, W. Nr. 5924**: zalietavací a preberací let dňa 4. 3. 1943; **Bf 109 E, W. Nr. 6442**: skúšobný a preberací let dňa 24. 2. 1943 a 4. 3. 1943 (v zápisníku letov uvedené dňa 24. 2. 1943 ako W. Nr. 6942 – skúšobný let, resp. 6948 – preberací let – pozn. P. Š.) Zápisník letov mjr. let. J. Trnku.

<sup>44</sup>VHA Bratislava, f. Letecký pluk, Dôverný rozkaz leteckého pluku č. 43 zo 14. 8. 1942, čl. 6. Po prílete na Slovensko tento stroj odskúšali vo vzduchu viaceri príslušníci letky 13. Napríklad čtk. Š. Martiš v jeho kabíne absolvoval dňa 4. 9. 1942 preskúšací let v dobe od 8.25 – 8. 40 h. Po ňom vykonal na tomto lietadle aj ďalšie štyri cvičné lety trvajúce 31 minút (3 x štart a pristátie, 1 x nácvik zatáčok vo výške 2 000 m). Zápisník letov Š. Martiša z 10. 4. 1938, por. č. letu 1122-1126.

J. Gerthofer preletel na Slovensko pred odletom 1. garnitúry letky 13 na východný front ešte jeden bližšie neidentifikovateľný stroj Bf 109 E. Prelet na trase Viedenské Nové Mesto – Piešťany vykonal dňa 24. 9. 1942 v čase od 15.05 – 15.35 h. Zápisník letov J. Gerthofera, por. č. letu 7330.

<sup>45</sup>VHA Bratislava, f. Letecký pluk, Dôverný rozkaz leteckého pluku č. 43 zo 14. 8. 1942, čl. 6.

<sup>46</sup>Podľa záznamov v zápisníku letov Š. Martiša by mohlo ísť o jeho „bielu 10-S-ku“, ktorú dňa 3. 7. 1942 ponechal po odpadnutí krytu kabíny v starostlivosti nemeckého pozemného personálu na letisku Liegnitz. Toto tvrdenie však možno spochybnit' na základe analýzy dobovej fotografie lietadla s trupovým označením „žltá 95S“, ktoré bolo zachytené pri zastrešovaní zbraní v Grove. Na VCHOP-e stroja zreteľne vidno číslo jeho draku: W. Nr. 6474. Autor sa prikláňa k názoru, že stroj pred preletom „dostal“ nové označenie „10“, ktoré nahradilo predchádzajúce označenie používané počas výcviku v Grove. Je nespochybniteľné, že žiaden Bf 109 E, ktorí preleteli z Grove nemal predtým používané „vysoké“ trupové čísla, napr. „biela 88S“, „biela 91S“, „biela 92S“, resp. „žltá 89S“, „žltá 95S“. Niektorí autori vo svojich prácach tvrdia, že Š. Martiš preletel do Piešťan svojho „Emila“ po namontovaní novej kabíny nemeckými mechanikmi na letisku Liegnitz. V jeho zápisníku letov však žiaden prelet Bf 109 E na trase Liegnitz – Piešťany nefiguruje. Mjr. V. Kačka dňa 6. júla 1942 uzavrel jeho zápisník letov po „skončení výcviku na nemeckých stíhacích lietadlách“. Š. Martiš ďalší let po návrate z Dánska absolvoval až 29. 7. 1942, keď cvičil štarty a pristátia na B-534-513 (por. č. letu 1101). Porovnaj ŠUMICHRASŤ, P. – ANĎAL, J.: Messerschmitt Bf 109 B, D a E slovenských pilotov 1942 – 1944. *Poprad – HT model špeciál* No. 907, s. 49; taktiež BURSA, S. – ANĎAL, J.: Letka 13. 13 (Slow.)/JG 52 v obrazoch – in pictures 1940 – 1944. *Poprad – HT model špeciál* No. 912, s. 17 a s. 39.

**VÝROBNÉ ČÍSLA LIETADIEL TYPU BF 109 E  
VO VÝZBROJI SLOVENSKÝCH VZDUŠNÝCH ZBRANÍ  
(1942 – 1944)**

**BF 109 E, W. Nr. 972**

- vo výzbroji vzdušných zbraní v rokoch 1942 – 1944,
- používané pri praktickej príprave leteckého personálu 1. garnitúry letky 13 na bojové nasadenie na východnom fronte. Dňa 16. IX. 1942, v rámci tejto prípravy poškodené, pri núdzovom pristátí J. Štaudera. Tomu počas letu vysadil kompresor motora DB 601,
- od 20. VIII. 1943 pridelené „4 člennému hotovostnému roju stíhacích lietadiel Me 109“ vo Vajnorochoch. J. Režnák na tomto stroji vykonal dňa 17. IX. 1943 v čase od 8.58 – 9.20 h tri štarty a pristátia,
- v 1. polovici roku 1944 lietadlo používali piloti stíhacej letky 13-Pohotovostnej letky. Napríklad jeden z najznámejších členov letky 13-Pohotovostnej letky a druhý najúspešnejší slovenský stíhací pilot, zvk. I. Kovárik, na ňom vykonal dňa 7. III. 1944 prelet na trase Vajnory (štart) – Nitra – Piešťany (pristátie) za účelom účasti na nácviiku na defilé pri príležitosti výročia vzniku Slovenskej republiky; dňa 13. IV. 1944 na tomto lietadle letelo ďalšie slovenské letecké eso – rtk. R. Božík, ktorý v čase 11. 49 – 12. 38 h vykonal „štart na poplach“. Počas letu proti avízovanému vzdušnému nepriateľovi na ňom zostrelil nemecké stíhacie lietadlo Bf 110G-2, ktoré sa zrútilo v priestore Kopáčskeho lesa,
- rtk. Š. Jambor, ktorý zahynul 26. VI. 1944 pri leteckom súboji s letcami 15. USAAF, absolvoval dňa 31. V. 1944 na Bf 109 E, W. Nr. 972, cezpoľný let na trase: Piešťany (štart) – Nitra – Zlaté Moravce – Tri Duby (pristátie) – Tri Duby (štart) – Handlová – Prievidza – Piešťany (pristátie),
- od V./1944 do VIII./1944 stroj používali v rámci cvičnej letky leteckého pluku na výcvik pilotov na lietadlách Bf 109. Napríklad frekventant kurzu, rtk. P. Kalmančok, vykonal na Bf 109 E-2, W. Nr. 972 ešte osem dní pred vypuknutím SNP, t. j. dňa 21. VIII. 1944, let trvajúci pätnásť minút, pri ktorom sa mu počas cvičného letu samovoľne otvorila kabína lietadla,
- od 10. VII. 1944 pridelené letke 12. Prevzatie a následné prelietnutie stíhačky od letky 13 k novej leteckej jednotke, spoločne s Bf 109 E-7, W. Nr. 4870 (letka 13), Bf 109 E-7, W. Nr. 1495 a Bf 109 E-7, W. Nr. 3444 (cvičná letka leteckého pluku) sa malo realizovať až po vy-cvičení pilotov zaradených do výcviku na lietadlách Bf 109,
- stroj Bf 109 E, W. Nr. 972, počas 2. dekády mesiaca jún 1944 použili stíhači leteckého pluku, na streľbu na pozemné ciele vytyčené na leteckej strelnici Malacky – Nový Dvor (napr. V. Kriško – 14. VI. 1944),
- IX./1944 – zhabané nemeckou okupačnou armádou na letisku v Piešťanoch.

**BF 109 E, W. Nr. 1449**

- existencia lietadla vo výzbroji vzdušných zbraní doložená v roku 1942,
- používané pri praktickej príprave leteckého personálu 1. garnitúry letky 13 na bojové nasadenie na východnom fronte. Dňa 8. IX. 1942, v čase od 8.33 – 9.08 h, do kabíny lietadla zasadol J. Režnák a ako číslo „4“ sa zúčastnil „bojového cvičenia“ v štvorčlennej skupine.

**BF 109 E, W. Nr. 1495**

- vo výzbroji vzdušných zbraní v rokoch 1942 – 1944,
- používané pri praktickej príprave leteckého personálu 1. garnitúry letky 13 na bojové nasadenie na východnom fronte. Dňa 16. IX. 1942 vykonal zástupca veliteľa letky 13 – por. let. V. Kriško na Bf 109 E, W. Nr. 1495 dva lety za účelom „*cvičenie náletov na P. T.*“ (rozumej pozemný terč – pozn. P. Š.),
- dňa 30. X. 1943 ako Bf 109 E-7, W. Nr. 1495, opätovne komisionálne prevzaté. Počas prevzatia zalietané mjr. let. O. Ďumbalom a por. let. L. Hodrom,
- XII./1943 pridelené od leteckého pluku k cvičnej letke leteckého pluku,
- III./1944 pridelené od cvičnej letky leteckého pluku k Leteckej škole,
- od V./1944 do VIII./1944 stroj používali v rámci cvičnej letky leteckého pluku na výcvik pilotov na lietadlách Bf 109,
- dňom 10. VII. 1944 pridelené letke stot. let. J. Páleníčka. Prevzatie a následné prelietnutie stroja od cvičnej letky leteckého pluku k letke 12 spoločne s trojicou ďalších ( W. Nr. 972 a 4870 – letka 13 a W. Nr. 3444 – cvičná letka) mal zariadiť veliteľ II. perute, avšak až po vycvičení pilotov zaradených do výcviku na lietadlách Bf 109.

**BF 109 E, W. Nr. 1572**

- vo výzbroji vzdušných zbraní v rokoch 1943 –1944,
- jedna z prých zmienok o tomto „*Emilovi*“ je z 9. XII. 1943, keď J. Režnák na tomto stroji vykonal v čase od 15.55 – 16.10 h celkom tri štarty a pristátia (každý trval 5 minút). Dňa 22. I. 1944 na ňom vykonal aj zalietávací let trvajúci dvadsaťpäť minút. Lietadlo Bf 109 E-7, W. Nr. 1572, poháňal motor Daimler-Benz DB 601 A/1, W. Nr. 11.740,
- XII./1943 pridelené cvičnej letke leteckého pluku ako náhrada za havarované lietadlo Bf 109 E-7, W. Nr. 5015,
- rtk. G. Lang, ďalší z ostrieľaných bojovníkov z východného frontu, na ňom vykonal dňa 7. III. 1944 prelet na trase Vajnory (štart) – Nitra – Piešťany (pristátie) za účelom účasti na nácviiku na letecké defilé pri príležitosti vzniku Slovenskej republiky,
- npor. let. V. Kriško, veliteľ letky 13, štartoval na Bf 109 E, W. Nr. 1572, dňa 13. IV. 1944 na poplach. Počas letu proti avízovanému anglo-americkému letectvu dosiahol výšku 7. 800 m. Po 47-minútach letu sa bez mimoriadnych udalostí bezpečne vrátil na materskú základňu.

**BF 109 E, W. Nr. 1625**

- vo vlastníctve slovenskej vojenskej správy v rokoch 1942 –1944,
- podľa zápisníku letov J. Trnku prevzali stíhačku Bf 109 E, W. Nr. 1625, zástupcovia slovenského letectva dňa 1. XII. 1942,
- v roku 1944 stíhacie lietadlo používali piloti stíhacej letky 13-Pohotovostnej letky,
- npor. let. V. Kriško, na ňom vykonal dňa 7. III. 1944 prelet na trase: Vajnory (štart) – Nitra – Piešťany (pristátie) za účelom účasti na nácviiku na defilé pri príležitosti vzniku Slovenskej republiky,
- rtk. rtm. let. F. Hanovec, bývalý príslušník 2. garnitúry letky 13 v poli, neskorší člen letky 13-Pohotovostnej letky, vykonal na Bf 109 E, W, Nr. 1625, dňa 31. V. 1944 cezpoľný let na trase: Piešťany (štart) – Nitra – Zlaté Moravce – Tri Duby (pristátie) – Tri Duby (štart) – Handlová – Prievidza – Piešťany (pristátie).

**BF 109 E, W. Nr. 2028**

- existencia lietadla vo výzbroji Vzdušných zbraní doložená v 2. polovici roka 1942,
- stíhačku používali pri praktickej príprave leteckého personálu 1. garnitúry letky 13 na bojové nasadenie na východnom fronte, napr. J. Režnák na ňom absolvoval dňa 4. IX. 1942 v čase od 8.53 – 9.11 h, svoj prvý let na Bf 109 po návrate z preškolenia v dánskom Grove. Účel letu: „*cvičenie zatáčiek, štartu a pristania*“.

**BF 109 E, W. Nr. 2787**

- vo výzbroji slovenského letectva v rokoch 1942 – 1944,
- od 27. X. 1942 vo výzbroji 1. garnitúry letky 13 na východnom fronte. Zástupca veliteľa letky por. let. v. Kriško na ňom dňa 9. XI. 1942 vykonal v poradí svoj piaty let na východnom fronte. V jeho zápisníku letov, v časti „*účel letu a jeho prevedenie*“, let zaznamenaný ako „*orientačný* (rozumej let – pozn. P. Š.) *na front a v priestoru R. D.*“ Čas letu: 13.20 – 14.05 h. V januári 1943 lietadlo v poľných podmienkach niekoľkokrát opravované. V. Kriško ho po opravách dvakrát zalietal: a to 4. I. a 7. I. 1943,
- dňa 17. I. 1943, počas operačného letu čat. J. Režnáka, lietadlo ťažko poškodené strelbou sovietskych stíhačov letiacich na LaGG-och. Stroju zlyhali palubné zbrane,
- III./1943 sa stroj nachádzal na letisku Nikolajev – Východ,
- 1. II. 1944 lietadlo opätovne zalietané a prevzaté slovenským letectvom. Zálet lietadla vykonal tretí najúspešnejší slovenský stíhač – npor. let. J. Gerthofer. Stroj prideliť cvičnej letke leteckého pluku,
- stot. let. I. Haluzický preletel dňa 10. V. 1944 lietadlo od cvičnej letky leteckého pluku k Leteckej škole,
- stíhacie lietadlo počas SNP vo výzbroji Kombinovanej letky povstaleckého letectva 1. čs. armády na Slovensku,
- 25. X. 1944 neschopné letu lietadlo zničené pri ústupe do hôr.

**BF 109 E, W. Nr. 2945**

- vo vlastníctve slovenskej vojenskej správy v rokoch 1942 – 1944,
- od 27. X. 1942 vo výzbroji 1. garnitúry letky 13 v poli,
- J. Režnák absolvoval na Bf 109 E, W. Nr. 2945, dňa 9. XI. 1942, v časovom rozmedzí od 9.20 – 9.35 h, svoj premierový let na východnom fronte. Nad majkopským letiskom cvičil počas 15 minút zatáčky. Dňa 18. XI. 1942 o 13.40 h štartoval na Bf 109 E, W. Nr. 2945, spoločne s J. Jančovičom na poplach. ich bojovou úlohou bolo stíhanie avízovaného nepriateľského lietadla a následné hliadkovanie nad majkopským letiskom. Po sedemdesiatich minútach sa obaja slovenskí stíhači vrátili bez úspechu na materské letisko. J. Režnák zasadol na východnom fronte do kabíny Bf 109 E, W. Nr. 2945, celkom 9-krát, čím sa stal jeho najpoužívanejším „*Emilom*“. Ďumbalov zástupca a 1. dôstojník letky 13-por. let. V. Kriško, taktiež absolvoval na Bf 109 E, W. Nr. 2945, svoj prvý let na východnom fronte. Dňa 9. XI. 1942 vykonal *orientačný let v okruhu letiska Maikop*.“,
- III./1943 sa slovenský Messerschmitt Bf 109 E, W. Nr. 2945, nachádzal cca 15 km severne od Nikolajeva, kde s ním pilot núdzovo pristál z dôvodu technickej poruchy pohonnej jednotky, neskôr presunutý na Slovensko,
- V./1944 do VI./1944 lietadlo používané v rámci cvičnej letky leteckého pluku na výcvik pilotov na lietadlách Bf 109.



Poznámka:

V dennom rozkaze leteckého pluku č. 49 z 31. III. 1944 sa v článku „Cezpoľné lety – vykonanie“ nachádza zmienka o lietadle Bf 109 E-3945, na ktorom rtm. let. F. Hanovec vykonal dňa 7. III. 1944 „prelet na trati: Vajnory – Nitra – Piešťany za účelom zúčastnenia sa nácviiku na defilé ku dňu 14. marca 1944.“ Vzhľadom na skutočnosť, že výrobné číslo tohto „Emila“ sa v žiadnom inom dobovom dokumenta neuvádza, došlo v tomto prípade zrejme ku chybe pri prepise. S najväčšou pravdepodobnosťou išlo o stíhacie lietadlo Bf 109 E, W. Nr. 2945.

**BF 109 E, W. Nr. 3194**

- vo výzbroji slovenského letectva v rokoch 1942 – 1943,
- dňa 30. XI. 1942 stroj Bf 109 E, W. Nr. 3194, prevzali do majetku slovenského letectva. Preberací let v trvaní 17-minút vykonal mjr. let. J. Trnka,
- od IV./1943 lietadlo využívané v rámci leteckého pluku pri „výcviku na lietadlách Me 109“ – príprava príslušníkov 2. garnitúry letky 13 v poli. Lety na tomto stroji absolvovali napr. R. Božík a K. Geletko.

**BF 109 E, W. Nr. 3317**

- vo výzbroji slovenského letectva v rokoch 1942 – 1944,
- od 27. X. 1942 vo výzbroji 1. garnitúry letky 13 na východnom fronte,
- J. Režnák, slovenské letecké eso s 32 potvrdenými víťazstvami na východnom fronte, na Bf 109 E, W. Nr. 3317 vykonal dňa 10. XI. 1942 v časovom rozmedzí 9.00 až 9.50 h orientačný let v okruhu 30 km od materskej leteckej základne Majkop,
- III./1943 sa lietadlo nachádzalo na letisku Ľvov,
- dňa 17. VII. 1943 stroj opätovne prevzatý. „Prejímací let“ vykonal mjr. let. J. Trnka,
- od 20. VIII. 1943 pridelené „4 člennému hotovostnému roju stíhacích lietadiel Me 109“ vo Vajnoroch,
- v roku 1944 lietadlo používali piloti stíhacej letky 13-Pohotovostnej letky,
- J. Režnák na ňom vykonal dňa 7. III. 1944 prelet na trase Vajnory (štart) – Nitra – Piešťany (pristátie) za účelom účasti na nácviiku na defilé pri príležitosti 4. výročia vzniku Slovenskej republiky,
- dňa 12. IV. 1944, ďalšie slovenské stíhacie eso, zvk. F. Brezina, štartoval na poplach na Bf 109 E, W. Nr. 3317, za účelom „obrany Bratislavy“. Jeho stroj mal technickú poruchu a pilot núdzovo pristál východne od Bratislavy. Technickú pomoc na mieste núdzového pristátia mu poskytol ďalší z bývalých spolubojovníkov z východného frontu, hlavný mechanik letky 13 – d. zást. rtm. let. zbroj. Robert Nerád.

**BF 109 E, W. Nr. 3444**

- vo výzbroji slovenských Vzdušných zbraní v rokoch 1943 – 1944,
- dňa 4. III. 1943 stroj zalietal mjr. let. J. Trnka,
- po návrate z východného frontu na ňom lietal aj príslušník 1. garnitúry letky 13 zvk. J. Režnák. Ako člen „hotovostného roja stíhacích lietadiel Me 109“ na ňom štartoval aj 7. IX. 1943. Počas letu, ktorý trval od 9.30 – 10.35 h spolupracoval so slovenským DPL. Dňa 27. X. 1943 vykonal v čase od 8.49 – 9.13 h, tri štarty a pristátia,
- v roku 1944 stroj používali piloti letky 13-Pohotovostnej letky,

### Vojenská história

- zástavník J. Režnák na ňom vykonal dňa 11. I. 1944 v období od 9.28 – 10.10 h tri štarty a pristátia,
- ďalší z členov letky 13-Pohotovostnej letky slovenského letectva, zvk. F. Brezina na Bf 109 E-7, W. Nr. 3444, dňa 7. III. 1944 vykonal prelet na trase Vajnory (štart) – Nitra – Piešťany (pristátie) za účelom účasti na nácviiku na letecké defilé pri príležitosti vzniku Slovenskej republiky,
- od V./1944 do VII./1944 používané v rámci cvičnej letky leteckého pluku na výcvik pilotov na lietadlách Bf 109,
- zvk. J. Štauder, bývalý príslušník 1. garnitúry letky 13 v poli, neskorší člen hotovostného roja a letky 13-Pohotovostnej letky, vykonal dňa 31. V. 1944 na Bf 109 E, W, Nr. 3444, cezpoľný let na trase: Piešťany (štart) – Nitra – Zlaté Moravce – Tri Duby (pristátie) – Tri Duby (štart) – Handlová – Prievidza – Piešťany (pristátie).
- dňom 10. VII. 1944 pridelené letke stot. let. J. Páleníčka. Prevzatie a následné prelietnutie stroja cvičnej letky leteckého pluku k letke 12, spoločne s trojicou ďalších (Bf 109 E-7, W. Nr. 972 a 4870 – letka 13 a Bf 109 E-7, W. Nr. 1495 – cvičná letka), mal zariadiť veliteľ II. perute, avšak až po vycvičení pilotov zaradených do výcviku na lietadlách Bf 109. Nariadenie sa nerealizovalo a stíhacia letka 12 zaradená do Skupiny vzdušných zbraní pri Východoslovenskej armáde disponovala len lietadlami typu B-534, Bk-534 a posilovým rojom moderných Bf 109 G-6 od letky 13.

#### **BF 109 E, W. Nr. 3461**

- na základe dochovaných archívnych dokumentov existencia vlastníctva slovenskej vojenskej správy k stíhačke Bf 109 E, W. Nr. 4870 preukázaná v roku 1942,
- používané pri praktickej príprave leteckého personálu 1. garnitúry letky 13 na bojové nasadenie na východnom fronte. Napríklad J. Režnák, príslušník 1. garnitúry letky 13 v poli, na Bf 109 E, W. Nr. 3461 vykonal dňa 21. IX. 1942 v čase od 15.08 – 15.27 h, na leteckej strelnici Malacky – Nový Dvor „ostrú strelbu na PC“. Rovnakú úlohu na tomto lietadle plnil aj 23. a 24. 9. 1942. Por. let. V. Kriško absolvoval na Bf 109 E, W. Nr. 3461, v dňoch 23. IX. a 24. IX. 1943, dva lety za účelom ostrých strelieb na P. T.,
- od 27. X. 1942 vo výzbroji 1. garnitúry letky 13 na východnom fronte, keď lietadlo prekonalo trasu: Piešťany (štart – 27. X. 1942, 11.06 h) – Kamenica nad Cirochou (27. X. 1942 – pristátie) – Kamenica nad Cirochou (štart) – Lember (pristátie) – Lember (štart – 31. X. 1942) – Proskurov (pristátie) – Proskurov (štart – 1. XI. 1942) – Umaň (pristátie) – Umaň (štart – 2. XI. 1942) – Kirovograd (pristátie) – Kirovograd (štart – 3. XI. 1942) – Záporožie (pristátie) – Záporožie – (štart – 4. XI. 1942) – Rostov (pristátie) – Rostov (štart) – Majkop (pristátie – 4. XI. 1942, 13. 33 h),
- lietadlo na východnom fronte používali viacerí slovenskí piloti: napr. V. Kriško: 25. XI. 1942 – letecký prieskum a prieskum počasia; J. Režnák: 26. XI. 1942 – voľné stíhanie v priestore Gorjačevo Ključa vo dvojici s F. Cyprichom;
- stratené na východnom fronte.

#### **BF 109 E, W. Nr. 4870**

- na základe dochovaných a dostupných archívnych dokumentov existencia vlastníctva slovenskej vojenskej správy k stíhačke Bf 109 E, W. Nr. 4870 preukázaná v rokoch 1942 – 1944,
- stroj prevzatý na základe skúšobného a preberacieho letu dňa 30. XI. 1942. Lety za týmto účelom vykonal mjr. let. J. Trnka,

### Vojenská história

- od 20. VIII. 1943 pridelené „4 člennému hotovostnému roju stíhacích lietadiel Me 109“ vo Vajnorochoch,
- v 1. polovici roku 1944 na lietadle lietali príslušníci letky 13-Pohotovostnej letky slovenských Vzdušných zbraní,
- J. Štauder na ňom vykonal dňa 7. III. 1944 prelet na trase Vajnory – Nitra – Piešťany za účelom účasti na nácviiku na letecké defilé pri príležitosti vzniku Slovenskej republiky,
- zvk. J. Režňák zalietal Bf 109 E, W. Nr. 4870, dňa 26. V. 1944 po výmene podvozku,
- zvk. J. Režňák, bývalý príslušník 1. garnitúry letky 13 v poli, neskorší člen hotovostného roja a letky 13-Pohotovostnej letky, vykonal dňa 31. V. 1944 na Bf 109 E, W, Nr. 4870, cezpoľný let na trase: Piešťany (štart) – Nitra – Zlaté Moravce – Tri Duby (pristátie). Lietadlo ponechané na letisku Tri Duby ako neschopné letu z dôvodu technickej poruchy. V kabíne Bf 109 E, W. Nr. 4870 opätovne usadol už 2. VI. 1944, keď nacvičoval štart a pristátie,
- v priebehu 3. dekády mesiaca jún 1944 používané frekventantami výcviku na Bf 109 počas ostrých streľieb na P. C. na leteckej strelnici Malacky – Nový Dvor. Napríklad rtk. P. Kalmančok tieto streľby absolvoval na Bf 109 E, W. Nr. 4870, v dňoch 26. – 27. VI. 1944.

#### Poznámka:

Údaj o poruche pohonnej jednotky stroja Bf 109 E, W. Nr. 4870, dňa 31. V. 1944, uvedený v dennom rozkaze leteckého pluku čí. 95, článok 9, z 9. VI. 1944, spochybňuje záznam v zápisníku letov J. Režňáka. Podľa tohto záznamu predmetný cezpoľný let absolvoval na Bf 109 E, W. Nr. 1625, v čase od 14. 50 – 15. 08 h (por. č. letu 1502).

### BF 109 E, W. Nr. 5015

- vo výzbroji slovenského letectva v rokoch 1942 –1943,
- používané pri praktickej príprave leteckého personálu 1. garnitúry letky 13 na bojové nasadenie na východnom fronte,
- J. Režňák absolvoval na tomto lietadle dňa 23. IX. 1942 v čase od 8.55 – 9.09 h, „ostrú streľbu na PC“ (rozumej pozemné ciele – pozn. P. Š.). Rovnakú úlohu na tomto lietadle plnil aj 24. IX. 1942 (jeden let) a 25. IX. 1942 (dva lety). Dňa 24. IX. 1942 let trval 25 minút (14.55 – 15.20 h). O deň neskôr lety trvali zhodne 20 minút (9.50 – 10.10 h, resp. 15.30 – 15.50 h). Druhý z dvojice letov vykonaných v priestoroch leteckej strelnice Malacky – Nový Dvor bol posledným letom J. Režňáka na Bf 109 E pred odchodom na východný front,
- ďalší z príslušníkov letky 13 – jej 1. dôstojník, por. let. V. Kriško absolvoval na Bf 109 E, W. Nr. 5015, ostré streľby na letisku Malacky – Nový Dvor.
- Napr. dňa 21. IX. 1942 v čase od 14.08 – 14.22 h;

Účel letu:	<i>ostrá streľba na PT</i>
Výstrel:	68
Zásah:	3
%:	7

Napr. dňa 21. IX. 1942 v čase od 15.29 – 15.42 h;

Účel letu:	<i>ostrá streľba na PT</i>
Výstrel:	100
Zásah:	10
%:	10

Napr. dňa 23. IX. 1942 v dobe od 9.30 – 9.50 h;

Účel letu:	<i>ostrá streľba na PT</i>
Výstrel:	100

### Vojenská história

Zásah: 22

‰: 22

- lietadlo zničené dňa 15. X. 1943 o 11.25 h pri leteckej havárii ObFw. Hansa Schreibera, keď vrazilo do Kamzičieho vrchu v blízkosti Bratislavy. Stroj spoločne s nemeckým letcom zhoreli. V spravodajskom hlásení VVZ za október 1943 stroj vykazovali ako Bf 109 E-7, čís. 5015, žiadna zmienka, že išlo o slovenského „Emila“. Naopak, v hlásení sa zdôrazňovalo, že: „*Na kolko išlo o nemecké lietadlo a nem. posádku, výšetrovanie nehody a ostatné potrebné zariadenia DLM Bratislava.*“
- XII./1943 vo výzbroji cvičnej letky leteckého pluku nahradené lietadlom Bf 109 E-7, W. Nr. 1572, s motorom DB 601 A/1, W. Nr. 11.740.

#### **BF 109 E, W. Nr. 5244**

- vo výzbroji slovenského letectva v rokoch 1942 – 1944,
- od 27. X. 1942 vo výzbroji 1. garnitúry letky 13 na východnom fronte,
- J. Režnák na Bf 109 E-4, W. Nr. 5244 vykonal dňa 10. XI. 1942 v dobe od 9.00 – 9.50 h orientačný let v okruhu 30 km od Majkopu,
- V. Kriško na Bf 109 E-4, W. Nr. 5244 poskytol dňa 1. I. 1943 v čase od 13.11 – 14.00 h ochranný sprievod nemeckým strmhlav útočiacim bombardérom Ju 87 STUKA,
- V. Kriško, pri ústupe z Majkopu, z prvého pôsobiska letky 13 v poli, na ňom dňa 3. I. 1943 preletel na letisko Krasnodar I.,
- III./1943 sa lietadlo nachádzalo na letisku Vinnica,
- dňa 17. VII. 1943 opätovne prevzaté do výzbroje leteckého pluku spoločne s Bf 109 E, W. Nr. 3317. Preberací let vykonal veliteľ Leteckej školy mjr. let. J. Trnka,
- IX./1943 vo výzbroji leteckého pluku, stot. let. I. Haluzický na ňom preletel dňa 10. IX. 1943 z letiska v Piešťanoch na leteckú strelnicu Malacky – Nový Dvor,
- počas SNP zaradený do výzbroje Kombinovanej letky povstaleckého letectva,
- F. Hanovec na ňom vykonal dňa 30. VIII. 1944 prieskum komunikácií na trase Žilina – Považská Bystrica a hĺbkový útok na nemecké pozemné jednotky v Žiline a Hornom Hričove,
- 31. VIII. 1944 zničený bombami pri leteckom nálete nemeckej Luftwaffe na povstalecké letisko Tri Duby.

#### **BF 109 E, W. Nr. 5924**

- vlastníctvo slovenskej vojenskej správy jednoznačne preukázané v rokoch 1943 – 1944,
- 4. III. 1943 lietadlo prevzaté slovenským letectvom. Zalietavací a preberací let vykonal mjr. let. J. Trnka,
- 10. III. 1943 absolvoval J. Trnka v jeho kabíne nácvič na defilé pri príležitosti vzniku Slovenskej republiky,
- III./1944 povolená oprava kabíny Bf 109 E-7, W. Nr. 5924 a nariadené preskúšanie automatiky nastavovania vrtule lietadla, ktoré boli zverené dielňam Leteckého parku na letisku Mokrad'.

#### **BF 109 E, W. Nr. 6442**

- vo výzbroji slovenského letectva v rokoch 1942 – 1944,
- používané pri praktickej príprave leteckého personálu 1. garnitúry letky 13 na bojové nasadenie na východnom fronte. J. Režnák vykonal let na Bf 109 E, W. Nr. 6442, dňa 23. IX. 1942

### Vojenská história

- v čase od 10.45 – 11.00 h, v rámci zavŕšenia praktickej prípravy príslušníkov 1. garnitúry letky 13. Počas letu plnil úlohu „ostrá strelba na PC“,
- od 20. VIII. 1943 pridelené „4 člennému hotovostnému roju stíhacích lietadiel Me 109“ vo Vajnorochoch,
  - od V./1944 do VIII./1944 používané v rámci cvičnej letky leteckého pluku na výcvik na lietadlách Bf 109. Napríklad pilot rtk. P. Kalmančok absolvoval na tomto „Emilovi“ dňa 28. VI. 1944 na leteckej strelnici Malacky – Nový Dvor ostré strelby z kanónu na P.C. Dňa 19. VIII. 1944 vykonal na tomto lietadle aj svoj predposledný let na Bf 109,
  - o skutočnosti, že letuschopné lietadlá Bf 109 E v roku 1944 nepoužívali len piloti leteckých jednotiek, ktorým tieto lietadlá prideliť, svedčí skutočnosť, že dňa 10. VI. 1944 prevzal F. Hanovec, príslušník letky 13, Bf 109 E, W. Nr. 6442, od LDS vo Vajnorochoch. Po jeho prezatí lietadlo preletel po trati: Vajnory – Nitra – Piešťany, kde šťastne pristál.

#### **BF 109 E, W. Nr. 6474**

- vo výzbroji slovenského letectva v roku 1942,
- od 27. X. 1942 vo výzbroji 1. garnitúry letky 13 na východnom fronte, keď lietadlo preletelo trasu: Piešťany – Kamenica nad Cirochou – Lember – Proskurov – Umaň – Kirovograd – Záporožie – Rostov – Majkop,
- na východnom fronte bojovali na tomto stroji viacerí slovenskí piloti: napr. zástupca veliteľa letky 13 – por. let. V. Kriško na Bf 109 E, W. Nr. 6474 vykonal dňa 12. XI. 1942, v časovom rozmedzí 14.00 až 14.50 h ochranný sprievod strmhlav útočiacich bombardérov Ju 87 STUKA. Dňa 2. XII. 1942 pridral na svoje konto sedemdesiat minút trvajúci operačný let voľného stíhania. Jeho kolega čtk. J. Režnák v kabíne Bf 109 E, W. Nr. 6474 uskutočnil v dvojici s J. Jančovičom dňa 24. XI. 1942 voľné stíhanie v priestore Tuapsse – Novorosijsk,
- stroj nenávratne stratený na východnom fronte.

#### **BF 109 E, W. Nr. 6476**

- vo výzbroji slovenského letectva v roku 1942,
- od 27. X. 1942 vo výzbroji 1. garnitúry letky 13 na východnom fronte. Slovenské letecké eso J. Režnák na tomto stroji vykonal dňa 13. XI. 1942 v dobe od 9. 30 – 10. 50 h ochranný sprievod nemeckého lietadla typu Bf 110 (bombardovací nálet). Dvojčlenný ochranný sprievod tvorili J. Režnák ako „číslo 1“ a J. Vincúr ako „číslo 2“,
- pravdepodobne neschopný letu od 2. dekády novembra 1942,
- nenávratne stratený na východnom fronte.

Podľa uznávaného slovenského leteckého historika, Ing. arch. Š. Androviča mali slovenské Vzdušné zbrane vo výzbroji aj stíhacie lietadlo Bf 109 E-2, W. Nr. 993, ktoré prelietol dňa 3. 7. 1942 z Grove do Piešťan mjr. let. J. Trnka. V žiadnom autorovi známom zápisníku letov, resp. dochovanom dobovom dokumente slovenskej proveniencie sa „Emil“ W. Nr. 993, neuvádza. Podľa Š. Androviča sa vo výzbroji slovenského letectva postupne vystriedalo až tridsať lietadiel typu Messerschmitt Bf 109 vo verziách D (1 ks) a E (29 ks). Podrobnejšie pozri napr.: ANDROVIČ, Š.: Výcvik slovenských posádok na nemeckých lietadlách (1942 – 1943). In: *Vojenská história*, roč. 3, 1999, č. 3, s. 115-122.

### Vojenská história

Ďalší z nestorov slovenskej leteckej histórie J. Rajninec napríklad v článku *Na Messerschmittoch proti fašistom* uvádzal, že slovenské Vzdušné zbrane v r. 1942 – 1944 disponovali nasledovnými počtami lietadiel typu Bf 109 vo verzii „Emil“: 2 Bf 109 E-1/B, 2 Bf 109 E-2, 2 Bf 109 E-3, 17 Bf 109 E-4, 2 Bf 109 E-7 a 2 Bf 109 E-7/Trop. Svoje tvrdenia nepodložil konkrétnymi výrobnými číslami strojov. Podrobnejšie pozri: RAJNINEC, J.: Na Messerschmittoch proti fašistom. In: *Letectví + Kosmonautika*, roč. LVIII, 1982, čís. 20, s. 770. Porovnaj: RAJNINEC, J.: *Typológia slovenského letectva 1939 – 1944*. Štúdiijný a dokumentačný materiál. Trenčín : 1977, s. 103-104.

#### P. ŠUMICHRAST: MESSERSCHMITT BF 109 E DER SLOWAKISCHEN LUFTWAFFEN (1942 – 1944)

Die slowakische Luftwaffe verfügte in der Zeit ihres Entstehens im März 1939 über keine Maschinen, deren praktische Kampfwert im Fall eines Kriegskonfliktes dem Kommando der slowakischen Armee eine reale Chance gegeben hätte, eine Übermacht im Luftraum zu gewinnen. Den Flugpark der slowakischen Luftwaffe bildeten in diesem historischen Zeitabschnitt Flugzeuge, die an ihrem praktischen Wert sehr schnell verloren. Nach einer komplexen Auswertung der Situation schien als einzige mögliche Weise der Modernisierung des Flugparkes ein direkter Einkauf von Flugzeugen im Ausland, doch vor allem in Deutschland. Mit der Lösung der Teilaufgabe des Konzeptes der Ausrüstung der Luftwaffe durch moderne Flugtechnik, d.h. mit grundsätzlichem qualitativem Umbau des Flugparkes von Jagdgeschwader wurde im April 1939 angefangen. Dieser Schritt wurde folgend ergründet: „Das Kommando der Luftwaffe stellt eine komplette Jagdstaffel auf, die durch völlig deutsches Material ausgerüstet wird. Die Aufstellung dieser Jagdstaffel ist nötig, denn unseres Material ist aus der Hinsicht seiner Verwendung im Falle eines Krieges schon teilweise veraltet, sein Nachteil ist eine relativ niedrige Geschwindigkeit, die in heutiger Taktik der Jagdfliegerei absolut unzureichend ist.“ Das Bemühen des slowakischen Verteidigungsministeriums in der Sache des Einkaufes von Flugzeugen Bf 109 E wurde nach verschiedenen Problemen, die mit der negativen Stellungnahme der deutschen Seite verbunden waren, erst in der Hälfte des Jahres 1942 erfolgreich beendigt, als die slowakische Militärverwaltung die ersten 12 Jagdflieger Bf 109 E-7 einkaufte. Diese wurden zu den ersten modernen Flugzeugen der slowakischen Luftwaffe in der Zeit des 2. Weltkrieges. Die Flugzeuge Bf 109 E spielten in der Zeit ihrer Einordnung in den Flugpark der slowakischen Luftwaffe (1942 – 1944) eine bedeutende und unvertretbare Aufgabe aus und schrieben sich auf Dauer in die Militärgeschichte der Slowakei ein.