

PRVÝ BITEVNÝ ÚTOK SLOVENSKEHO LETECTVA NA VÝCHODNOM FRONTE (VINNICA – NIEMIROV, 20. JÚL 1941)

PETER ŠUMICHRASŤ

ŠUMICHRASŤ, P.: The First Combat Attack of the Slovak Air Arms on the Eastern Front (Vinnica – Niemirov, 20 July 1941). *Vojenská história*, 4, 16, 2012, pp 69-81, Bratislava.

The author of the published paper declares in the introduction that, in connection with the combat engagement of the Slovak Air Arms on the Eastern Front, it should be emphasized that the SVK AF recorded no major combat victory until 20 July 1941. However, the situation was bound to change considerably, because on 20 July 1941 Fighter Squadron 12 received orders from the German 17th Army to conduct, between 19.15 and 20.30 (note by P. Š.), a low-altitude air raid on the retreating Soviet units east of the town of Vinnica. The successfully executed air raid met with great interest in the Slovak Army Command. The actors of the then most significant combat mission of the Slovak military aviation received, in the short history of the Slovak Air Arms, recognition and decorations, For Bravery Class II and III, from the Chief of the Slovak Army.

Military History. Slovakia. WWII. The Slovak Army's involvement on the Eastern Front.

V súvislosti s bojovým nasadením slovenských vzdušných zbraní na východnom fronte treba zdôrazniť, že až do 20. júla 1941 slovenské letectvo nezaznamenalo žiadny výraznejší bojový úspech.¹ Do tohto času najvýznamnejšou bojovou činnosťou bolo sprevádzanie nemeckých prieskumných lietadiel ponad front, bez priameho stretu so sovietskym letectvom. Napriek pochvalným vyjadreniam veliteľov nemeckých pozorovacích letiek, táto činnosť, bez akýchkoľvek „*hmataateľných*“ výsledkov bojovej činnosti, nemohla uspokojiť nielen velenie slovenského letectva, ale ani samotných stíhacích letcov. Situácia sa však mala zásadne zmeniť, pretože už 20. júla 1941 obdržala stíhacia letka 12 rozkaz od veliteľstva nemeckej 17. armády, „*aby medzi 19. 15 – 20. 30* (vykonala – pozn. P. Š.)

¹ Okrem toho činnosť letectva negatívne ovplyvňovali opakujúce sa problémy spojené s distribúciou leteckých pohonných hmôt. Tento problém sa nedal vyriešiť v poli, pretože v distribučných skladoch nemeckej armády sa letecký benzín typu Bi-Bo-Li nenachádzal. Z tohto dôvodu sa musel dovážať zo Slovenska po železnici, ktorá bola neúmerne preťažená nemeckými transportmi. Neľahkou a predovšetkým časovo náročnou cestou sa benzín dostával na určené železničné stanice v okupovanej časti ZSSR, kde ho následne prečerpávali do automobilových cisterien, ktoré dopravili po mnohokrát nezjazdnych komunikáciách.

*bitevný nálet z prízemnej výšky na ustupujúce sovietske jednotky na cestách východne od mesta Vinica.*²

Bitevný útok v priestore Vinnica – Niemirow (cca 130 km južne od Žitomíra) viedol osobne veliteľ II. perute leteckého pluku stot. let. Vladimír Kačka. Pod jeho velením odštartovala 11-členná skupina stíhacích lietadiel typu B-534 z poľného letiska v Bare.³ Jej bojovú formáciu tvorili tri trojčlenné a jeden dvojčlenný roj. Napriek absencii bojových skúseností z vykonania bitevných útokov, ako aj ťažkej nepriateľskej protilietadlovej obrane, slovenskí útočiaci piloti splnili úlohu bez vlastných strát. Na materskú základňu sa vrátili so štyrmi poškodenými lietadlami, ktoré neskôr pozemný technický personál letky, alebo špecialisti – príslušníci LPD 1, uviedli do letuschopného stavu.⁴

Úspešne vykonaný bitevný nálet sa stretol s veľkým záujmom vo velení slovenskej armády.⁵ Aktéri dovtedy najvýraznejšieho bojového úspechu slovenského letectva v krátkej histórii vzdušných zbraní obdržali okrem pochvalných uznaní veliteľa armády aj vyznamenania Za hrdinstvo 2. a 3. stupňa. Dňa 1. augusta 1941 im prezident Slovenskej republiky Dr. Jozef Tiso udelil na základe návrhu veliteľa armády vyššie uvedené vojenské vyznamenanie.⁶ Je pochopiteľné, že velenie slovenskej armády tento úspech náležite využilo v propagandistickej činnosti nielen v poli, aj v zázemí.

² VHA Bratislava, f. MNO SR 1939–1945, spisy dôverné 1942, č. j. 100.576, s. 49.

³ Dňom 20. 7. 1941 sa na letisku Bar nachádzali letka 12 a 13 spoločne s veliteľom II. perute leteckého pluku. Vzhľadom na vojnový konflikt s Maďarskom v marci 1939 možno ako určitú zaujímavosť uviesť, že na tomto letisku bola okrem dvoch slovenských leteckých jednotiek dislokovaná aj maďarská stíhacia letka vyzbrojená jedenástimi stíhacími dvojplôšníkmi talianskej proveniencie typu Fiat CR. 42. Pozri: VHA Bratislava, f. MNO SR 1939–1945, spisy dôverné 1942, č. j. 100.576, s. 57–58; pozri tiež ŠUMICHRASŤ, P. Boje vo vzduchu. In *Obrana*, roč. IX., 2001, č. 6, s. 14.

⁴ Počas bitevného náletu boli sovietskou protilietadlovou obranou poškodené lietadlá: B-534.259 veliteľa skupiny stot. let. V. Kačku zasiahlo cca 20 zásahov, B-534.243 vedúceho 2. roja npor. let. Š. Čakaného bola zasiahnutá do smerového kormidla a ostrohy, B-534.515 člena 2. roja čtk. Š. Jambora dostala šesť zásahov. Nakoniec B-534.217 npor. let. I. Borského – člena 3. roja bola zasiahnutá najmenej dvomi zásahmi. Pozri: JANEČEK, E. *Vyznamenání*. I. diel. Bratislava : MNO SR, 1941; pozri tiež VHA Bratislava, f. MNO SR 1939–1945, spisy dôverné 1942, č. j. 100.576, s. 49–52.

⁵ Tento úspech bol o to cennejší, že stíhacie lietadlá československej proveniencie typu B-534, resp. Bk-534, neboli práve tým najvhodnejším typom stroja na bitevné útoky. Tieto technicky zastarané dvojplôšníky nemali zodpovedajúce pancierovanie pilotného priestoru ani motora lietadla. Rovnako nedisponovali samosvornými palivovými nádržami. Z vyššie uvedených dôvodov boli veľmi zraniteľné. Úspech slovenskej letky pri bitevnom nálete na sovietsku kolónu pri Vinnici mohol byť ešte oveľa väčší, keby „*pátstovky*“ niesli na bombových závesníkoch Pantof letecké bomby. Velenie slovenského letectva si tento „*nedostatok*“ uvedomovalo a rozhodlo o predisponovaní všetkých leteckých bômb s hmotnosťou 10 kg a 20 kg a skriňových bômb tzv. „*žabiek*“ od pozorovacích letiek k letkám 12 a 13. Rozhodnutie sa realizovalo dňa 23. 7. 1941. Pozri: VHA Bratislava, f. VVZ, Vojenný denník VVZ, s. 84.

⁶ Prezident Slovenskej republiky udelil vyznamenanie Za hrdinstvo 2. stupňa a Za hrdinstvo 3. stupňa nasledovným príslušníkom leteckého pluku: mjr. let. V. Kačkovi, čat. d'sl. M. Danihelovi, čat. d'sl. M. Žiaranovi (všetci Za hrdinstvo 2. stupňa), npor. let. J. Páleníčkovi, npor. let. Š. Čakanému, npor. let. I. Borskému, čtk. J. Drličkovi, čtk. Š. Jamborovi, čat. d'sl. L. Čapkovi, čat. d'sl. M. Karasovi a čat. d'sl. I. Kockovi (všetci Za hrdinstvo 3. stupňa). „*in: Menovaní zúčastníli sa bitevného náletu dňa 20. júla 1941 na ustupujúce ruské kolony cestou Winica – Niemirow.*“ Vláda Slovenskej republiky rozhodnutím z 29. 7. 1941 povýšila V. Kačku na majora letectva s účinnosťou od 1. 7. 1941. Aj takýmto spôsobom ocenila veliteľa bojovej skupiny za bitevný nálet na sovietsku kolónu pri Vinnici. Pozri: VHA Bratislava, f. Letecký pluk, Dôverný rozkaz veliteľstva „*Justín*“ č. 29 zo 6. 8. 1941, čl. 1; pozri tiež VHA Bratislava, f. Letecký pluk, Dôverný rozkaz veliteľstva „*Justín*“ č. 32 z 18. 8. 1941, čl. 2.

Odhodlanie, ako aj výsledky bitevného náletu slovenských pilotov, sa stretli s nefalšovaným záujmom aj na nemeckej strane. Veliteľ nemeckej 17. armády Gen. Erich von Stülpnagel zaslal veliteľovi armády a ministrovi národnej obrany Ferdinandovi Čatlošovi osobný list, v ktorom vyzdvihol činnosť letiek spolupracujúcich s jeho jednotkami. V ňom konštatoval: „*Vykonalí (rozumej slovenské stíhacie letky – pozn. P. Š.) armáde už aj teraz svojim ráznym a rozhodným zásahom najcennejšie služby a vynikavo prispeli k doterajším úspechom.*“⁷ Okrem toho udelil Kačkovej leteckej skupine pochvalné uznanie: „*Druhej slovenskej letke (správne „Dvanástej“ – pozn. P. Š.) pod vedením veliteľa perute stot. let. Vladimíra K a č k u, vyslovujem svoje plné uznanie za odvážny a ostro prevedený útok na vracajúce sa ruské kolóny večer dňa 20. júla 1941 na ceste Winnica - Niemirov. Moje najlepšie prania sprevádzajú slovenské stíhacie letky pri ďalších úspešných bojových činoch v spoločnom boji proti bolševizmu.*“⁸

V takomto pozitívnom svetle vnímal činnosť slovenského letectva aj Gen.d.Flieg. Fritz Hirschauer, veliteľ XVII. leteckého župného veliteľstva vo Viedni, ktorý počas cesty na východný front osobne zablahoželal veleniu slovenskej armády na SV v Lubieni Wielkom. Ani šéf Nemeckej leteckej misie na Slovensku Gen.Mj. Ludwig Keiper nezostal „chladným“ a osobne zablahoželal gen. F. Čatlošovi k tomuto úspechu slovenských letcov. Ocenil veľkú odvahu a húževnatosť účastníkov bitevného náletu počas realizácie bojovej úlohy. Podľa jeho názoru, ako aj názorov veliteľov nemeckých letiek spolupracujúcich so slovenskými stíhačmi na fronte, Slováci boli lepší, než ich maďarskí kolegovia. Ďalej konštatoval, že sa na vlastné oči presvedčil, že bojové správanie sa a rozmiestnenie slovenských letiek je na vyššej úrovni, ako je to v prípade maďarských letiek. Súčasne nezabudol vyzdvihnúť príkladné kamarátstvo medzi slovenskými a nemeckými letcami, ktoré podľa L. Keipera „*už ani nie je možné stupňovať*“.⁹ Je pochopiteľné, že tieto kladné vyjadrenia vyvolávali v radoch velenia slovenskej armády náležité uspokojenie.

Bojový let, ktorý dňa 20. júla 1941 s úspechom uskutočnili príslušníci letky 12 a ktorého výsledok v dobovej tlači uvádzali ako „*úplnú dezorganizáciu a rozprášenie sovietskych jednotiek na tomto úseku frontu*“¹⁰, nezostal osamoteným. Až do 25. októbra 1941, tzn. do doby skončenia operačnej leteckej činnosti slovenského letectva na východnom fronte v roku 1941, vykonali príslušníci letiek 12 a 13 dovedna 1 119 letov v čase 964 h, pričom preleteli vzdialenosť 241 000 km. Z tohto počtu išlo o 91 letov za účelom ochranného sprievodu slovenských pozorovacích lietadiel a 88 bojových letov pri sprevádzaní nemeckých prieskumných lietadiel, 383 hliadkovacích letov (ochrany určitého priestoru – pozn. P. Š.), 14 bombardovacích útokov, 14 bitevných náletov, 58 leteckých súbojov, pri ktorých zostrelili tri nepriateľské lietadlá. Súčasne vykonali aj 54 letov nad územím nepriateľa a 417 preletov pri presunoch. Počas tohto obdobia zaplatili životom jedného stíhacieho pilota, ktorý sa nevrátil z operačného letu. Za príkladné splnenie úloh, rozhodnosť a kamarátstvo v boji obdržali príslušníci vzdušných zbraní niekoľko pochvál od veliteľa vzdušných zbraní

⁷ VHA Bratislava, f. MNO SR 1939–1945, spisy dôverné 1942, č. j. 100.576, s. 51-52.

⁸ VHA Bratislava, f. MNO SR 1939–1945, spisy dôverné 1943, č. j. 251.638, sign. 97/4/3/3.

⁹ VHA Bratislava, f. MNO SR 1939–1945, spisy dôverné 1942, č. j. 100.576, s. 52.

¹⁰ JANEČEK, E. *Vyznamenání*. Bratislava : MNO SR, 1941, s. 65.

a v piatich prípadoch aj pochvalné uznanie od jednotlivých veliteľov nemeckých armád. Okrem pochvalných uznaní obdržali tiež slovenské a nemecké vojenské vyznamenania.¹¹

Na záver možno konštatovať, že skúsenosti a poznatky, ktoré slovenskí letci získali počas prvého operačného nasadenia na východnom fronte v roku 1941, mali rozhodujúci vplyv na riešenie problémov súvisiacich s výstavbou slovenského letectva. Hoci nasadenie slovenského letectva bolo z hľadiska bojových výkonov nesporne úspešné, na druhej strane jasne dokumentovalo celkovú technickú zastaranosť leteckého parku vzdušných zbraní.

* * *

V Slovenskom národnom archíve v Bratislave sa v archívnom fonde Národný súd, súdny spis k procesu s ministrom národnej obrany Slovenskej republiky generálom I. triedy Ferdinandom Čatlošom¹², nachádza doposiaľ nepublikovaný stranovým rozsahom nevelký dobový dokument, ktorého obsah sa viaže k bitevnému útoku slovenskej stíhacej letky 12 na sovietske kolóny presúvajúce sa po cestnej komunikácii Vinnica – Niemirov. Autorom dokumentu bol pplk. gšt. Emil Novotný¹³, ktorý pri jeho spracovaní využil hlásenie veliteľa II. perute leteckého pluku stot. let. Vladimíra Kačku, ktorý útok osobne viedol.¹⁴

¹¹ Napríklad nemecký Eisernes Kreuz I. Klasse obdržali nasledovní príslušníci poľných letiek nasadených v bojoch na východnom fronte v roku 1941: rtk. J. Drlička (14. 1. 1942), npor. let. J. Páleníček (12. 2. 1942). Eisernes Kreuz II. Klasse obdržali: čtk. Š. Jambor, čat. d'sl. I. Kocka, čat. v zál. M. Karas, čtk. G. Lang (14. 2. 1941), npor. let. R. Galbavý, npor. let. P. Gašparovič, npor. let. F. Hanus, npor. let. O. Patočka a čtk. O. Hauliš (12.3.1942). VHA Bratislava, f. VVZ, Dôverný rozkaz VÚ a VVZ č. 2 z 20. 1. 1942, čl. 3; pozri tiež VHA Bratislava, f. VVZ, Dôverný rozkaz V a VVZ č. 2 z 20. 1. 1942, čl. 3.

Udelenie vyššie uvedených nemeckých vyznamenaní príslušníkom slovenského letectva je jednoznačne verifikované na základe dochovaných dôverných rozkazov Vzdušného úradu („VÚ“) a Veliteľstva vzdušných zbraní („VVZ“). Napriek skutočnosti, že existuje dobová fotografia dokumentujúca udelenie nemeckého Eisernes Kreuz II. Klasse vtedajšiemu čtk. A. Kubovičovi, oficiálny zápis o udelení tohto nemeckého vojenského vyznamenania menovanému nefiguruje ani v jeho kmeňových dokladoch, ani v dochovaných rozkazoch VVZ, resp. rozkazoch leteckého pluku. Porovnaj: RAJNINEC, J. *Slovenské letectvo 1939-1944*. 1. zv., Bratislava : VITA MO SR : Magnet-Press Slovakia, 1997, s. 120.

¹² SNA Bratislava, f. NS, súdny proces s gen. I. tr. F. Čatlošom, šk. 140.

¹³ Emil Novotný, nar. 7. 9. 1903 Ružomberok, dátum a miesto úmrtia neznáme. Základné vzdelanie získal absolvovaním 6 tried ľudovej školy. Civilné vzdelanie ukončil absolvovaním 4 tried gymnázia v Ružomberku (1915 – 1919) a 3 tried Obchodnej akadémie s maturitou (1919 – 1923). Do čs. brannej moci ho odvedli 24. 3. 1923 pri hlavnom odvode. 1. 10. 1923 ho prezentovali na výkon prezenčnej služby ako nováčika a v hodnosti vojaka ho prideliť k 1.rote horského práporu 3. Tým istým dňom ho ako vojenského akademika prijali do Vojenskej akadémie („VA“), ktorú ukončil 15. 8. 1925. Týmto dňom ho menovali za poručíka a zároveň ho premiestnili k p. pl. 4. V r. 1925 – 1926 ho absolvoval aplikačný kurz pre dôstojníkov pechoty pri Učilišti pre pešie vojsko v Miloviciach. Od 13. 8. 1926 bol veliteľ čaty 1. roty p. pl. 4. 1. 10. 1929 bol povýšený na nadporučíka pechoty. 30. 4. 1930 ho premiestnili od p. pl. 4 k p. pl. 11. Tam ho najskôr zaradili k 6. poľnejrote (30. 4. 1930), potom k 3. poľnejrote (15. 6. 1930). Od 12. 10. 1930 ho prideliť Škole na dôstojníkov pechoty v zálohe 5. pešej divízie ako stáleho učiteľa. 18. 6. 1932 ho prijali do I. ročníka Vysoké školy válečnej („VŠV“) v Prahe. 30. 9. 1932 ho premiestnili k 9. poľ.rote p. pl. 11. 1. 10. 1934 ho povýšili na kapitána pechoty. 1. 10. 1934 menovali za letca-pozorovateľa štábu. 15. 9. 1935 ho prideliť 12. divízii. 1. 10. 1935 bol menovaný za poľného letca-pozorovateľa štábu. 31. 7. 1936 ho preložili do skupiny dôstojníkov generálneho štábu a premiestnili k 12. divízii. 31. 12. 1936 ho premiestnili

Prepis dochovaného dobového dokumentu uverejňujeme v úplnom znení, v súlade s edičnými zásadami, a to v pôvodnej jazykovej a gramatickej úprave. Slová alebo ich časti, ktoré nedávajú zmysel, alebo sú skomolené, sme označili (!). Slová alebo ich časti, ktoré pri ich prepise zjavne vypadli, dávame do hranatých zátvoriek [...].

* * *

Dokument

Podplukovník gen. štábu
Emil Novotný.

Slovenskí stíhači ničia ustupujúce kolóny
bolševickej¹⁵ armády.

k veliteľstvu VII. zboru. 1. 4. 1937 ho povýšili na štábneho kapitána gšt. Od 18. 9. 1938 – 15. 12. 1938 v poli s veliteľstvom VII. zboru „Hurban“. Pôsobenie v predmíchovskej čs. brannej moci ukončil ako prednosta 2. oddelenia (spravodajského) VII. zboru. Od 17. 3. 1939 nastúpil na činnú službu v slovenskej armáde. 1. 5. 1939 ho ustanovili za podnáčelníka štábu Hlavného vojenského veliteľstva („HVV“). 15. 5. 1939 ho v hodnosti stotníka gšt. včlenili k MNO-HVV. 17. 5. 1939, podľa iných prameňov 1. 4. 1939 ho povýšili na majora gšt. Od 28. 8. 1939 – 8. 10. 1939 pôsobil v poli ako náčelník štábu („NŠ“) veliteľstva poľnej armády „Bernolák“. Od 23. 2. 1940 ho ustanovili za zástupcu veliteľa Vysokiej vojenskej školy. 30. 9. 1940 ho už ako podplukovníka gšt. (1. 7. 1940) premiestnili k Veliteľstvu vzdušných zbraní (MNO), s určením za NŠ. 15. 4. 1941 ho ustanovili za zástupcu šéfa Vzdušného úradu a veliteľa vzdušných zbraní („VÚ a VVZ“) gen. II. tr. Antona Pulanicha. Od 27. 6. – 28. 10. 1941 v poli, s veliteľstvom armády. Po návrate z východného frontu pokračoval vo výkone pôvodnej funkcie až do 9. 7. 1942, keď ju od neho prevzal pplk. gšt. Alojz Ballay. 12. 7. 1942 odišiel do poľa k Rýchlej divízii s určením za NŠ. V poli zotrval do 20. 12. 1942. 27. 3. 1943 ho ustanovili za prednostu Vojenského dopravného úradu (MNO) a premiestnili od VVZ k MNO (31. 3. 1943). 30. 7. 1943 ho superarbitrovali. 30. 9. 1943 ho prepustili z činnnej služby a dňom nasledujúcim preložili do výslužby. Od X./1943 – X./1944 pracoval ako civilný zamestnanec v Továrni na dopravné prostriedky v Trenčianskych Biskupiciach. Potom ako vojenský penzista žil v Piešťanoch. 1. 3. 1945 ho povolali prechodne do činnnej služby na čas brannej pohotovosti štátu s určením za šéfa Civilnej protiletectkej ochrany v Bratislave. 8. 4. 1945 sa prihlásil do čs. armády. Na základe záverov prijímacej komisie MNO pre dôstojníkov a rotmajstrov z povolania slovenskej národnosti ho dňom 31. 3. 1947 povolali do činnnej služby a dňom nasledujúcim preložili do výslužby v hodnosti pplk. gšt. v. v. V r. 1946 – 1948 pracoval ako riaditeľ Čs. aerolínií v Prahe, neskôr úradník v Matici Slovenskej v Martine, Investičnej banke v Žiline a Uhoľnom prieskume. Posledný záznam v jeho osobnej dokumentácii hovorí o tom, že potom napokon ako skladník v Severoslovenských papierňach. pplk. gšt. E. Novotný bol nositeľom nasledovných domácich a zahraničných vyznamenaní a odznakov: slovenská Pamätná medaila (1940), slovenské vyznamenanie Za hrdinstvo 2. stupňa (1940), rumunský letecký odznak (1940), rumunský pozorovateľský letecký odznak (1942), nemecký Verdienstkreuz des Ordens vom Deutschen Adler 1. Stufe (1942), chorvátsky letecký odznak (1942), rumunský Ordinul „Coroana României“ cu spade în gradul de comandor, cu panglică de „Virtutea Militară“ (1942), nemecký Ordens vom Deutschen Adler 1. Stufe mit Schwerter (1943), slovenské vyznamenanie Za hrdinstvo 3. stupňa (1943), nemecký Eisernes Kreuz 2. Klasse; 1. Klasse a iné.

¹⁴ Za poskytnutie dokumentu ďakujem kolegovi PhDr. Igorovi Bakovi, PhD.

¹⁵ Správne – bolševickej.

Ako je našej slovenskej pospolitosti známe naše stíhacie letky bojujú niekoľko 100 km východne Lwowa¹⁶ spoločne s nemeckým letectvom. Nemci poznajú kvalitu našich „sekáčov“ [,] ako medzi našimi¹⁷ letcami sa už z bojov proti Poľsku¹⁸.

Pokiaľ nemecké pozorovacie letky pracovali¹⁹ samostatne [,] tak akonahle sa objavil nemecký pozorovateľ na obzoru [,] už sa na neho vrhly²⁰ celé letky ruských stíhačov. Od tých čias [,] čo sa na front boly²¹ nasadené naše stíhacie letky, ruskí stíhači sa vôbec neobjavili.²² Jednotlivé ruské lietadlá opovažujú sa priletieť na front len vo veľkých v[ý]škach, 6 – 7 tisíc metrov.

Dňa 20. júla 1941 mali naši²³ stíhači znovu presvedčiť svojich kamarátov Nemcov, že sú bojovníci schopní postaviť sa s úspechom proti každému nepriateľovi. Toho dňa dostala naša jedna stíhacia letka rozkaz previesť bitevné nálety na ustupujúce ruské jednotky. S akým úspechom [ich] táto letka previedla[,] vysvitá najlepšie z hlásenia veliteľa let. peru-
te stot. let. Kačku²⁴, ktorý viedol našich stíhačov.

¹⁶ Správne – Lvov.

¹⁷ Správne – našimi.

¹⁸ Správne – Poľsku.

Autor približuje činnosť slovenských vzdušných zbraní v poľskom ťažení v materiálovej štúdi: ŠUMICHRASŤ, P. Letecké jednotky a protiletadlové delostrelectvo Slovenskej armády v poľskej vojne (september 1939). In *Vojenská história*, roč. 12, č. 2, 2008, s. 113-149.

¹⁹ Správne – pracovali.

²⁰ Správne – vrhli.

²¹ Správne – boli.

²² Ochranný sprievod nemeckých pozorovacích lietadiel zabezpečovali slovenské stíhacie letky 12 a 13. Prvé takéto ochranné sprievodné lety mali vykonať príslušníci Ďumbalovej stíhacej „trinástky“ už 13. 7. 1941 z letiska Czortkow (60 km južne od Tarnopoľa). Vzhľadom na vývoj situácie na fronte však z tohto letiska bojovú činnosť nevedli, ale presunuli sa na 80 km vzdialené letisko v Jarmolinciach, kde mali začať spoluprácu s nemeckou prieskumnou letkou 4.(H)32 vyzbrojenou jednomotorovými hornoplošníkmi Hs 126. Od 15. 7. 1941 obdobnú spoluprácu mala nadviazať aj letka npor. let. J. Páleníčka, a to s nemeckou letkou 3.(H)32 na letisku v Proskurove. Podrobnejšie pozri: ŠUMICHRASŤ, P. *Slovenské letectvo na východní frontě 1941-1943*. Cheb : Svět křídél, 2006, s. 45-46.

²³ Správne – naši.

²⁴ Vladimír Kačka, nar. 4. 2. 1908 Likavka, okr. Ružomberok, zomrel 11. 2. 2005 v Piešťanoch. Základné vzdelanie získal absolvovaním 4 tried občianskej a 4 tried meštianskej školy. Civilné vzdelanie ukončil v r. 1928 absolvovaním Učiteľského ústavu v Spišskej Novej Vsi. Do čs. brannej moci ho odvedli na hlavnom odvode 4. 3. 1929. 1. 10. 1929 nastúpil na výkon prezenčnej služby. V tento deň ho včlenili ako voj. k letke 13 let. pl. 3 gen. letca M. R. Štefánika. Postupne ho povýšili na slob. (16.12.1929) a des. (1. 5. 1930). 15. 7. 1930 ho premiestnili k letke 9. Dňom 1. 10. 1930 ho menovali za pozorovateľa-letca. 25. 10. 1930 mu už ako čat. (16. 9. 1930) priznali status čat. s poddôstojníckou skúškou. 1. 12. 1930 ho menovali za ppor. prezenčnej sl. 13. 3. 1931 mu povolili konať ďalšiu činnú službu až do nástupu do Vojenskej akadémie („VA“). 30. 9. 1931 ho premiestnili k VA, s určením na výchovu dôstojníkov pešieho vojska z povolania. 1. 6. 1931 ho menovali za poľného pozorovateľa-letca. 16. 7. 1933, po ukončení VA, ho menovali za por. pech. v p. pl. 13. 31. 12. 1934 K. preložili do skupiny letectva, premiestnili k let. pl. 6 a včlenili k letke 72 ako nižšieho dôstojníka 1. 9. 1935 ho určili k pozorovateľom-letcom ustanoveným na lietanie v noci, po absolvovaní kurzu nočného lietania (16. 6. 1935 – 15. 8. 1935). Od 3. 2. – 31. 3. 1936 v mechanickom kurze pre dôstojníkov letectva v Zemskom leteckom sklade II v Olomouci. Od 1. 4. 1936 – 14. 8. 1936 bol v pilotnom výcviku dôstojníkov. 15. 9. 1936 ho premiestnili k let. pl. 1 T.G. Masaryka a včlenili k letke 44 ako nižšieho dôstojníka. 1. 9. 1936 K. menovali za jednomiestneho pilota a určili

ho k stíhacím letcom. 15. 2. 1937 ho trvalo prideliili Vojenskému leteckému učilištiu v Prostějove. Od 31. 3. 1937 jeho trvalé pridelenie k tejto jednotke zmenili na premiestnenie 15. 1. 1938 ho premiestnili k školnej technickej letke na funkciu veliteľa skladu a dopravnej letky. 1. 9. 1937 ho menovali za poľného pilota letca. 1. 10. 1937 ho povýšili na npor. let. 1. 8. 1938 ho určili k letcom ustanoveným na lietanie v noci. Vzhľadom na rozpad Č-SR a vznik Slov. štátu a Protektorátu Čechy a Morava ho 18. 3. 1939 ako dôstojníka slovenskej národnosti odoslali k let. pl. 3 na Slovensko. Po príchode na Slovensko ho zaradili k let. pl. 3 a včlenili k letke 39. 5. 5. 1939 ho ustanovili za veliteľa III/3 perute. 1. 7. 1939 ho premiestnili k letke 38 (od 31. 1. 1940 – letka 11) a ustanovili ho za jej veliteľa. 7. 9. – 19. 9. 1939 sa zúčastnil vojny proti Poľsku. 1. 1. 1940 K. povýšili na stotníka letectva. Od 2. 1. 1940 – 1. 3. 1940 K odvelili s ďalšími slov. pilotmi na skúsenú do Nemecka – v Leteckej stíhacej škole Schlessheim "A" Schulle Klagenfurt. 1. 10. 1940 K. ustanovili za veliteľa II. perute. Od 22. 6. 1941 v poli s letkou „Boreša“. Počas frontovej služby sa zúčastnil let. bojov. 1. 7. 1941 K. povýšila vláda SR za činy pred nepriateľom na mjr. let. 24. 8. 1942 K. ustanovili za veliteľa letiska a Štefánikových kasární v Piešťanoch. 25. 2. 1942 – 3. 7. 1942 absolvoval výcvik na liet. Bf 109 na dánskom letisku Karup-Gröve. Od 12. 10. 1942 – 21. 4. 1943 veliteľ nočného stíhacieho kurzu. 1. 4. 1943 – 1. 8. 1943 veliteľ pilotného výcviku dôstojníkov a výcviku na lietadlách Me 109. 15. 6. 1943 ho ustanovili za zástupcu zborového veliteľa SLeS-u (funkciu vykonával popri svojom funkčnom zaradení). 15. 10. 1943 V. Kačku ustanovili za veliteľa II. perute let. pl. 18. 11. 1943 – 31. 3. 1944 K. ustanovili za dočasného veliteľa technickej perute let. pl. 31. 3. 1944 ho premiestnili z let. pl. k VVZ v Trenčíne, kde ho 1. 4. 1944 ustanovili za prednostu osobného oddelenia VVZ. 3. 4. 1944 hlásil nástup služby na VVZ. 30. 9. 1944 ho premiestnili z VVZ k MNO SR, kde ho 15. 10. 1944 ustanovili za prednostu osobného odd. MNO SR. Funkciu prednostu osobného oddelenia MNO SR vykonával do 23. 3. 1945. Počas existencie vojnovkej Slovenskej republiky vystupoval na leteckých dňoch ako športový pilot-akrobat. 4. 4. 1945 a 6. 5. 1945 si podal prihlášky do čs. armády. Rozhodnutím prijímacej komisie MNO pre dôstojníkov a rtm. z povolania slovenskej národnosti ho neprijali do čs. brannej moci. Od júla do decembra 1945 bol v zaisťovacej a vyšetrovacej väzbe, keď proti nemu viedli trestné konanie. 7. 12. 1945 ho prepustili na slobodu. 31. 12. 1946 ho povolali do činnej služby ako dôstojníka čs. brannej moci. Od mája 1945 do mája 1947 bol bez zamestnania. 15. 5. 1947 ho povolali do vojenskej činnej služby a včlenili k veliteľstvu letectva VO-4 s určením pre výkon služby v rámci Osídľovacieho úradu pre Slovensko. 22. 5. 1947 ho prezentovali do vojenskej činnej služby. 30. 9. 1947 ho premiestnili k LNP-1 vo Vysokom Mýte a ustanovili za dočasného veliteľa pomocnej perute. 10. 12. 1947 ho oslobodili od výkonu činnej služby. 1. 5. 1948 mu udelili dovolenku s čakáním. 1. 6. 1948 ho prepustili z výcvikovej skupiny letcov – pilotov. 1. 9. 1948 V. Kačku preložili do I. zálohy ako mjr. let. v zál. Následne bolo zrušené jeho povolanie do čs. brannej moci a s tým spojené priznanie hodností dosiahnutých v rokoch neslobody (stot. let., mjr. let). V r. 1949 ho spolu so Š. Čakaným vyšetrovali pred kárnym výborom veliteľstva 4. oblasti za poškodenie dobrého mena vojaka v lete 1941. 1. 10. 1950 K. odňali hodnosť npor. let. v zál. a preložili do počtu mužstva. Po prepustení do zálohy pracoval v rôznych robot. povolaniach (napr. elektromontér). K. rehabilitovali v roku 1991. V r. 2003 mu udelili cenu mesta Piešťany, ako aj Čestné občianstvo mesta Piešťany. Počas trvania vojenskej služby, za dve desaťročia, ho vyznamenali slovenskou Pamätnou medaila so štítkom (1939, resp. 1940), nemeckým Eisernes Kreuz 2. Klasse (1939), slovenským vyznamenaním Za hrdinstvo 3. stupňa (1939, resp. 1940), nemeckým pochvalným uznaním vrchného veliteľa 17. armády (1941), slovenským vyznamenaním Za hrdinstvo 2. stupňa (1941), rumunským leteckým pilotným odznakom (1942), chorvátskym leteckým pilotným odznakom (1943) a inými. Podrobnejšie pozri napr.: RAJNINEC, J. *Slovenské letectvo 1939-1944*. 1. zv., Bratislava : VITA MO SR : Magnet-Press Slovakia, 1997; ŠUMICHRAST, P. – KLABNÍK, V. *Slovenské letectvo 1939-1944*. 2. zv., Bratislava : Magnet-Press Slovakia, 2000; BYSTRICKÝ, J. – ŠUMICHRAST, P. *Letka 13 v dokumentoch a obrazoch*. Bratislava : Magnet-Press Slovakia, 2004; ŠUMICHRAST, P. *Slovenské letectvo na východní frontě 1941-1943*. Cheb : Svět křidel, 2006; VHA Bratislava, f. MNO SR 1939-1945, spisy obyčajné, dôverné a tajné; VHA Bratislava, f. let. pl., dôverné a denné rozkazy, 1941-1944; VÚA-VHA Praha, f. kvalifikačných listín; VA-CR MO SR Trnava, f. osobných spisov.

Hlásenie znie:

Hlásim, že 12. letka previedla na rozkaz veliteľstva nem. armády dňa 20. 7. 1941 medzi 19.15 – 20. 30 hod. bitevný nálet z prízemnej výšky na ustupujúce ruské jednotky na cestách východne od mesta²⁵ Útok letky som viedol osobne.

Letka štartovala v troch 3 čl. rojoch a jednom 2 čl. roji.²⁶

Vedúci rojov:	1. roja: stot. let.	Kačka,
	2. roja: npor. let.	Čakaný, ²⁷
	3. roja: čat.	Karas, ²⁸
	4. roj /:dvojroj:/	npor. let. Páleníček ²⁹ .

²⁵ Vinnica. Dnes sídlo Vinnickej oblasti, Ukrajina.

²⁶ Podľa slovenského leteckého historika J. Rajnina bolo personálne zloženie rojov nasledovné: 1. roj: stot. let. V. Kačka, čtk. J. Drlička, čtk. Š. Jambor; 2. roj: npor. let. Š. Čakaný, čat. d'ls. M. Žiaran, čat. d'ls. I. Kocka; 3. roj: čat. d'ls. M. Karas, čtk. L. Čapka, npor. let. I. Borský; 4. roj.: čat. d'ls. M. Danihel, npor. let. J. Páleníček. Pozri: RAJNINEC, J. Slovenské letectvo 1939-1944. 1. zv., Bratislava : VITA MO SR : Magnet-Press Slovakia, 1997, s. 117.

²⁷ Štefan Čakaný (Csákányi), nar. 17. 3. 1912 v Žiline, dátum a miesto smrti neznáme. Civilné vzdelanie získal na 8-ročnom reálnom gymnáziu s maturitou v Žiline, na ktorom študoval v r. 1926 – 1934. Po jeho skončení absolvoval 4 semestre Vysokej školy stavebno-inžinierskej v Prahe. Vysokoškolské štúdium ukončil I. štátnicou. Príslušník čs. brannej moci od 1. 10. 1935, keď ho prezentovali na vykonanie prezenčnej služby v rámci let. pl. 3 v Piešťanoch. Od 1. 10. 1935 – 30. 6. 1936 frekventant Školy na výchovu dôstojníkov letectva v zálohe vo Vojenskom leteckom učilišti („VLU“) v Prostějove. V období výchovy na dôstojníka letectva v zálohe povýšený na slob. aspiranta. (1.2.1936) a des. aspiranta. (1. 7. 1936). Od 1. 7. 1936 Č. premiestnili k letke 9 let. pl. 3. 30. 9. 1936 ho prijali do Vojenskej akadémie („VA“) ako voj. akademik, kde bol až do 29. 8. 1937. V tento deň ho po skončení akadémie menovali za por. let. Tým istým dňom ho prideliť 46. letke let. pl. 4 v Pardubiciach. Od 4. 10. 1937 do 21. 9. 1938 ho prideliť ako frekventanta do aplikačného kurzu pre por. let. v Leteckom učilišti v Prostějove. Pilot jednomiestnych lietadiel a absolvent kurzu lietania bez vidu. Po absolvovaní kurzu s veľmi dobrým prospechom ho prideliť let. pl. 4 a včlenili k 46. letke, kde slúžil až do 17. 3. 1939. Vzhľadom na rozpad ČSR a vznik Slovenského štátu a Protektorátu Čechy a Morava ho ako Slováka premiestnili na Slovensko k let. pl. 3. Od 18. 3. 1939 ho určili za I. dôstojníka letky 15 v Žiline. V tejto funkcii zotrval do 27. 3. 1939, keď ho ustanovili za veliteľa letky 15 a veliteľa letiska Žilina. Od 13. 4. 1939 ho premiestnili k letke 45 a ustanovili za jej veliteľa. 15. 5. 1939 ho premiestnili k letke 49 a ustanovili za jej veliteľa. 31. 8. 1939 ho premiestnili k letke 12 s určením za I. dôstojníka letky. V rámci tejto letky účastník bojov proti Poľsku v septembri 1939. 1. 10. 1939 ho menovali za poľného pozorovateľa letca a poľného pilota-letca. Od 2. 1. 1940 – 1. 3. 1940 ho odvelili v hodnosti npor. let. (1. 1. 1940) na skúsenú do Nemecka. Po jej skončení príslušník letky 12 v Spišskej Novej Vsi. Po vyhlásení vojny ZSSR ho odoslali do poľa (7. 7. 1941), kde zotrval do 27. 10. 1941. Počas frontovej služby sa zúčastnil leteckých bojov v rámci letky 12. Od 15. 2. 1942 – 15. 4. 1942 absolvoval technický kurz pre dôstojníkov letectva pri Leteckom parku. Dňom 30. 6. 1942 ho premiestnili k Leteckej škole v Trenčianskych Biskupiciach, kde ho 1. 10. 1942 určili za veliteľa Školy leteckého dorastu. Od 15. 5. 1943 ho v hodnosti stot. let. (1. 1. 1943) premiestnili k VVZ s určením za referenta leteckého oddelenia. Od 1. 7. 1943 – 28. 8. 1944 zastával funkciu prednostu leteckého oddelenia VVZ a súčasne od 1. 1. 1944 aj funkciu spravodajského dôstojníka VVZ. 1. 9. 1943 ho určili za letca ustanoveného na lietanie v noci. Od 15. 5. 1944 ho určili za prednostu spravodajského oddelenia VVZ. Od 29. 8. 1944 príslušník 1. ČSA na Slovensku a účastník SNP. Pridelený k let. skupine mjr. gšt. J. Tótha. V období od 2. 10. 1944 – 27. 10. 1944 veliteľ poľného letiska Rohožná. Po tomto dni odišiel do hôr a zdržiaval sa na rôznych miestach. 2. 5. 1945 ho prezentovali do čs. armády a prijímacou komisiou prijali do čs. armády. Od 2. 5. 1945 do

15. 6. 1945 veliteľ školnej letky v Leteckom výcvikovom stredisku v Spišskej Novej Vsi. 16. 6. 1945 už v hodnosti škpt. let. (1. 5. 1945) ho určili za veliteľa letiska Malacky. Túto funkciu vykonával do 10. 9. 1946 (1. 8. 1946), keď ho prideliť Veliteľstvu leteckej oblasti 4 v Bratislave a ustanovili za prednostu oddelenia výstavby letísk pri Veliteľstve leteckej základne 4. Dňom 31. 7. 1947 ho premiestnili od 4. leteckej oblasti k III. leteckému okruhu, kde ho od 1. 8. 1947 ustanovili za prednostu 6. oddelenia veliteľstva III. let. okruhu. Po februári 1948 sa začala zásadne „meniť“ aj jeho vojenská kariéra. Od XI./1949 do I./1951 bol veliteľom leteckej rotý leteckého spojovacieho pluku 1 v Jičine. Potom až do prepustenia z čs. armády bol linkovým dôstojníkom výcvikového oddelenia tohto pluku v Hradci Králové a Havlíčkovom Brode. V civile pracoval najskôr ako robotník-kopáč sond v Stavoprojekte Bratislava, potom sa vzhľadom na technické vzdelanie zamestnal ako projektant, resp. stavebný technik na prieskumné práce. Za výkon vojenskej služby ho ocenili nasledovnými vyznamenaniami: slovenskou Pamätnou medailou so štítkom Javorina (1939), nemeckým Eisernes Kreuz 2. Klasse, slovenským vyznamenaním Za hrdinstvo 3. stupňa (1942), slovenským Pamätným odznakom 1. stupňa (1943), slovenským vyznamenaním Za zásluhy, slovenským Vojenným víťazným krížom V. triedy (1944); Československým vojnovým krížom 1939, Československou medailou za zásluhu I. stupňa. (1946), Československou pamätnou medailou SNP (1945). Pozri napr.: RAJNINEC, Juraj. *Slovenské letectvo 1939-1944. 1. zv.*, Bratislava : VITA MO SR : Magnet-Press Slovakia, 1997; ŠUMICHRASŤ, P. – KLABNÍK, V. *Slovenské letectvo 1939-1944. 2. zv.*, Bratislava : Magnet-Press Slovakia, 2000; BYSTRICKÝ, J. – ŠUMICHRASŤ, P. *Letka 13 v dokumentoch a obrazoch*. Bratislava : Magnet-Press Slovakia, 2004; ŠUMICHRASŤ, P. *Slovenské letectvo na východní frontě 1941-1943*. Cheb : Svět kříděl, 2006; VHA Bratislava, f. MNO SR 1939-1945, spisy obyčajné, dôverné a tajné; VHA Bratislava, f. let. pl., dôverné a denné rozkazy, 1941-1944; VÚA-VHA Praha, f. kvalifikačných listín; VA-CR MO SR Trnava, f. osobných spisov.

²⁸ Michal Karas, nar. 3. 12. 1915 Španie Pole, okr. Revúca. Dátum a miesto smrti neznáme. Civilné vzdelanie získal absolvovaním 7 tried obecnej školy a 1 triedy hospodárskej školy. Do čs. brannej moci odvedený 2. 4. 1937 pri hlavnom odvode s určením pre horský peší pluk 4 v Jelšave. 1. 10. 1937 nastúpil na prezenčnú službu. Týmto dňom ho včlenili do horského pešieho pluku 4 v Jelšave, kde od 1. 10. – 14. 11. 1937 vykonával výcvik jednotlivca. 15. 11. 1937 ho premiestnili k leteckému pluku 3 gen. letca M. R. Štefánika. Týmto dňom ho zároveň včlenili k cvičnej letke, kde konal peší výcvik. Od 19. 11. 1937 – 31. 1. 1938 absolvoval poddôstojnícku školu v leteckom pluku 3. Po jej skončení ho povýšili na slobodníka. Od 31. 1. 1938 – 30. 5. 1938 absolvoval ako pilotný žiak výcvik v Pilotnej škole leteckého pluku 3. Ďalej vo výcviku pokračoval a v období od 1. 6. 1938 – 27. 9. 1938 absolvoval bojový výcvik na stíhacích lietadlách v rámci cvičnej letky leteckého pluku 4 v Kbeloch. Od 28. 9. 1938 – 30. 11. 1938 si svoju odbornú pripravenosť zvýšil v zdokonaľovanom výcviku na stíhacích lietadlách v školnej letke 2 VLU. 1. 12. 1938 ho menovali za pilota-letca a určili ho k stíhacím letcom. Od 1. 12. 1938 – 19. 12. 1938 ho prideliť cvičnej letke leteckého pluku 3 za účelom preskúšania v lietaní. V tom období už bol premiestnený k 38. letke, kde zotrval až do 15. 2. 1939, keď ho premiestnili k letke 49. V tento deň ukončil aj praktický bojový pilotný výcvik na stíhacích lietadlách s veľmi dobrým prospechom. 15. 6. 1939 ho povýšili na desiatnika a 15. 11. 1939 na čatára. 1. 10. 1939 mu povolili ďalšie dobrovoľné konanie činnej služby. 1. 4. 1940 ho preložili do skupiny ďalejšlúžiacich a zároveň ho menovali za poľného pilota-letca. 31. 1. 1940 bola letka 49 premenovaná na letku 12. 7. 7. 1941 odoslaný do poľa s letkou 12 – krycí názov „Milota“. 18. 10. 1941 sa vrátil z poľa. 1. 12. 1941 na vlastnú žiadosť predčasne prepustený z ďalšej činnej služby. Po prepustení zo slovenskej armády bol ešte raz prezentovaný do výnimočnej činnej služby v leteckom pluku. Konkrétne sa tak stalo 9. 8. 1943. Po 17-dňoch ho však opäť prepustili do pomeru mimo činnej služby. V ďalšom období existencie vojnovnej Slovenskej republiky ho do výnimočnej činnej služby nepovolali so zdôvodnením, že bol zamestnancom Leteckej továrne v Trenčianskych Biskupiciach. 10. 4. 1945 ho prezentovali na vykonanie výnimočnej činnej služby pri DOV Tisovec. 25. 6. 1945 ho prepustili do pomeru mimo činnej služby. Po vojne pracoval v robotníckych povolaniach. V r. 1960 – 1962 väznený podľa znenia paragrafu za združovanie proti republike. M. Karas obdržal tieto vojenské vyznamenania a odznaky: slovenská Pamätná medaila bez štítku (1940), slovenská medaila Za hrdinstvo 3. stupňa (1941), nemecký Eisernes Kreuz II. Klasse (1942), slovenský Pochvalný dekrét veliteľa leteckého pluku (1942).

²⁹ Jozef Páleníček, nar. 2. 4. 1912 Moravský Sv. Ján, okr. Malacky. Dátum a miesto smrti neznáme. Civilné vzdelanie získal na 8-ročnom reálnom gymnáziu s maturitou v Skalici, na ktorom študoval v r. 1926 – 1934. Príslušník čs. brannej moci od 16. 7. 1934, keď ho prezentovali na vykonanie prezenčnej služby. Týmto dňom mu priznali status aspiranta („ašp.“). Do nástupu na Vojenskú akadémiu („VA“) v Hraniciach absolvoval Školu na výchovu dôstojníkov letectva v zálohe vo Vojenskom leteckom učilišti („VLU“) v Prostějove. V období výchovy na dôstojníkov letectva v zálohe povýšený na slob. ašp. (28.10.1935) a des. ašp. (11. 4. 1935). 15. 4. 1935 ho premiestnili k letke 9 let. pl. 3 Gen. letca M. R. Štefánika. 1. 5.1935 ho menovali za pozorovateľa-letca. 3. 9. 1935 ho povýšili na čat. ašp. 28. 9. 1935 J. Páleníčka preložili na VA a o 2 dni neskôr ho premiestnili k VA. 1. 2. 1936, počas štúdia na VA ho povýšili na ppor. prezenčnej služby. VA ukončil 1. 8. 1937, keď ho menovali na por. let. leteckého pl. 2 v Olomouci. Týmto dňom ho včlenili k technickej letke. Od 4. 10. 1937 do 18. 3. 1938 ho prideliť ako frekventanta do aplikačného kurzu pre poručíkov letectva vo VLU. 31. 3. 1938 ho premiestnili k letke 35. Od 1. 4. 1938 J. Páleníčka menovali za pilota letca a určili ho k stíhacím pilotom. 31. 12. 1938 ho premiestnili k let. pl. 4, s určením za 1. dôstojníka letky 50 v Kbeloch, kde slúžil až do 16. 3. 1939. Vzhľadom na rozpad ČSR a vznik Slov. štátu a Protektorátu Čechy a Morava ho ako Slováka premiestnili na Slovensko k let. pl. 3. 17. 3. 1939, podľa iných prameňov 18. 3. 1939, po návrate na Slovensko, J. Páleníčka prijali do slovenskej brannej moci. Týmto dňom ho zároveň premiestnili k let. pl. 3 a včlenili ho k letke 45 v Spišskej Novej Vsi ako technického dôstojníka. Zúčastnil sa obrany Slovenska pred maďarskou agresiou. 14. 4. 1939 (15. 5. 1939) J. Páleníčka ustanovili za veliteľa letky 45. 22. 8. 1939 ho ustanovili za veliteľa letiek 45 a 49, ktoré boli od 1. 9. 1939 zreorganizované na letku 12. Od 1. 9. 1939 J. Páleníčka ustanovili za veliteľa letky 12, s ktorou sa zúčastnil bojov proti Poľsku. 1. 10. 1939 Č. menovali za poľného pozorovateľa a poľného pilota-letca. 1. 1. 1940 P. povýšili na npor. let. Od 2. 9. 1940 – 19. 10. 1940 absolvoval chemický kurz pre dôstojníkov pri VTCHÚ. 7. 7. 1941 P. odišiel do poľa s letkou 12 „Milota“, kde zotrval až do 27. 10. 1941. Počas frontovej služby sa zúčastnil leteckých bojov. Od 25. 2. 1942 do 3. 7. 1943 vykonal výcvik na lietadlá Bf 109 v dánskom Gróve. 1. 7. 1942 ho povýšili na stot. let. Od 12. 10. 1942 bol frekventantom nočného stíhacieho kurzu. Od 1. 4. 1943 veliteľ výcviku na lietadlách Me 109 v Piešťanoch. 15. 4. 1943 ho ustanovili za veliteľa letky 13 v poli, kde vo funkcii nahradil mjr. let. O. Ďumbalu. 20. 4. 1943 prevzal letku 13 v poli. 1. 5. 1943 ho určili k letcom ustanoveným na lietanie v noci. V poli velil aj II. garnitúre letky 13, s ktorou sa 12. 11. 1943 vrátil na Slovensko. 1. 1. 1944 J. Páleníčka ustanovili za veliteľa letky 12, s ktorou 30. 7. 1944 odišiel do poľa k SVZ pri AV. V tejto funkcii zotrval až do 31. 8. 1944, keď preletel na stranu sovietskej Červenej armády a vstúpil do čs. zahraničnej armády. 20. 10. 1944 mu na Slovensku v neprítomnosti odňali hodnosť stot. let. a ako strel. ho preložili do I. zálohy ako strel. v zál. 16. 10. 1944 J. Páleníčka zaradili do čs. brannej moci v ZSSR a priznali mu hodnosť kpt. let. 1. 11. 1944 ho zaradili k Čs. let. skupine v ZSSR. Od 5. 1. 1945 inšpektor – let. tech. pilotov a teórie lietania pri veliteľstve I. čs. zmiešanej leteckej divízii v ZSSR. 7. 3. 1945 ho povýšili na škpt. let. Po vojne J. Páleníčka prijali do čs. armády. Do 31. 3. 1952, to znamená do času prepustenia z čs. armády, vykonával funkcie veliteľa let. pl. 3 (let. pl. 30), veliteľa kombinovanej leteckej skupiny v boji proti banderovcom, dôstojník na kontrolu pilotov pri veliteľstve 4. let. divízii, veliteľ kurzu Leteckej vojenskej akadémie. V povojnovom období absolvoval 5-mesačný kurz veliteľov vojskových telies (1948 – 1949). Do konca svojej vojenskej profesionálnej dráhy dosiahol hodnosť pplk. let. (1. 10. 1948). Po prepustení do zálohy najskôr pracoval v rôznych robotníckych a technicko-hospodárskych povolaniach (skladový účtovník, technický úradník, tepelný technik). V r. 1956 – 1958 absolvoval Priemyselnú školu energetickú a elektrotechnickú. Neskôr zastával funkciu riaditeľa elektrárne v Bratislave. J. Páleníček obdržal tieto vojenské vyznamenania a odznaky: slovenská Pamätná medaila so štítkom (1939), nemecký Eisernes Kreuz II. Klasse (1939), slovenská medaila Za hrdinstvo 3. stupňa (1941), slovenské Pochvalné uznanie VÚ a VVZ (1941) nemecký Eisernes Kreuz I. Klasse (1942), rumunský Ordinul Coroana Romaniei cu spade gradul de „Officer“ cu panglica de „Virtutea Militara“ (1943), chorvatský letecký pilotný odznak (1943), slovenské Za hrdinstvo 2. stupňa (1943), rumunský pilotný odznak (1944), slovenský Vojenný víťazný kríž V. triedy (1944), Československá medaila Za chabrosť pred

12. letka útočila na nepriateľské jednotky na ceste³⁰ Celá letka letela od startu³¹ vo výške asi 150 – 200 m a od čiar asi v 10 – 80 m nad terénom.

Ako vedúci prvého roja zahájil som útok na jednotky shromaždené³² na spomenutej ceste, ale hneď som sa dostal do prudkej protileteckej paľbe. Ponevač³³ som predpokladal, že všetky roje útočiace za mnou sa do tejto paľby dostanú a v dôsledku účasti na bojoch neskusených pilotov by mohli pre nás nastať veľké straty, obrátil som stroj a útočil som výlučne len na pozemné protiletadlové ruské jednotky. Dve, tri palebné jednotky som svojou paľbou nesporne umlčal, načo som útočil na ďalšie až do vystrielenia všetkých nábojov³⁴.

Medzi tým, čo som ostreloval nepriateľské pozemné zbrane, preletely³⁵ ostatné roje letky a paľbou veľmi účinne zasiahly³⁶ proti nepriateľovi.

Po vykonaní úlohy roje sa shromaždily³⁷ nad určeným shromaždiskom³⁸ a v poriadku sa vrátili³⁹ všetky na svoju základňu v

Straty na životoch a materiále⁴⁰ neboly⁴¹, ale byly⁴² poškodené 4 lietadlá.

Lietadlo vedúceho letky stot. let. Vlad. Kačku, B-534, 59⁴³ má asi 20 zásahov /:vyše 40

nepriateľom (1945), Československá vojenská medaila Za zásluhy I. stupňa (1945), Československá vojenská pamätná medaila so štítkom ZSSR (1945), Rad SNP II. triedy (1947) a iné. Pozri napr.: RAJNINEC, Juraj. *Slovenské letectvo 1939-1944*. 1. zv., Bratislava : VITA MO SR : Magnet-Press Slovakia, 1997; ŠUMICHRASŤ, P. – KLABNÍK, V. *Slovenské letectvo 1939-1944*. 2. zv., Bratislava : Magnet-Press Slovakia, 2000; BYSTRICKÝ, J. – ŠUMICHRASŤ, P. *Letka 13 v dokumentoch a obrazoch*. Bratislava : Magnet-Press Slovakia, 2004; ŠUMICHRASŤ, P. *Slovenské letectvo na východní frontě 1941-1943*. Cheb : Svět křídel, 2006; VHA Bratislava, f. MNO SR 1939-1945, spisy obyčajné, dôverné a tajné; VHA Bratislava, f. let. pl., dôverné a denné rozkazy, 1941-1944; VÚA-VHA Praha, f. kvalifikačných listín; VA-CR MO SR Trnava, f. osobných spisov.

³⁰ Vinnica – Niemirow.

³¹ Správne – štartu.

³² Správne – zhromaždené.

³³ Správne – Pretože.

³⁴ Stíhacie lietadlá B-534 boli vyzbrojené štvoricou synchronizovaných leteckých guľometov vz. 30 kalibru 7,92 mm. Guľomet vz. 30 konštrukcie Františka Myšku produkovala vo svojom strakonickom závode firma Česká zbrojovka, a. s. Praha. Guľomet pracoval na princípe impulzu výstrelu s krátkym záklzom hlavne, ktorá bola chladená vzduchom. Podávanie nábojov kalibru 7,92 mm sa v prípade guľometu v pilotnej verzii riešilo pomocou pásov (obojsstranne s použitím schránky na 450 nábojov). V pilotnej verzii bol guľomet tohto vzoru doplnený o synchronizátor systému Samek umožňujúci strelbu okruhom vrtule. Úst'ová rýchlosť: 860 m/s, kadencia strelby až 1 000 rán za minútu, dostrel 2 000 m. Podrobnejšie pozri: FIDLER, J. – SLUKA, V. *Encyklopedie branné moci Republiky Československé 1920-1938*. Praha : Libri, 2006, s. 378.

³⁵ Správne – preleteli.

³⁶ Správne – zasiahli.

³⁷ Správne – zhromaždili.

³⁸ Správne – zhromaždiskom.

³⁹ Správne – vrátili.

⁴⁰ Správne – materiáli.

⁴¹ Správne – neboli.

⁴² Správne – boli.

⁴³ Správne – B-534.259.

Podľa záznamov v dobových dokumentoch možno uviesť, že predmetné lietadlo sa v leteckom parku

dier:/⁴⁴ a má poškodené nosníky v krídle a nosníky v trupu /:v trupu asi 1 m od chvostových ploch⁴⁵ dieru v priemeru asi 15 cm:/, prestrelené ľavé koleso /:pneumatika explodovaná:/, prestrelený spodný a pravý motorový kryt, prestrelené lano stabilizátoru, prestrelená kabína v bezprostrednej blízkosti hlavy pilota a väčšie množstvo priestrelov, ktoré z[a]príčinili zničenie niekoľkých výstuh v trupu [,] v krýdlach⁴⁶, ako i niekoľko priestrelov bezvýznamných.

- 3 -

Stroj bol počas letu z frontu ovládateľný, ale v dôsledku prestrelenia lana stabilizátoru ťažký na hlavu, tak že pilot musel pristávať s plynom, ale pristál v poriadku i napriek tomu [,] že ľavá pneumatika bola explodovaná. Lietadlo je nutné opraviť u LPD 1, kam po menšej oprave u letky bude schopné k prelietnutiu.

Ďalej bol zasiahnutý stroj vedúceho druhého roja npor. let. Čakaného jedným zásahom do smerového kormidla. Oprava lietadla bude vykonaná u letky. /: B-534, 243⁴⁷ /:.

Z druhého roja bol zasiahnutý tiež stroj B-534.515⁴⁸ z druhého roja čtk. Jambora⁴⁹, ktoré ale na lietadle nič nepoškodilo⁵⁰. Lietadlo bude opravené u letky.

slovenských Vzdušných zbraní nachádzalo aj v roku 1942. Napríklad dňa 25. 7. 1942 s ním havaroval čtk. Jozef Štauder, príslušník letky 13. Pozri: ŠUMICHRASŤ, P. – ANĎAL, J. *AVIA B-34, B-534 a Bk-534 slovenských pilotov 1939-1944*. HT model špeciál No. 905, 2003, s. 9.

⁴⁴ Číselné údaje o počte priestrelov v Kačkovom lietadle sú v dokumente slabo čitateľné.

⁴⁵ Správne – plôch.

⁴⁶ Správne – krídlach.

⁴⁷ Toto lietadlo si „zabojovalo“ aj počas ďalšieho operačného nasadenia slovenského letectva na východnom fronte. Stíhacie lietadlo B-534.243 patrilo v 2. polovici roku 1942 do výzbroje letky 11 npor. let. Ivana Haluzického, ktorá bola zaradená do Skupiny vzdušných zbraní pri slovenskej Zaisťovacej divízii. V jej kabíne lietal na protipartizánske lety aj čtk. Anton Matúšek, neskorší príslušník tzv. 2. garnitúry letky 13 v poli, ktorý 9. 9. 1943 preletel spoločne s čtk. L. Dobrovodským na stranu sovietskej Červenej armády. Pozri napr.: ŠUMICHRASŤ, P. – ANĎAL, J. *AVIA B-34, B-534 a Bk-534 slovenských pilotov 1939-1944*. HT model špeciál No. 905, 2003; taktiež ŠUMICHRASŤ, P. *Slovenské letectvo na východní frontě 1941-1943*. Cheb : Svět křidel, 2006, s. 187-188; taktiež BYSTRICKÝ, J. – ŠUMICHRASŤ, P. *Letka 13 v dokumentoch a obrazoch*. Bratislava : Magnet-Press Slovakia, 2004, s. 24-25.

⁴⁸ Stroj B-534.515 figuruje v neskoršie datovaných záznamoch vo výzbroji letky 13. Konkrétne 18. 8. 1942 v jeho kabíne vykonal cvičný let čtk. Ján Režňák, neskoršie najväčšie letecké eso slovenského letectva. Pozri napr.: ŠUMICHRASŤ, P. – ANĎAL, J. *AVIA B-34, B-534 a Bk-534 slovenských pilotov 1939-1944*. HT model špeciál No. 905, 2003.

⁴⁹ Štefan Jambor, nar. 18. 5. 1917 v Chlumci nad Váhom. Zahynul 26. 6. 1944 ako príslušník letky 13, počas bojového letu pri obrane Slovenska pred americkým letectvom. Príslušník čs. brannej moci od 15. 10. 1937. Od 1. 2. 1938 – 4. 8. 1938 frekventant pilotného výcviku v Pilotnej škole II leteckého pluku 3 generála Milana R. Štefánika v Spišskej Novej Vsi. Od 15. 8. 1938 do 31. 7. 1939 príslušník pozorovacej letky 15. Potom príslušník stíhacej letky 64. Od 31. 1. 1941 príslušník letky 12 npor. let. J. Páleníčka v Spišskej Novej Vsi. Absolvent nočného stíhacieho kurzu v leteckom pluku v Piešťanoch (1942-1943) a výcviku na Me 109 v leteckom pluku Piešťanoch (1943). Trikrát na východnom fronte v bojoch proti ZSSR: 7. 7. 1941 – 18. 10. 1941 (letka 12 – krycí názov „Milota“), 30. 6. 1942 – 14. 10. 1942 (letka 11 v rámci Skupiny vzdušných zbraní pri Zaisťovacej divízii) a 23. 6. 1943 – 12. 11. 1943 (letka 13 – krycí názov „Silvester 3“ do 15. 7. 1943 a „Chlapina 4“ od 15. 7. 1943). Pozri napr.: ŠUMICHRASŤ, P. – KLABNÍK, V. *Slovenské letectvo 1939-1944*. 2. zv., Bratislava : Magnet-Press Slovakia, 2000; BYSTRICKÝ, J. – ŠUMICHRASŤ, P. *Letka 13 v dokumentoch a obrazoch*.

Ďalej bol tiež stroj B-534.217 z tretieho roja npor. let. Borského⁵¹ jedným zásahom do ľavého spodného krídla⁵² tesne vedľa chladiča a poškodený bol prechodový bľachový⁵³ kryt ľavého spodného krídla⁵⁴, kde je diera v priemere 10 – 15 cm. Lietadlo bude opravené u letky.

Výsledok zásahu 12. letky bude nesporne veľmi dobrý.“

Takto hrdine⁵⁵ plnia svoje úlohy naši⁵⁶ letci.

Naša verejnosť môže byť hrdá na svojich letcov, ktorí nikdy nesklamali a nesklamú.

Bratislava : Magnet-Press Slovakia, 2004; ŠUMICHRAST, P. *Slovenské letectvo na východní frontě 1941-1943*. Cheb : Svět křídel, 2006; VHA Bratislava, f. MNO SR 1939-1945, spisy obyč., dôv. a taj., 1939 – 1944; VHA Bratislava, f. let. pl., rozkazy dôv. a denné, 1941-1944; VA-CR MO SR Trnava, f. os. spisov.

⁵⁰ Správne – nepoškodili.

⁵¹ Ignác Borský, nar. 17. 5. 1914 v Hodkovciach, okr. Spišská Nová Ves. Dátum a miesto smrti neznáme. Stredoškolské vzdelanie získal absolvovaním 8-ročného štátneho reálneho gymnázia s maturitou. Po nej pokračoval v štúdiách práva, kde absolvoval 2 semestre. V čs. brannej moci od r. 1936. Vojenskú akadémiu v Hraniciach ukončil v roku 1938. Príslušník slovenskej brannej moci od 14. 3. 1939.

⁵² Správne – krídla.

⁵³ Správne – plechový.

⁵⁴ Správne – krídla.

⁵⁵ Správne – hrdinsky.

⁵⁶ Správne – naši.