

## Z VOJNOVÉHO PILOTA „NEPRIATEĽ ĽUDOVO-DEMOKRATICKÉHO ČESKOSLOVENSKA“.

### Životné osudy vojenského letca Františka Bošmanského

PETER ŠUMICHRAST

ŠUMICHRAST, P.: The War Pilot made the “Enemy of the People’s Democratic Czechoslovakia”. The Story of Military pilot František Bošmanský. *Vojenská história*, 4, 17, 2013, pp 145-163, Bratislava.

Author of the published material has processed the fate of one of the forgotten Czechoslovak pilots, Slovak František Bošmanský, who was, during the World War 2., the military pilot not only in the Slovak air forces but also in the Czechoslovak air force units in the USSR and in the post-war Czechoslovak air forces. His military service in the Czechoslovak Army was only interrupted by the radical change of political regime in the Czechoslovak Republic after February 1948. František Bošmanský considered discharge from the Czechoslovak military air forces as a personal injustice and therefore planned an illegal emigration. However, he did not manage to fulfil his intention and was arrested and issued to Czechoslovakia with his companion after having landed on a sport aircraft in the Soviet zone of Austria. In the lawsuit that followed, he was sentenced to 12 years of imprisonment. In the prison, he was preparing an escape with other co-prisoners, which was, however, detected. Subsequently, his original sentence was extended by further 9 months. After release from the prison, he was working in manual occupations, being rehabilitated only after 1989. The eventful fate of the named pilot is used here for clear demonstration of the monstrosity of the political regime ruling in Czechoslovakia after 1948, persecuting its citizens and suppressing their democratic civil rights in a flagrant way, without any legitimate reason.

Military History. Slovakia. World War 2. Story of the Pilot František Bošmanský.

Po novembrovej revolúcii v roku 1989 sa osudom čs. letcov bojujúcich predovšetkým na západnom fronte venovali nielen viacerí profesionálni historici, pamätníci, publicisti, dokumentaristi, filmoví odborníci, ale aj mnohí nadšenci leteckej histórie. O tom svedčia nielen mnohé odborné publikácie, biografie, vedecké štúdie a články, ale aj hrané a dokumentárne filmy.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Osudom čs. letcov, ktorí bojovali v druhej svetovej vojne na Západe, sa vo svojej vedecko-výskumnej a spracovateľskej činnosti predovšetkým venoval renomovaný český vojenský historik Jiří Rajlich. V tejto súvislosti treba spomenúť jeho nasledovné práce: RAJLICH, Jiří. *Na nebi sladké Francie. Válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva. 1. část*. Praha :

V oveľa menšej miere a rozsahu boli spracované životné osudy nemalej skupiny čs. letcov – Slovákov, ktorí najskôr slúžili v slovenskom letectve, neskôr sa aktívne zapojili do boja za národné oslobodenie a po druhej svetovej vojne spojili svoje životné osudy s čs. armádou. Ich sen o vysnívanom celoživotnom povolání sa však skončil po februári 1948, keď boli z tejto armády postupne prepúšťaní.<sup>2</sup>

---

Ares, 1998; RAJLICH, Jiří. *Na nebi sladké Francie. Válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva. 2. část*. Praha : Ares, 1998; RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva. 1. část (1940)*. Praha : Ares, 1999; RAJLICH, Jiří – FIDLER, Jiří. *Soumrak králů vzduchu. Československé vojenské letectvo 1945-1950*. Praha : Ares : Deus, 2000; RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva. 2. část (1941)*. Cheb : Svět křídel, 2000; RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva. 3. část (1942)*. Cheb : Svět křídel, 2001; SEHNAL, Jiří – RAJLICH, Jiří. *Stíhací pilot*. Praha : Naše vojsko, 2002; RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva. 4. část (1943)*. Cheb : Svět křídel, 2002; RAJLICH, Jiří. *Jediný československý maršál. Životní osudy Air Marshal a armádního generála (in memoriam) RNDr. Karla Janouška, KCB (1893-1971)*. Brno : Jota, 2002; RAJLICH, Jiří – BELCARZ, Bartłomiej – TAGHON, Peter – ROBA, Jean-Louis – MICHULEC, Robert – WALLSGROVE, Roger. *Fighters in France and Low Countries*. Sandomierz : Stratus; Redbourn : Mushroom Model Publications, 2002; Jiří RAJLICH: *Na nebi sladké Francie. Válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva. 1. část*. Praha : Naše vojsko : Ares, 2003; RAJLICH, Jiří. *Na nebi sladké Francie. Válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva. 1. a 2. část*. Praha : Naše vojsko : Ares, 2003; RAJLICH, Jiří – Jiří SEHNAL. *Stíhači nad Kanálem. Československý stíhací wing RAF 1942-1945*. Praha : Naše vojsko, 2003; RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva. 5. část (1944)*. Cheb : Svět křídel, 2003; RAJLICH, Jiří. *Esa na obloze. Nejúspěšnější čs. stíhači ve 2. světové válce*. Praha : Naše vojsko, 2004; RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva. 1. část (1940)*. Praha : Naše vojsko : Ares, 2004; RAJLICH, Jiří. *Spitfire nad Evropou. Československý stíhač Otto Smík a jeho doba*. Cheb : Svět křídel, 2004; RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva. 7. část (Černá kronika československého letectva v RAF 1940-1945)*. Cheb : Svět křídel, 2004; LÁNÍK Jaroslav – RAJLICH Jiří – ČAPLOVIČ, Miloslav a kol. *Vojenské osobnosti československého odboje 1939-1945*. Praha – Bratislava : Vojenský historický ústav Praha – Vojenský historický ústav Bratislava, 2005; RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva. 6. část (1945-1946)*. Cheb : Svět křídel, 2005; RAJLICH, Jiří. – POLÁK, Tomáš. *No. 310 (Czechoslovak) Squadron. 1940-1945*. Boé Cedex : Phil H. Listemann, 2006; Jiří RAJLICH – Tomáš POLÁK: *No. 312 (Czechoslovak) Squadron*. Boé Cedex : Phil H. Listemann, 2008; RAJLICH, Jiří. *Na nebi sladké Francie. Válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva 1939-1945*. Cheb : Svět křídel, 2008; RAJLICH, Jiří. *Hurricane Ace Josef František. The True Story*. Sandomierz : Stratus; Redbourn : Mushroom Model Publications, 2010; RAJLICH, Jiří. *Josef František. Pokus o pravdivý příběh československého stíhače*. Cheb : Svět křídel, 2010; RAJLICH, Jiří. *Josef František. Historia prawdziwa*. Sandomierz : Stratus, 2010; RAJLICH, Jiří – REŽNÁ, Jitka. *Generál Fajtl slovem historika, rodiny a objektivem fotografů*. Cheb : Svět křídel, 2012.

Český režisér Jan Svěrák natočil v roku 2001 film pod názvom *Tmavomodrý svět*. Dej príbehu bol spracovaný na základe kníh legendárneho čs. vojnového letca Františka Fajtla. K životnému príbehu genpor. v. v. Františka Fajtla pozri napr.: RAJLICH, Jiří – REŽNÁ, Jitka. *Generál Fajtl slovom historika, rodiny a objektivem fotografů*. Cheb : Svět křídel, 2012. ISBN 978-80-87567-12-8.

<sup>2</sup> LÁNÍK Jaroslav – RAJLICH Jiří – ČAPLOVIČ, Miloslav a kol. *Vojenské osobnosti československého odboje 1939 – 1945*. Praha – Bratislava : Vojenský historický ústav Praha – Vojenský historický ústav Bratislava, 2005. ISBN 80-7278-233-9; CSÉFALVAY, František a kol. *Vojenské osobnosti dejín Slovenska 1939 – 1945*. Bratislava : Vojenský historický ústav, 2013. ISBN 978-80-89523-20-7.

Jedným z takýchto zabudnutých čs. letcov Slovákov bol aj šrtm. let. František Bošman­ský, ktorý ako vojenský pilot slúžil nielen v slovenských vzdušných zbraniach, ale aj v povstaleckej 1. čs. armáde na Slovensku, v čs. leteckej jednotke v ZSSR a v povojnovom čs. vojenskom letectve. Jeho úspešnú vojenskú službu v čs. povojnovej armáde fatálne prerušila až radikálna zmena politického režimu v Československej republike po februári 1948. Nie je nepochopiteľné, že vojnový letec František Bošman­ský ako nositeľ viacerých čs. a zahraničných vojenských vyznamenaní<sup>3</sup> a priamy účastník bojov proti fašizmu na *zemi*<sup>4</sup>, ako aj vo *vzduchu*<sup>5</sup>, považoval prepustenie z čs. vojenského letectva za osobnú krivdu a z tohto dôvodu naplánoval ilegálny odchod do slobodného sveta, kde chcel v plnom rozsahu uplatniť svoje odborné schopnosti a zručnosti letca-pilota. Jeho zámer sa mu vzhľadom na poruchu lietadla a nepriazeň počasia nepodarilo naplniť a po pristáti na od­cudzenom športovom lietadle v sovietskej zóne Rakúska bol aj so svojím spoločníkom za­držaný a vydaný do totalitného Československa. V následnom súdnom procese ho najskôr odsúdili len na 12-ročný trest väzenia, potom mu podľa prokuratúry jeho *neúmerne nízky* trest zvýšili na 15 rokov väzenia. Vo väzení, v ktorom mal podľa jeho *žalárníkov* nájsť opäť cestu k uvedomelému budovaniu spravodlivého ľudovo-demokratického štátu robotníkov a roľníkov, sa pripravoval aj s ďalšími spoluväzňami na útek, ktorý bol však ešte v čase prí­prav odhalený. Pôvodný trest odňatia slobody mu následne zvýšili o ďalších deväť mesiacov. Po prepustení z väzenia pracoval v robotníckych povolaniach. Po novembri 1989, keď v spoločnosti nastali zásadné zmeny politického systému, sa pokúšal o súdnu a občiansku rehabilitáciu. Na pohnutých životných osudoch menovaného vojenského letca zreteľným spôsobom vykresľujem totalitný politický režim panujúci v Československu po februári 1948, ktorý prenasledoval svojich občanov a flagrantným spôsobom, a nespočetnekrát bez zákonného dôvodu, potláčal ich demokratické občianske práva.

František Bošman­ský sa narodil 4. septembra 1921 manželom Antonovi Bošman­skému a Amálii Bošman­skej, rodenej Hegerovej. Jeho rodiskom sa stala západoslovenská obec Častá, ktorá od 20. rokov minulého storočia patrila do okresu Modra. Podľa stručných záznamov v jeho osobnom spise je zrejmé, že malý František v rodnej obci navštevoval obecnú školu, potom pokračoval v štúdiu na meštianskej škole v okresnom meste. Po absol­vovaní štyroch tried meštianskej školy v Modre sa vyučil za stolára, avšak pred nástupom na prezenčnú službu v slovenskej brannej moci pracoval ako lesný praktikant. O jeho prí­

<sup>3</sup> Za účasť v boji proti fašizmu dostal nasledovné vyznamenania: Československý vojnový kríž 1939, 2 x Československá medaila Za chrabrosť pred nepriateľom, Rad Slovenského národného povstania II. tr., sov. Za pobeđu nad Germanijej v Velikoj Otečestvennoj vojne 1941 – 1945 gg.

<sup>4</sup> Počas Slovenského národného povstania bojoval ako pešiak v zostave motorizovaného práporu kpt. let. Ivana Haluzického. K osobe kpt. let. I. Haluzického a histórii jeho motorizovaného práporu pozri napr.: SLAVKOVSKÝ, Dušan. *Vo vzduchu i na zemi*. Bratislava : Obzor, 1969, s. 208-223; SLAVKOVSKÝ, Dušan. *V čase dozrávaní a boje*. Praha : Naše vojsko, 1985; PLEVZA, Viliam. *Dejiny Slovenského národného povstania 1944. Encyklopédia odboja a SNP. 5. zväzok*. Bratislava : Pravda, 1984, s. 147; LÁNÍK Jaroslav – RAJLICH Jiří – ČAPLOVIČ a kol., *Vojenské*, ref. 2; STANISLAV, Ján – KLABNÍK, Viliam. *Slovenské letectvo 1944 – 1945. 3. zväzok*. Bratislava : Magnet Press, Slo­vakia, 2003. ISBN 80-89169-00-7; CSÉFALVAY a kol., *Vojenské*, ref. 2.

<sup>5</sup> Vo funkčnom zaradení stíhací pilot 1. čs. stíhacieho leteckého pluku v ZSSR 1. čs. zmiešanej leteckej divízie v ZSSR sa aktívne zúčastnil leteckých bojov počas Ostravskej operácie. K histórii vzniku a činnosti 1. čs. zmiešanej leteckej divízie v ZSSR pozri napr.: ŠMOLDAS, Jiří. *Českoslovenští letci v boji proti fašizmu*. Praha : Naše vojsko, 1987, s. 407-471; SLAVKOVSKÝ, ref. 4; RAJLICH, REŽNÁ, Generál, ref. 2.

padných leteckých začiatkoch, ktoré absolvoval v civilnom prostredí už pred nástupom na prezenčnú službu, nachádzame v jeho dochovanej vojenskej evidencii personálneho rázu len krátku zmienku, a to v *Prihláske pre dôstojníkov a rotmajstrov z povolania* z 25. januára 1947.<sup>6</sup> Vyššie menovaný vojenský letec v nej uviedol, že v roku 1939, tzn. pred nástupom na prezenčnú vojenskú službu v slovenskej brannej moci, bol športový pilot v aeroklube v Piešťanoch<sup>7</sup>. Na základe tohto stručného záznamu je zrejmé, že jeho predurčenie pre slovenské vzdušné zbrane nebolo vôbec náhodné.

Osemnásťročný mladík František Bošmanský prekonal prvú z mnohých prekážok, ktorá stála medzi ním a pomyselnou kabínou vojenského lietadla dňa 28. decembra 1939, keď ho komisia pri dobrovoľnom odvode odvieďla s klasifikáciou *schopný bez vady* do slovenskej brannej moci. Vzhľadom na jeho výborný zdravotný stav, úroveň dosiahnutého občianskeho vzdelania, výcvik športového pilota, ako aj ostatné osobnostné kvality bol včlenený do leteckého pluku, kde mal vykonať vojenskú prezenčnú službu trvajúcu 24 mesiacov. Týmto dňom ho v rámci tejto elitnej zložky slovenskej brannej moci včlenili v hodnosti vojaka do jeho cvičnej letky. Vojenskú rovnošatu, v ktorej potom zotrval takmer jedno desaťročie, obliekol 10. januára 1940, keď ho prezentovali na vykonanie vojenskej prezenčnej služby v rámci cvičnej letky leteckého pluku v Piešťanoch. Zároveň ho zaradili do piešťanskej výcvikovej letky č. 1, kde do 17. februára 1940 úspešne absolvoval základný výcvik. Ešte krátko pred jeho ukončením bol premiestnený do poddôstojníckej školy, ktorá bola organizovaná v rámci náhradnej perute leteckého pluku v Piešťanoch. V nej v období od 11. februára 1940 do 30. apríla 1940 preukázal predpoklady pre povýšenie do poddôstojníckej hodnosti, ako aj schopnosti a zručnosti predpísané velením slovenskej brannej moci pre výkon najnižšej veliteľskej funkcie. Poddôstojnícku školu absolvoval s veľmi dobrým hodnotením a pri konečnom hodnotení nadriadenými bol vyhodnotený ako štvrtý z 36 frekventantov školy.<sup>8</sup>

V prvý májový deň roku 1940 začal naberať jeho sen, že sa stane vojenským letcom, reálne kontúry. V tento deň bol zaradený do základného pilotného výcviku v Leteckej škole v Trenčianskych Biskupiciach, ktorý trval do posledného januárového dňa roku 1941. V tomto období bol kmeňovým príslušníkom cvičnej letky (18. 2. 1940 – 15. 8. 1940)

<sup>6</sup> VA-CR MO SR Trnava, f. osobných spisov a kmeňových listov, Náhradný opis kmeňového listu Františka Bošmanského.

<sup>7</sup> Podľa vládneho nariadenia č. 200 z 5. septembra 1939 o Hlinkovej garde sa každý občan Slovenskej republiky mužského pohlavia vo veku od 6 do 60 rokov pripravoval aj na ochranu vlasti. V rámci tejto polovojenskej organizácie vykonávali aj predvojenskú výchovu podľa jej organizačného a služobného priadku. Spôsobilých záujemcov o letecký výcvik a výchovu v rámci predvojenskej výchovy združovali v leteckých oddeleniach Hlinkovej gardy, resp. v rámci tzv. Hlinkovej leteckej gardy. V októbri 1940 boli všetci záujemcovia o predvojenskú a povojenskú leteckú výchovu, ako aj ďalší záujemcovia o letecký výcvik a športové lietanie združení pod Slovenský letecký zbor. Tento vo svojich radoch združoval nielen členov leteckých oddelení Hlinkovej gardy a Hlinkovej mládeže, ale aj príslušníkov leteckých oddelení Freiwillige Schutzstaffel a Deutsche Jugend. Pozri: Slovenský zákonník, roč. 1939, čiastka 51, vládne nariadenie č. 220/1939; Slovenský zákonník, roč. 1940, zákon č. 312/1940; VA-CR MO SR Trnava, f. osobných spisov a kmeňových listov, Kmeňový list Františka Bošmanského, s. 14.

<sup>8</sup> VA-CR MO SR Trnava, f. osobných spisov a kmeňových listov, kmeňový list Františka Bošmanského, s. 14. Podľa záznamu v Zápisníku letov Pavla Kalmančoka, jeho spolužiaka v poddôstojníckej škole, však poddôstojnícka škola trvala od 18. 2. 1940 – 30. 4. 1940. Zápisník letov Pavla Kalmančoka, vydaný 22. mája 1939. Kópia vo vlastníctve autora.



a školnej letky Leteckej školy (od 16. 8. 1940). Hneď po úspešnom absolvovaní základného pilotného výcviku, ktorý odlietal v kabínach lietadiel typu E-39 a E-241, bol zaradený do pokračovacieho pilotného výcviku, ktorý trval od 1. februára 1941 do 16. augusta 1941. V rámci tohto leteckého výcviku lietal okrem už vyššie uvedených typov aj na Letove Š-328. V pokračovacom pilotnom výcviku dosiahol dobré hodnotenie. Po zrekapitulovaní výsledkov pokračovacieho pilotného výcviku bol vyhodnotený ako 14. z 36 pilotných žiakov.<sup>9</sup>

Na základe výsledkov výcviku a zhodnotení osobnostných kvalít a predpokladov všetkých úspešných pilotných žiakov bol *čerstvo* povýšený desiatnik František Bošmanský svojimi nadriadenými po zrelej úvahe vybraný za pilota jednomiestnych lietadiel.<sup>10</sup> *Spoločnosť* v kurze, ktorý bol označovaný aj ako stíhací výcvik, mu robili neskoršie známe *postavy* slovenských vzdušných zbraní a československého vojenského letectva: Rudolf Božík<sup>11</sup>, Alexander Gerič<sup>12</sup>, Ľudovít Dobrovodský<sup>13</sup>, Karol Geletko<sup>14</sup>, Rudolf Palatický<sup>15</sup>, Štefan Ocvirk<sup>16</sup> a iní...

<sup>9</sup> VA-CR MO SR Trnava, f. osobných spisov a kmeňových listov, kmeňový list Františka Bošmanského, s. 14.

<sup>10</sup> Podľa záznamov v dochovanom *originálnom* kmeňovom liste Františka Bošmanského ho povýšili na slobodníka a desiatnika v rovnaký deň, a to 16. 8. 1941. Podľa vlastných údajov vyššie menovaného ho do hodnosti slobodníka povýšili už od 18. 12. 1940. VA-CR MO SR Trnava, f. osobných spisov a kmeňových listov, kmeňový list Františka Bošmanského, s. 5, rubrika č. 43.

<sup>11</sup> Rudolf Božík, nar. 10. 7. 1920 v Hrnčiarovciach. Na východnom fronte zostrelil 8 sovietskych lietadiel. V 1. polovici roku 1944 sa podieľal na ochrane Slovenska pred americkým letectvom. 31. 8. 1944 ako príslušník Skupiny vzdušných zbraní pri Východoslovenskej armáde preletel na stranu sovietskej Červenej armády. V radoch povstaleckej Kombinovanej letky sa aktívne zúčastnil bojov v Slovenskom národnom povstaní, kde si na svoje konto pripísal 2, 5 zostrelu nemeckých lietadiel. Potom príslušník 1. čs. zmiešanej leteckej divízie v ZSSR. Po skončení druhej svetovej vojny pokračoval v činnnej službe v čs. armáde. Pozri napr. tieto odborné práce: ŠUMICHRASŤ, Peter – KLABNÍK, Viliam. *Slovenské letectvo 1939 – 1944. 2. zväzok*. Bratislava : Magnet Press, Slovakia, 2000, ISBN 80-968073-6-6; BYSTRICKÝ, Jozef – ŠUMICHRASŤ, Peter. *Letka 13 v dokumentoch a obrazoch*. Bratislava : Magnet Press, Slovakia, 2004, s. 22-23. ISBN 80-89169-02-3; ŠUMICHRASŤ, Peter. *Slovenské letectvo na východní fronte 1941 – 1943*. Cheb : Svět křídel, 2006. ISBN 80-86808-29-7; BURSA, Stano. *Stíhač Rudo Božík. Letecké eso slovenského stíhacího letectva*. Cheb : Svět křídel, 2006. ISBN 80-86808-32-7. RAJLICH, Jiří. *Za Boha a národ. Stíhací esa slovenských Vzdušných zbraní ve 2. světové válce*. Cheb : Svět křídel, 2006. ISBN 80-86808-30-0.

<sup>12</sup> Alexander Gerič, nar. 30. 1. 1920 v Slovenskom Mederi. Účastník bojov proti ZSSR. V radoch 2. garnitúry letky 13 docielil 9 potvrdených zostrelov sovietskych lietadiel. 11. 9. 1943 preletel na stranu sovietskej Červenej armády. Po absolvovaní spravodajského výcviku vysadený na Slovensku. Neskôr zaistený slovenskými bezpečnostnými orgánmi. Po prepustení z väzby opäť príslušník slovenských vzdušných zbraní. 29. 8. 1944 odletel s por. let. O. Šingliarom na letisko Tri Duby. Podľa nepotvrdených správ lietadlo havarovalo pri obci Ladce. Obaja letci mali zahynúť na mieste tragédie. Pozri napr. odborné práce: ŠUMICHRASŤ, KLABNÍK, Slovenské, ref. 11; BYSTRICKÝ, ŠUMICHRASŤ, Letka 13, ref. 11, s. 23; ŠUMICHRASŤ, Slovenské, ref. 11; RAJLICH, Za Boha; ref. 11.

<sup>13</sup> Ľudovít Dobrovodský, nar. 20. 12. 1920 v Jablňovom. V druhej polovici roka 1943 sa v radoch 2. garnitúry letky 13 zúčastnil bojov na východnom fronte, kde zostrelil jedno sovietske lietadlo. 9. 9. 1943 spoločne s rtk. A. Matúšekom preletel na stranu sovietskej armády. Po preškolení na sovietsku techniku pridelený k 1. čs. stíhaciemu pluku v ZSSR, s ktorým sa zúčastnil bojov v Slovenskom národnom povstaní. Zostrelil jedno nemecké lietadlo. Po prechode povstalcov na partizánsky spôsob

Kurz jednomiestnych pilotov, resp. stíhací kurz bol organizovaný v rámci školnej letky Leteckej školy v Trenčianskych Biskupiciach v období od 17. augusta 1941 do 20. júna 1942. Jeho frekventanti napriek skutočnosti, že sa Slovenská republika od 22. júna 1941 nachádzala vo vojne proti ZSSR, pokračovali v leteckom výcviku, a to v takmer nerušenom *mierovom tempe*. Náročný letecký výcvik, počas ktorého frekventanti vykonali na lietadlách typu E-241, Bš 122, Š-328, B-34, B-534 a Bk-534 viac než 200 letov, trvajúcich viac než 300 hodín, úspešne ukončilo 18 frekventantov.<sup>17</sup> V skladbe výcvikových letov nachádzame štarty a pristátia na šiestich typoch lietadiel zaradených do leteckého parku slovenského letectva, a to ako na kolesový podvozok, tak aj na lyže, neabsentoval ani nácvik prvkov jednotlivéj a skupinovej jednoduchej, vyššej a vysokej pilotáže. Nechýbali v ňom ani výcvikové lety orientačné, rádiové, lety za účelom útokov na pozemné ciele a rukávový terč, ani lety za účelom spolupráce s delostrelectvom. Završením výcviku jednomiestnych pilotov bol letecký súboj pilotov sediacich v kabínach stíhacích B-534-iek.<sup>18</sup>

---

boja preletel front. Príslušník 1. čs. zmiešanej leteckej divízie v ZSSR. Po skončení druhej svetovej vojny pokračoval v službe v čs. armáde. Zahynul pri leteckej havárii v roku 1957. Pozri napr. odborné práce: ŠUMICHRASŤ, KLABNÍK, Slovenské, ref. 11; BYSTRICKÝ, ŠUMICHRASŤ, Letka 13, ref. 11, s. 23; ŠUMICHRASŤ, Slovenské, ref. 11.

<sup>14</sup> Karol Geletko, nar. 1. 12. 1919 v Hnilčíku. Účastník bojov proti ZSSR na sovietsko-nemeckom fronte, kde docielil jedno víťazstvo. Po návrate z východného frontu zaradený k letke 13 – Pohotovostnej letke, ktorá plnila úlohy spojené s ochranou vzdušného priestoru Slovenska. Od 1. 8. 1944 príslušník Skupiny vzdušných zbraní pri Východoslovenskej armáde, s ktorou 31. 8. 1944 preletel na stranu sovietskej armády. Prijatý do čs. zahraničnej armády v ZSSR – príslušník 1. čs. zmiešanej leteckej divízie v ZSSR. Po skončení druhej svetovej vojny pokračoval v službe v čs. vojenskom letectve. Pozri napr. tieto odborné práce: ŠUMICHRASŤ, KLABNÍK, Slovenské, ref. 11; BYSTRICKÝ, ŠUMICHRASŤ, Letka 13, ref. 11; ŠUMICHRASŤ, Slovenské, ref. 11.

<sup>15</sup> Rudolf Palatický, nar. 30. 10. 1919 v Urmíne. V radoch 2. garnitúry letky 13 bojoval proti sovietskej armáde. Zostrelil šesť sovietskych lietadiel. Po návrate z východného frontu zaradený k letke 13 – Pohotovostnej letke, s ktorou sa zúčastnil na ochrane vzdušného priestoru západného Slovenska. Od 1. 8. 1944 premiestnený k letke 12 Skupiny vzdušných zbraní pri Východoslovenskej armáde, s ktorou 31. 8. 1944 preletel na stranu sovietskej armády. Prijatý do čs. zahraničnej armády v ZSSR – príslušník 1. čs. zmiešanej leteckej divízie v ZSSR. Po skončení druhej svetovej vojny pokračoval v službe v čs. vojenskom letectve. V roku 1954 zahynul pri leteckej havárii. Pozri napr. tieto odborné práce: RAJLICH, Jiří. *Tatranští orlí nad Kubáni. Historie slovenské stíhací letky 13*. Praha : Ares : Deus, 2002. ISBN 80-86158-30-6 : ISBN 80-86215-31-8; BYSTRICKÝ, ŠUMICHRASŤ, Letka 13, ref. 11, s. 25; ŠUMICHRASŤ, Slovenské, ref. 11.

<sup>16</sup> Štefan Ocvirk, narodený 26. 12. 1920 v Koterbachu. V druhej polovici roku 1943 sa aktívne zúčastnil bojov proti ZSSR, pričom zostrelil 5 sovietskych lietadiel. Po návrate do zázemia príslušník letky 13, s ktorou sa zúčastnil bojov proti americkému letectvu. V rámci Kombinovanej letky účastník Slovenského národného povstania. Po 28. 10. 1944 sa vrátil do služby v slovenskej brannej moci. Po skončení druhej svetovej vojny prijatý do čs. vojenského letectva, v ktorom slúžil až do roku 1957. Pozri napr. tieto odborné práce: ŠUMICHRASŤ, KLABNÍK, Slovenské, ref. 11; RAJLICH, Tatranští, ref. 15; BYSTRICKÝ, ŠUMICHRASŤ, Letka 13, ref. 11, s. 25; ŠUMICHRASŤ, Slovenské, ref. 11.

<sup>17</sup> VHÚ-VHA Bratislava, f. VVZ, Dôverný rozkaz leteckého pluku č. 33 z 23. 6. 1942, čl. 3, inv. č. 16, šk. 3; Zápisník letov Pavla Kalmančoka, vydaný 22. mája 1939, por. č. letu 445-652. Kópia vo vlastníctve autora.

<sup>18</sup> Technika leteckej pilotáže sa podľa náročnosti delí na jednoduchú, vyššiu a vysokú. Podľa počtu lietadiel na jednotlivú a skupinovú. Prvkami jednoduchej pilotáže sú: zákruta o 360°, vodorovná osmička, hadovitý let, špirála (náklon u všetkých prvkov maximálne 45°), let strmhlav a strmé stúpanie

Čtk. František Bošmanský<sup>19</sup> ukončil výcvik s veľmi dobrým hodnotením druhý v poradí. Jeho celkové veľmi dobré hodnotenie negatívne neovplyvnilo ani jeho väzenie trvajúce 21 dní, ktorým ho potrestal veliteľ školnej letky Leteckej školy za nesplnenie rozkazu o zákaze preletu lietadiel nad Piešťanmi počas orientačného letu dňa 12. júna 1942, keď ako vedúci roja tento priamy rozkaz ignoroval a svoj roj viedol nad piešťanskými kúpeľami. Pred ním sa vo výcviku jednomiestnych pilotov umiestnil len frekventant čtk. Ján Kovaľ, taktiež s veľmi dobrým hodnotením.<sup>20</sup> Po skončení kurzu bol čtk. František Bošmanský premiestnený s ďalšími šiestimi pilotmi – absolventmi kurzu jednomiestnych pilotov k leteckejrote Spišská Nová Ves, s určením pre stíhaciu letku 12 stot. let. Jozefa Páleníčka.<sup>21</sup>

Čtk. František Bošmanský prichádzal k bojovej poľnej letke v období, keď sa slovenské vzdušné zbrane pripravovali na opätovné frontové nasadenie. Skúsení piloti poľných letiek sa v zostave svojich leteckých jednotiek podľa vydaného rozkazu postupne presúvali na okupované územie vtedajšieho ZSSR, kde mali poskytnúť leteckú podporu a ochranu pozemným jednotkám slovenskej brannej moci. Z tohto dôvodu nemohli odovzdávať svoje cenné skúsenosti mladým pilotom, ktorí prichádzali po výcviku z Leteckej školy. Na základe skúseností z predchádzajúceho obdobia bolo viac než pravdepodobné, že po príchode k poľným letkám sa mladí piloti bez priameho dozoru skúsených letcov dopustia leteckej nedisciplinovanosti tak ako sa to stalo už mnohokrát v minulosti. Veliteľ leteckého pluku si túto skutočnosť zjavne uvedomoval, pretože vo svojom dôvernom rozkaze č. 33 z 23. júna 1942 nariadil všetkým veliteľom poľných letiek, ako aj veliteľovi II. perute, aby výchove mladých pilotov venovali čo najväčšiu pozornosť. V citovanom dokumente upozorňoval aj na to, že mladý ľudský materiál dá sa formovať ako si len želáme, záleží však na veliteľovi a jeho výchovnej metóde, akých výsledkov docieli. Veliteľov letiek upozornil, že mu osobne ručia za morálnu a vojenskú hodnotu lietajúceho personálu.<sup>22</sup>

---

s uhlami 45°, let s minimálnou bezpečnou rýchlosťou, sklzy a pády. Prvkami vyššej pilotáže sú: zvrat, premet, prekrut, výkrut, súvrat, bojová zákruta, vývrtka, strmhlavý let a strmé stúpania s uhlami nad 45° a ďalšie prvky uvedené v letovej príručke. Prvkami vysokej pilotáže sú všetky prvky (obraty), ktoré nie sú obsiahnuté v prvkoch jednoduchej a vyššej pilotáže. Pozri Slovenský národný aeroklub gen. Milana Rastislava Štefánika. AK – MOT VÝCVIKOVÁ PRÍRUČKA – LETÚNE. <http://lzsv.sk/dokumenty/predpisy/AK-MOT%201.5.2009.pdf>.

<sup>19</sup> Dňom 9. 1. 1942 prijali Františka Bošmanského do zboru poddôstojníkov z povolania. Týmto dňom ho zároveň povýšili na čatníka.

<sup>20</sup> Bošmanského spolužiak Ján Kovaľ urobil v povojnovej čs. armáde úspešnú kariéru. Zastával mnohé významné veliteľské a veliteľsko-štábne funkcie, napr.: veliteľ leteckého pluku, veliteľ leteckej divízie, náčelník oddelenia bojovej prípravy veliteľstva letectva, zástupca veliteľa Leteckého učilišťa pre výcvik, zástupca veliteľa Vyššieho leteckého učilišťa, veliteľ Vyššieho leteckého učilišťa, náčelník Vysokej vojenskej školy. 1. 5. 1971 bol vymenovaný do hodnosti generálmajora. Zomrel počas činných služieb ako náčelník Vysokej vojenskej školy v Košiciach v roku 1976. Pozri: MASKALÍK, Alex. *Elita armády. Československá vojenská generalita 1918 – 1992*. Košice : HWSK, s.r.o. v spolupráci s VHÚ, 2012, s. 331. ISBN 978-80-970941-0-2; ŠTAIGL, Jan a kol. *Generáli – slovenská vojenská generalita 1918 – 2012*. 2. aktualizované a spresnené vyd. Bratislava : Magnet Press Slovakia v spolupráci s Vojenským historickým ústavom, 2012, s. 100. ISBN 978-80-89169-25-2.

<sup>21</sup> S Fr. Bošmanským k letke 12 putovali čtk. R. Božík, čtk. R. Mitošína, čtk. P. Kalmančok, čtk. K. Bachratý, čtk. Ján Kaliský, a čtk. E. Schwarz. VHÚ-VHA Bratislava, f. VVZ, Dôverný rozkaz leteckého pluku č. 33 z 23. 6. 1942, čl. 5, inv. č. 16, šk. 3.

PÁLENÍČEK, Jozef, nar. 2. 4. 1912 Moravský Sv. Ján, okres Malacky. Pozri: CSÉFALVAY a kol., *Vojenské*, ref. 2, s. 187-188.

<sup>22</sup> VHÚ-VHA Bratislava, f. VVZ, Dôverný rozkaz leteckého pluku č. 33 z 23. 6. 1942, čl. 6, inv. č. 16, šk. 3.

Tak ako v iných prípadoch aj Bošmanského vojenskú službu po príchode k poľnej letke môžeme zdokumentovať napriek tomu, že sa nám nedochoval jeho zápisník letov, resp. iný autentický dokument mapujúci jeho vtedajší vojenský život. Podľa záznamov v Kalmančokovom zápisníku letov, ktorý Bošmanského sprevádzal od začiatku jeho vojenskej kariéry, možno konštatovať, že mladí piloti, ktorí po skončení Leteckej školy boli premiestnení k leteckejrote Spišská Nová Ves s určením pre letku 12, sa takmer bez meškania pustili do plnenia výcvikového programu stanoveného pre pilotov bojových letiek. Prvé lety nováčikov mali preukázať ich schopnosť samostatne plniť náročné úlohy výcvikového programu bojového pilota. Niekoľko bezpečných štartov a pristátí vykonaných s požadovanou pilotnou rutinou nahradili lety v skupinách, ako aj lety *voňajúce pušným prachom*. Po krátkom preverení schopností mladých pilotov sa títo zapojili do bežného života poľnej leteckej jednotky plniacej úlohy v zázemí. V Bošmanského prípade to tak bolo až do 9. apríla 1943, keď ho veliteľ leteckého pluku premiestnil k letke 11 plniacej úlohy v zostave Skupiny vzdušných zbraní pri Zaisťovacej divízii. Spolu s ním k Zaisťovacej divízii prišli aj čtk. Robert Mitošinka, čtk. Ján Kaliský a čtk. Alojz Mutňanský.<sup>23</sup>

K letke *Atlas 1* (krycí názov letky 11) prišiel v období, keď jej príslušníci mali na svojom konte už 243 bojových náletov a 316 prieskumných letov proti nepriateľovi, pričom na identifikované nepriateľské ciele zhodili 2 900 kg leteckých bômb. Ich bojovú činnosť na Ukrajine a v Bielorusku charakterizovala dobová slovenská tlač nasledovne: „*K úspechom a víťazným činom slovenských letcov na východnom fronte v tichosti sa pridružujú ich kamaráti na Ukrajine a Bielorusku a zapisujú sa tak do dejín boja proti bolševizmu. Bok po boku s kamarátmi od pozemných zbraní, združení s ostatnými národmi Európy v jeden celok, bojujú naši letci ďaleko od domova za lepšiu budúcnosť kontinentu, za bezpečnosť svojho národa a vlasti.*“<sup>24</sup>

František Bošmanský krátko po príchode do poľa takpovediac na vlastnej koži zistil, že napriek vyššie uvedeným propagandistickým vyjadreniam, ktoré jednoznačne oslavovali činnosť a vysokú bojovú morálku letcov Skupiny vzdušných zbraní pri Zaisťovacej divízii, sa aj v rámci tejto, doposiaľ veľmi kladne hodnotenej operačnej jednotky slovenských vzdušných zbraní, začali prejavovať rozkladné javy, ktoré vyvrcholili 17. mája 1943, keď od leteckej jednotky *Atlas 1* zbehli z ovručského letiska na lietadle typu Š-328 slob. Imrich Haščík, stk. v zál. Pavol Hrivík a stk. v zál. Jozef Jančo.

Napriek tomuto činu trojice vojnových zbehov možno konštatovať, že počas mája 1943 sa bojová činnosť letky *Atlas 1* neznížila a možno ju hodnotiť ako veľmi intenzívnu. Príslušníci jej leteckého personálu sa aktívne zapájali do ofenzívnych protipartizánskych akcií nemeckých jednotiek v tzv. *Mokrom trojuholníku*. Priama letecká podpora, ktorú poskytovali nemeckým jednotkám, spočívala predovšetkým v rozsiahlej prieskumnej činnosti. Tá sa často spájala s bitevnými a bombardovacími náletmi.

Vzhľadom na skutočnosť, že sa nedochoval bojový denník jednotky ani periodické hlásenia o činnosti letky, a k dispozícii nie je ani zápisník letov Františka Bošmanského, nemôžeme presne konkretizovať bojové lety, ktoré menovaný absolvoval. Na dochovaných hláseniach, uložených vo fonde veliteľstvo Zaisťovacej divízie, si však môžeme aspoň sčasti priblížiť niektoré z bojových akcií slovenského letectva, na ktorých sa mohol aktívne zúčastniť aj čtk. František Bošmanský.

<sup>23</sup> VHÚ-VHA Bratislava, f. ZD, Rozkaz VZD č. 48 z 30. 4. 1943, čl. 532, Príloha 1 k divíznemu rozkazu ZD č. 144 z 19. 10. 1943, por. č. 11-12, inv. č. 48, šk. 3.

<sup>24</sup> ŠUCHA, E. Slovenské letectvo na Ukrajine a Bielorusku. In *VZLET mesačník vzdušných zbraní*, roč. 2, 1943, č. 6, s. 117.



Jednou z takýchto spoločných akcií bola akcia z 13. mája 1943, ktorá sa uskutočnila v priestore Droňki – Pogonnoje – Babčín – Noravľa – Černobyľ, kde jedno lietadlo ostreľovalo kolónu partizánov južne od osady Droňki a neskôr južne od osady Babčín. O tri dni neskôr ostreľovalo slovenské lietadlo vykonávajúce letecký prieskum v priestore Narovľa – Savoít – Viašišče, partizánsky tábor v obci Viašišče. Pilot lietadla pri útoku zapálil niekoľko domov. O deň neskôr, tzn. 19. mája 1943, obec Viašišče napadli štyri lietadlá, pričom na ňu zhodili letecké bomby a následne ju ostreľovali z palubných zbraní. Dňa 20. mája 1943 počas prieskumu v priestore Narovľa – Dermoviči, slovenské lietadlo ostreľovalo partizánov pri osade Antonov a partizánsky trén pri Lomači. Dňa 21. mája 1943 jedno slovenské lietadlo bombardovalo a zapálilo obec Vystupoviči. V ranných hodinách dňa 28. mája 1943 uskutočnil stíhací roj lietadiel typu B-534 bombardovací nálet na obce Bujnoviči a Stodoliči. Večer 8. júna 1943 dve slovenské lietadlá bombardovali obce Remesy a Gliňanyje. Bombardovací nálet na obec Glyňanyje sa uskutočnil aj o deň neskôr, tzn. 9. augusta 1943. Túto činnosť leteckej zložky ZD ocenil v periodickom hlásení na MNO aj veliteľ divízie, ktorý poznamenal, že vykonala „cenné služby, čo i nemecké veliteľstvá s povďakom kvitovali“.<sup>25</sup>

Od začiatku júna 1943 sa čtk. František Bošmanský spoločne s ostatnými príslušníkmi Zaisťovacej divízie popri plnení pridelených úloh pripravoval na plánovaný presun do priestoru Zaslavl – Minsk – Sluck, ktorý mal de facto *pretrhat'* osobné väzby medzi slovenskými vojakmi a civilným obyvateľstvom, ako aj medzi slovenskými vojakmi a partizánmi. Presun sa začal na konci poslednej dekády júna 1943 a trval až do konca prvej augustovej dekády roku 1943. V čase presunu slovenskej Zaisťovacej divízie do nového priestoru sa uskutočnila aj jej nutná reorganizácia, ako aj jej premenovanie na 2. pešiu divíziu. Bošmanský ani jeho kolegovia z poľnej letky, v súlade s rozhodnutím nezotrvali v mieste pôvodnej dislokácie, ale z ovručského letiska sa premiestnili na letisko v Minsku. Piloti pritom preleteli dovedna osem lietadiel patriacich do leteckého parku letky. Konkrétne išlo o štyri B-534, tri Š-328 a jednu E-241.<sup>26</sup> Vzhľadom na skutočnosť, že leteli aj štyria stíhači na B-534, je viac než pravdepodobné, že jednu z nich pilotoval aj čtk. František Bošmanský. Bojová činnosť slovenských letcov neustala ani v novom priestore operačného nasadenia a jej príslušníci ďalej bombardovali a z palubných zbraní ostreľovali pozemné nepriateľské ciele. Čtk. Františka Bošmanského za túto bojovú činnosť, ktorého obeťou sa stávalo aj bezbranné civilné obyvateľstvo, dekorovali slovenským vyznamenaním *Za hrdinstvo III. stupňa*.

V súvislosti s bombardovacími a bitevnými, resp. hĺbkovými náletmi, treba poznamenať, že v mnohých prípadoch sa cieľmi slovenských letcov stávali obce, ktoré sa nachádzali v tzv. *partizánskych oblastiach*. Jeden z dokladov o intenzívnej leteckej činnosti priniesol aj deň 16. júla 1943, keď trojčlenný roj lietadiel typu Š-328 o 09,50 h zbombardoval a ostreľoval z palubných zbraní obec Rybakovčina a Kolodin. Vzápätí, o 09,55 h, trojčlenný roj lietadiel typu B-534 zbombardoval a ostreľoval obec Teplen. O 11,40 h rozšíril paletu bombardovacích náletov ďalší trojčlenný roj lietadiel typu Š-328, ktorý zbombardoval obce Gudnich a Tarasovo. O 13,30 h sa do bombardovania obce Rybakovčina pustilo lietadlo

<sup>25</sup> BYSTRICKÝ, Jozef. Zaisťovacia divízia na okupovanom území Ukrajiny a Bieloruska. (november 1942 – október 1943). In *Vojenská história*, roč. 4, 2000, č. 3-4, s. 44. ISSN 1335-3314.

<sup>26</sup> Podľa dochovaného *Prehľadu leteckých zväzov* (stav k 1. 8. 1943) disponovala letka 11 v Minsku 4 leteckými pozorovateľmi a 10 pilotmi. VHÚ-VHÚ-VHA Bratislava, f. MNO SR 19391945, spisy tajné 1943, č. j. 4072, inv. č. 79, šk. 21. Porovnaj: RAJNINEC, Juraj. *Slovenské letectvo 1939 - 1944*. 1. zv. Bratislava : TIS MO SR, 1997, s. 157. ISBN 80-88842-09-3.

typu Š-328. Od 13,35 do 13,45 h bombardovalo lietadlo typu Š-328 obce Krugloje a Gatnoje. V dochovaných dobových dokumentoch nachádzame úspešné vykonanie náletov, keďže všetky obce po bombardovaní horeli. Už o deň neskôr, tzn. 17. júla 1943 o 10, 45 h, štartoval trojčlenný roj lietadiel typu Š-328, aby zbombardoval obec Borki. Letci úlohu splnili a leteckými bombami domy v obci rozbili a zapálili. O 10,50 h odštartoval ďalší trojčlenný roj lietadiel typu B-534, aby dovŕšil skazu obce Borki. Bombardovanie bolo vyhodnotené ako veľmi úspešné. Na záver ťažko skúšanú dedinu ostreľovali stíhači z palubných zbraní. Pri týchto typoch leteckých útokov, ktoré neboli vôbec ojedinelé, bolo veľmi často zasiahnuté aj miestne civilné obyvateľstvo.

Od 1. augusta 1943 sa v rámci Skupiny vzdušných zbraní 2. pešej divízie realizovala zásadná organizačná zmena. Týmto dňom, vzhľadom na nedostatok personálu vzdušných zbraní, a najmä malý počet nasadených jednotiek letectva (letka 11 a 3. batéria DPLP), bolo zrušené veliteľstvo skupiny vzdušných zbraní. Odvtedy začala letka 11 (krycí názov *Hliník 2*) a 3. batéria DPLP podliehať po všetkých stránkach priamo veliteľstvu 2. pešej divízie.<sup>27</sup> Tak ako to bolo v predchádzajúcom období, tak aj v 2. dekáde augusta 1943 sa realizovala personálna obmena lietajúceho personálu, ako aj leteckej techniky patriacej do výzbroje letky 11. František Bošmanský sa odchodu do zázemia ešte nedočkal, pretože v dňoch 12. – 13. augusta 1943 veliteľ letky *Hliník 2* odoslal do zázemia tri lietadlá typu Š-328 a jednu E-241. Na týchto lietadlách odleteli na Slovensko piloti V. Fuljer, F. Klubal, J. Simkanič a A. Mutňanský.<sup>28</sup> Veliteľ leteckého pluku za nich odoslal k letke ako náhradu nasledovných pilotov: E. Pajtinu, E. Munáka a J. Winkelmessa. Aj po tejto personálnej obmene lietajúceho personálu a čiastočnej výmene leteckej techniky, ktorá bola opotrebovaná náročnou službou v poľných podmienkach, sa príslušníci Bošmanského letky 11 aktívne zapájali do bojovej činnosti slovenskej 2. pešej divízie. Svedčí o tom aj udalosť z 9. septembra 1943, keď Bošmanského spolužiak čtk. J. Kaliský lokalizoval partizánsky tábor nachádzajúci sa pri obci Vikatčeno a následne naň aj zaútočil. Cieľ úspešne zbombardoval a ostreľoval z palubných zbraní B-534. Pritom však partizáni streľbu opätovali a jeho stroj zasiahli na viacerých miestach. Napriek poškodeniu lietadla čtk. J. Kaliský dokázal uloženie bojovú úlohu splniť, ... „*nakoľko obec bola zapálená a zničená*“. Nálet na Vikatčeno bol jeho 40. bojovým letom v rámci protipartizánskych akcií.<sup>29</sup>

Takmer tragická udalosť sa stala 18. októbra 1943, keď počas letu Bošmanským vedeným trojčlenným rojom zasiahol nepriateľ streľbou zo zeme lietadlo typu B-534 pilotované R. Mitošinkom. Udalosť však mala šťastný koniec. Zásah do chladiča motora prinútil R. Mitošinku núdzovo pristáť na úzkom páse poľa. Napriek úsiliu veliteľa roja čtk. F. Bošmanského, ktorý sa pokúšal pristáť v blízkosti kamaráta, následne ho vziať na krídlo a dopraviť na materské letisko v Minsku, sa mu úmysel nepodarilo realizovať. Akonáhle F. Bošmanský pristál v Minsku a zahlásil, čo sa stalo, dostal rozkaz, aby odletel s lietadlom typu E-241

<sup>27</sup> VHÚ-VHA Bratislava, f. ZD, Rozkaz VZD č. 114 z 25. 8. 1943, čl. 1229, inv. č. 48, šk. 4.

<sup>28</sup> VHÚ-VHA Bratislava, f. ZD, Rozkaz VZD č. 110 zo 17. 8. 1943, čl. 1116, inv. č. 48, šk. 4.

Štvorica pilotov doletela na Slovensko v nasledovnom poradí: F. Klubal a J. Simkanič dňa 14. 8. 1943, A. Mutňanský dňa 16. 8. 1943 a V. Fuljer dňa 20. 8. 1943. VHÚ-VHA Bratislava, f. VVZ, Dôverný rozkaz leteckého pluku č. 136 z 24. 8. 1943, čl. 2, inv. č. 17, šk. 3; pozri tiež VHÚ-VHA Bratislava f. VVZ, Dôverný rozkaz leteckého pluku č. 134 z 20. 8. 1943, čl. 2, inv. č. 17, šk. 3; pozri tiež VHÚ-VHA Bratislava, f. VVZ, Dôverný rozkaz leteckého pluku č. 140 z 28. 8. 1943, čl. 3, inv. č. 17, šk. 3.

<sup>29</sup> VHÚ-VHA Bratislava, f. ZD, Rozkaz VZD č. 110 zo 17. 8. 1943, čl. 1116, inv. č. 48, šk. 4.

pre R. Mitošinku. Po prilete do priestoru núdzového pristátia sa stal svedkom toho, ako jeho spolubojovníka odvádzala skupina bieloruských partizánov.<sup>30</sup> Tento let bol s najväčšou pravdepodobnosťou jeden z posledných Bošmanského letov v Bielorusku, pretože už o štyri dni neskôr bol vykazovaný ako navrátiť sa z poľa.

Po návrate na Slovensko prešiel tak ako každý iný vojak vracajúci sa z frontu povinnou štrnásťdňovou karanténou v karanténnej stanici v Harmanci. Po jej absolvovaní mu bola udelená dvojdňová riadna dovolenka, ako aj štrnásťdňová frontová dovolenka, ktoré prežil v rodnej obci. Krátko po návrate z dovolenky sa v rámci materskej leteckej jednotky *dlho nezohrial*, pretože už 28. decembra 1943 nastúpil na sedemdňovú riadnu dovolenku, ktorú opäť strávil v mieste trvalého bydliska, tzn. v obci Častá. Z tohto dôvodu sa mohol v kruhu svojich blízkych tešiť z povýšenia do hodnosti rotníka.<sup>31</sup> Ako príslušník letky 12 stot. let. Jozefa Páleníčka zotrval len do konca januára 1944, keď ho už ako príslušníka technickej letky 1 premiestnili k letke 11 npor. let. Ladislava Stašíka do Piešťan.<sup>32</sup> V rámci tejto leteckej jednotky, ktorá sa mala prezbrojiť na nemecké strmhlavé bombardéry typu Junkers Ju-87 D5, sa stretol so *známymi tvármi*, tzn. predovšetkým s pilotmi, s ktorými v nedávnej minulosti absolvoval Leteckú školu, resp. službu v poli pri Zaisťovacej divízii (2. pešej divízii).<sup>33</sup>

História letky 11 v období príprav na jej prezbrojenie lietadlami typu Junkers Ju-87 D5 nebola doposiaľ podrobne spracovaná. Z tohto dôvodu nie je jednoduché bližšie popísať ani posledné mesiace služby rtk. Františka Bošmanského v radoch slovenských vzdušných zbraní. Na základe dochovaných dobových prameňov môžem s určitosťou konštatovať, že Bošmanského posledným veliteľom sa od 15. marca 1944 stal stot. let. Rudolf Kollár, ktorého od 14. júla 1944 určil veliteľ vzdušných zbraní aj za učiteľa pre letecký výcvik na Ju-87. Spolu s ním mal túto funkciu plniť aj skúsený pilot npor. let. Ján Gerthofer, letecké eso z východného frontu s 26 zostrelmi.<sup>34</sup>

O tom, či rtk. František Bošmanský vykonal vôbec nejaký let na obávanej nemeckej *Štuke*, nenachádzame v dochovaných dobových písomnostiach slovenskej proveniencie žiadnu zmienku. V denných rozkazoch leteckého pluku z tohto obdobia nachádzame zaznamenaných len niekoľko jeho cezpoľných letov, ktoré absolvoval na beznádejne zastaraných lietadlách dosluhujúcich technický život vo výzbroji slovenských vzdušných zbraní. Konkrétne ide o tri cezpoľné lety, ktoré vykonal v dňoch 6. marca, 31. marca a 23. júna 1944.

Prvý z tejto trojice cezpoľných letov, tzn. cezpoľný let zo 6. marca 1944, vykonal za účelom preletu lietadla Š-328-125 od leteckého detašmánu v Malackách – Novom Dvore na letisko leteckého pluku v Piešťanoch. Na sedadlá pozorovateľa ho pri tomto lete sprevádzal

<sup>30</sup> R. Mitošinka neskôr zaradili do slovenského partizánskeho oddielu por. Vojtecha Šataru. 19. 6. 1944, pri jednej z mnohých nemeckých protipartizánskych akcií, padol do nemeckého zajatia. Vojenská prokuratúra po jeho vydaní na Slovensko preskúmala všetky okolnosti súvisiace s týmto prípadom a dňom 12. 7. 1944 ho prepustili na slobodu.

<sup>31</sup> VA-CR MO SR Trnava, f. osobných spisov a kmeňových listov, kmeňový list Františka Bošmanského, s. 30.

<sup>32</sup> STAŠÍK, Ladislav, nar. 16. 10. 1918 Trstená. K osudom L. Stašíka pozri: CSÉFALVAY a kol., *Vojenské*, ref. 2, s. 224.

<sup>33</sup> VHÚ-VHA Bratislava, f. VVZ, Príloha k Dennému rozkazu leteckého pluku č. 16 zo 4. 2. 1944, čl. 10.

<sup>34</sup> VHÚ-VHA Bratislava, f. VVZ, Denný rozkaz leteckého pluku č. 127 z 19. 7. 1944, čl. 3, inv. č. 21, šk. 4.

rtk. Alfonz Lauko. Rovnakú trasu, tzn. Nový Dvor – Bratislava – Piešťany, absolvoval aj o 25 dní neskôr, keď spoločne s rtk. Jánom Káliským, ktorý v jeho posádke zastával funkciu leteckého pozorovateľa, preletel Š-328-124-ku do opravy v dielňach leteckého pluku v Piešťanoch. Opravený jednomotorový dvojplôšník v ešte v ten istý deň opäť preletel k detašmánu v Malackách – Novom Dvore.<sup>35</sup> Posledný z trojice týchto zdokumentovaných cezpoľných letov v lietadle označenom modro-červenými krížmi vykonal 23. júna 1944, keď spoločne so šesticou výkonných letcov od leteckého pluku absolvoval let v kabíne W-34-1610. Tento, pôvodom nemecký, osemmiestny dopravný a transportný jednomotorový stroj však nepilotoval sám, ale svoj život s dôverou vložil do rúk ostrieľanému pilotovi npor. let. J. Gerthoferovi. Ten svojich kolegov bezpečne presunul na trase Piešťany – Vajnory – Malacky – Nový Dvor, kde sa výkonní letci zúčastnili ostrých streliab na malackej leteckej strelnici, ktoré v prípade stíhačov riadil bývalý Bošmanského nadriadený stot. let. J. Páleníček. Po ich absolvovaní sa v ten istý deň vrátil s rovnakým pilotom a strojom do materskej posádky v Piešťanoch.

Napriek tomu, že slovenská branná moc v tomto období vykonávala nevyhnutné prípravy na obranu východného Slovenska pred blížiacou sa sovietskou armádou, ďalší jej príslušníci v podmienkach ilegality intenzívne pripravovali ozbrojené povstanie proti Nemcom a ich domácim prisluhovačom. Takáto skupina demokraticky zmýšľajúcich slovenských vojakov, ktorí nesúhlasili s ďalším smerovaním Slovenska ako spojenca Veľkonemeckej ríše v nezmyselnej vojne, v ilegality pracovala aj v rámci piešťanského leteckého pluku. Na jej čele stál stot. let. Ivan Haluzický, veliteľ II. perute leteckého pluku.<sup>36</sup> V rámci Bošmanského lety 11 podľa jeho pokynov postupoval npor. let. Oswald Fencl. Na základe sledu dramatických udalostí, ktoré sa odohrali vo večerných hodinách dňa 28. augusta 1944, stot. let. Ivan Haluzický uviedol letecký pluk do pohotovosti a nariadil jeho presun po cestnej komunikácii na povstalecké územie. Tu sa už ako motorizovaný prápor Haluzický zapojil do bojov proti nemeckým jednotkám postupujúcim na územie Slovenska. Františka Bošmanského, od 29. augusta 1944, v hodnosti rotného 1. čs. armády na Slovensku zaradili do 1. roty npor. let. O. Fencla. V rámci Haluzického práporu sa ako pešiak zúčastnil neľahkých bojov s nepriateľom pri Hronskom Beňadiku, Zlatých Moravciach, Čremošnom a Turčianskom Svätom Martine. Tu, severne od Turčianskeho Svätého Martina, od 10. septembra 1944 bojoval v neľútostných bojových stretoch s nemeckými vojakmi pri vyvýšenine Attilová hrobka a pri Sučanoch. Bošmanský, ako aj jeho spolubojovníci napriek tomu, že neboli pešákmi, v týchto ťažkých bojoch preukázali odhodlanie a bojové majstrovstvo a svoje obranné postavenia ubránili. U nepriateľa si získali patričný obdiv a uznanie ako tzv. modrí diabli. Za to však zaplatili krvou a životmi svojich spolubojovníkov. 18. septembra 1944 zranili aj jeho veliteľa roty npor. let. O. Fencla, ktorého po prevoze do nemocnice vo funkcii vystriedal kpt. let. Ladislav Jaroš.<sup>37</sup> Po prelomení povstaleckého frontu Haluzického letci ustúpili z Turca a presunuli sa k Čremošnému. Pár dní pred Bošmanského odletom do ZSSR, konkrétne 4. októbra 1944, zasiahla jeho rota už pod velením kpt. let. Jozef Nižňanského v zostave práporu mjr. let. I. Haluzického do bojov pri železničnej stanici Čremošné. Prápor sa do týchto bojov zapojil spoločne s pancierovým vlakom Hurban. V tomto období už

<sup>35</sup> VHÚ-VHA Bratislava, f. VVZ, Denný rozkaz leteckého pluku č. 68 z 27. 4. 1944, inv. č. 21, šk. 4.

<sup>36</sup> HALUZICKÝ, Ivan, nar. 2. 3. 1913 Uherský Brod, ČR. CSÉFALVAY a kol., Vojenské, ref. 2, s. 80-81.

<sup>37</sup> VHÚ-VHA Bratislava, f. spomienok, ŠZ-X-62, Spomienka genmjr. v. v. Júliusa Drozda, s. 1-8; PLEVZA, ref. 4, s. 147.



bolo rozhodnuté, že vycvičení slovenskí letci bojujúci v radoch povstaleckej armády budú postupne letecky presunutí zo Slovenska do ZSSR, kde budú zaradení do čs. zahraničného vojska v ZSSR a následne preškolení na modernú sovietskú leteckú techniku. V prípade Františka Bošmanského na stíhacie lietadlá Lavočkin La-5FN, ktorými bol vyzbrojený 1. čs. stíhací pluk škpt. let. Františka Fajtla, od 17. septembra 1944 operujúci na Slovensku.<sup>38</sup>

Podľa dochovanej Bošmanského prihlášky pre dôstojníkov a rotmajstrov z povolania z 25. januára 1947 je zrejmé, že menovaný opustil baštu povstaleckého letectva – letisko Tri Duby v nočných hodinách dňa 10. septembra 1944, keď na palube jedného z mnohých sovietskych furmanov odletel do ZSSR. Po prilete na územie oslobodené sovietskou Červenou armádou absolvoval nevyhnutné pohovory, ktoré bezprostredne predchádzali jeho prijatiu do čs. brannej moci. Dňa 17. októbra 1944 bol na základe administratívneho rozhodnutia, po odvode konanom pri odvodnej komisii č. 1, ako nováčik zaradený do čs. brannej moci a včlenený do leteckého výcvikového strediska v Przemysli. Od 1. januára 1945 bol v hodnosti rotného pridelený k leteckému pluku 1 *Zvolenskému* do funkcie pilota. 15. marca 1945 ho premiestnili k 1. čs. zmiešanej leteckej divízii v ZSSR plk. let. Ludvíka Budína.<sup>39</sup> Od 19. apríla 1945 sa v rámci tejto vyššej čs. leteckej jednotky aktívne zúčastnil bojov v rámci Ostravskej operácie ako operačný pilot.<sup>40</sup>

Konkretizovať operačné lety rtn. Františka Bošmanského nie je také zložité, ako to bolo v prípade jeho operačných letov, ktoré v nedávnej minulosti vykonal ešte ako príslušník slovenského letectva na Ukrajine, resp. Bielorusku. Bojový denník 1. čs. leteckého pluku *Zvolenského*, tak ako aj bojový denník 3. perute leteckého pluku, sa dochoval, a tak v ňom môžeme nájsť záznamy o Bošmanského operačných letoch.

Napríklad dňa 28. apríla 1945 štartoval na dva operačné lety v kabíne sovietskeho stíhacieho lietadla La-5FN-96. Prvý z tejto dvojice letov tohto dňa vykonal ako *číslo 4*, s úlohou zabezpečiť ochranný sprievod bitevníkov Il-2 od 3. čs. bitevného pluku do priestoru obce Markvartovice. Vzhľadom na skutočnosť, že sa v priestore neobjavili nemeckí stíhači, čs. stíhači mohli prerušiť tesný ochranný sprievod svojich šturmovíkov a zaútočiť na identifikované nepriateľské ciele bombami. Rtn. František Bošmanský svoje štyri bomby zhodil na nepriateľské delostrelecké postavenie, ktoré dopadli v blízkosti zásahov od bômb zhodených šrtm. Vladimírom Drábom. Bojový let trval 45 minút a František Bošmanský o 11, 55 h úspešne pristál na poľnom letisku Poremba. Na druhý z dvojice operačných letov štartoval o 13, 05 h opäť v kabíne La-5FN-96 ako priamy sprievod šturmovíkov Il-2 do priestoru južne obce Markvartovice. Tak ako počas predchádzajúceho letu, nepriateľskí stíhači sa neobjavili. Šturmovíky bojovú úlohu úspešne splnili a Bošmanský taktiež úspešne napadol identifikované nepriateľské pozemné ciele. Konkrétne zbombardoval nepriateľské zákopy južne od obce Markvartovice. O 14.05 h, počas pristávacieho manévru po úspešnom operačnom lete na poľnom letisku v Poremba, však havaroval. Pri vyšetrovaní leteckej havárie sa preukázalo, že rtn. František Bošmanský pri pristávanom manévri sa zachytil krídlom o zem a ním pilotované lietadlo La-5FN-96 následne *urobilo salto*. Pilot zo zle vyzerajúcej havárie vyšiel len s ľahkým zranením na čele a ľavej nohe. Stíhacie lietadlo však dopadlo v porovnaní s jeho pilotom oveľa horšie, pretože bolo technickým orgánom 3. perute letec-

<sup>38</sup> Pozri napr. FAJTL, František. *Prvá doma*. Bratislava : Pravda, 1984; RAJLICH, REŽNÁ, ref. 2.

<sup>39</sup> VA-CR MO SR Trnava, f. osobných spisov a kmeňových listov, Náhradný kmeňový list Františka Bošmanského, s. 2.

<sup>40</sup> VUA-VHA Praha, f. SSSR-X, 1. čs. smiešaná letecka divízie, sign. 8/4, inv. č. 60, šk. 8.

kého pluku 1 *Zvolenského* vykazované ako zničené. Rtn. František Bošmanský po ošetrení zdravotníckym personálom putoval do domáceho ošetrenia, v ktorom zotrval do 30. apríla 1945.<sup>41</sup>

1. mája 1945 sa spoločne s ďalšími príslušníkmi leteckého pluku dočkal ocenenia výkonu dovtedajšej frontovej služby. V rámci slávnostného ceremoniálu uskutočneného pri príležitosti sviatku 1. mája zaznelo jeho meno v rozkaze veliteľa 1. čs. zmiešanej leteckej divízie v ZSSR. Veliteľ divízie Bošmanskému, ako aj ďalším 21 príslušníkom 3. perute 1. stíhacieho leteckého pluku *Zvolenského*, udelil pochvalné uznanie za vzorné vykonávanie povinností. V tento deň si spoločne s ďalšími príslušníkmi 3. perute mohol v dobe voľna náležite *vychutnať* informáciu, že 1. čs. zmiešaná divízia v ZSSR, ktorej súčasťou bol aj 1. stíhací letecký pluk *Zvolenský*, bola citovaná v rozkaze Stavky hlavného veliteľstva Červenej armády, ako vojenská jednotka, ktorá sa vyznamenala pri oslobodzovaní severomoravského mesta Opava.<sup>42</sup>

Rtn. František Bošmanský strávil posledné dni druhej svetovej vojny na *zemi* z dôvodu, že z poľného letiska Poręmba sa nedala viesť letecká činnosť pre technickú nespôsobilosť vzletovej a pristávacej dráhy, ako aj preto, že dňom 7. mája bol opäť vykazovaný ako nemocný v domácom ošetrení.<sup>43</sup> Koniec druhej svetovej vojny ho zastihol na poľnom letisku v poľskej Poręmba, odkiaľ sa aj s leteckou jednotkou vrátil do oslobodenej vlasti. Jeho vojnový denník sa definitívne uzavrel a on mohol zrekapitulovať výsledky bojovej činnosti. Počas doby zaradenia do bojovej činnosti v rámci 1. čs. stíhacieho pluku *Zvolenského* úspešne absolvoval päť operačných letov v priestore Moravskej Ostravy a Opavy, pričom zničil jednu nepriateľskú protiletadlovú batériu.<sup>44</sup> Počas vojenskej služby v čs. armáde, resp. v prvých rokoch po skončení druhej svetovej vojny, ho za hrdinstvo v boji proti fašizmu vyznamenali *Československým vojnovým krížom 1939*, dvomi Československými medailami *Za chrabrosť pred nepriateľom*, *Radom Slovenského národného povstania II. triedy*, *Československou pamätnou medailou so štítkom ZSSR* a sovietskou medailou *Za pobeđu nad Germanijou v Veľikoj Otečestvennoj vojne 1941 – 1945 gg.*

Tak ako to bolo v mnohých iných prípadoch, tak aj v prípade rtn. Františka Bošmanského, ktorý aj po skončení vojny zotrval vo výkone činnej služby, už 1. júna 1945 menovali do vyššej vojenskej hodnosti. Konkrétne ho vymenovali za rotmajstra letectva v zálohe. Vzhľadom na skutočnosť, že mal záujem zotrvať v službe v čs. armáde, bol s účinnosťou od 1. októbra 1945 prijatý do skupiny rotmajstrov letectva. Ďalšieho povýšenia sa dočkal už pri príležitosti 1. výročia Slovenského národného povstania, keď ho dňom 29. augusta 1946 povýšili na štábného rotmajstra letectva.

Jeho prvý rok v čs. povojnovom vojenskom letectve zhodnotili jeho nadriadení stupňom kvalifikácie *veľmi dobrý*, pričom v časti *Charakter* nezabudli zdôrazniť, že menovaný je iniciatívny, má dosť vyvinutý zmysel pre povinnosť a zodpovednosť. Taktiež v tejto časti jeho hodnotenia uviedli, že rtm. let. v zál. František Bošmanský je kamarátsky, veselý, pracovitý, disciplinovaný, s dobrým vojenským vystupovaním, bez zvláštnych sklonov a

<sup>41</sup> Porovnaj ŠMOLDAS, ref. 5, s. 439.

<sup>42</sup> VUA-VHA Praha, f. SSSR-X, Bojový denník 3. perute 1.čs. stíhacieho leteckého pluku, záznam z 30. 4. 1945.

<sup>43</sup> Tamže, záznamy z 1. 5. – 8. 5. 1945.

<sup>44</sup> VA-CR MO SR Trnava, f. osobných spisov a kmeňových listov, Náhradný kmeňový list Františka Bošmanského.

návykov. Veliteľ leteckého pluku 1 *Zvolenský*, jeho zástupca, ako aj náčelník štábu pluku, k jeho intelektuálnym a teoretickým znalostiam vyslovili nasledovný záver: *Nadaný, bystrý, logicky uvažuje veľmi dobre, všeobecne vzdelanie na dobrom stupni, voj. teoretické vedomosti veľmi dobré a má snahu o ich zlepšenie. Záverečné hodnotenie jeho veliteľských schopností vyznelo pre Bošmanského v rovnako pozitívnom svetle, tak ako obsah predchádzajúcich častí hodnotenia: Prejavuje veľkú svedomitosť vo výkone služby, veľmi dobrý stíhací pilot, možno ho upotrebiť na akúkoľvek funkciu u eskadrily.* Mjr. let. Ľudovít Koza, kpt. let. Ladislav Stašík a kpt. let. Viktor Cvacho však nezabudli zdôrazniť, že na zastávanie funkcie veliteľa eskadrily je ešte nespôsobilý.<sup>45</sup>

Rtm. let. František Bošmanský prežil druhý povojnový rok služby v čs. vojenskom letectve najskôr ako frekventant civilného prípravného kurzu do Leteckej vojenskej akadémie pri leteckom pluku č. 2 v Piešťanoch<sup>46</sup>, neskôr ho prideliť veliteľstvu *Juraj* v Košiciach<sup>47</sup> a rok 1946 zakončil ako učiteľ lietania – frekventant ŠPUL-5.

Podľa jeho nadriadeného, mjr. let. Ľ. Kozu, dosiahol za tento cyklus služobného hodnotenia, tzn. od 1. januára 1946 – 30. septembra 1946, dobrý stupeň kvalifikácie. Jeho nadriadení u Bošmanského oproti predchádzajúcemu obdobiu zaregistrovali negatívne sklony, ktoré ovplyvňovali výsledky jeho vojenskej služby. Predovšetkým poukazovali na to, že si rád vypije, čo mohlo byť príčinou, že bol v službe menej dôsledný a k podriadeným až priveľmi kamarátsky, čo znižovalo jeho vojenskú a veliteľskú hodnotu.

Podľa ďalšieho z Bošmanského dochovaných služobných hodnotení je zrejmé, že dobrý stupeň kvalifikácie ho neuspokojil, pretože za obdobie od 1. októbra 1946 do 25. februára 1947 ho veliteľ pilotnej školy III., veliteľ ŠPUL<sup>48</sup> a veliteľ školskej perute III. hodnotili ako veľmi dobrého. Nezabudli zdôrazniť, že šrtm. let. František Bošmanský je voči predstaveným priamy a slušný, k seberovným kamarátsky a dobrosrdečný. K podriadeným mierny, avšak dôsledný. Jeho správanie v službe aj mimo nej hodnotili ako veľmi dobré. Podľa nich išlo o pilota, ktorý javil záujem o leteckú službu a hodil sa za bojového stíhača.<sup>49</sup> V tomto období už šrtm. let. František Bošmanský prešiel posúdením mimoslužobnej spôsobilosti, so zreteľom na jeho ambíciu uchádzať sa o pozíciu dôstojníka letectva čs. armády. Dôstoj-

<sup>45</sup> VA-CR MO SR Trnava, f. osobných spisov a kmeňových listov, Náhradný kmeňový list Františka Bošmanského, Kvalifikačná listina Františka Bošmanského za obdobie od 1. 6. 1945 – 31. 12. 1945, časť II.

<sup>46</sup> Päťmesačný civilný prípravný kurz z učiva vyššej strednej školy zriadili podľa nariadenia Ministerstva národnej obrany – Hlavnej správy výchovy a osvetu, za súčinnosti profesorského zboru Štátneho gymnázia v Piešťanoch. Na kurze sa vyučoval: slovenský jazyk, dejepis, národné hospodárstvo, matematika, prírodopis, chémia, fyzika, deskriptíva, geometria a občianska výchova. Veliteľom kurzu bol npor. let. Anton Matúšek, bývalý príslušník 2. garnitúry letky 13, ktorý 9. 9. 1943 spoločne s čtk. Ľ. Dobrovodským preleteli na stranu sovietskej Červenej armády. Neskôr príslušník 1. čs. stíhacieho pluku v ZSSR, s ktorým sa zúčastnil bojov v Slovenskom národnom povstaní.

<sup>47</sup> Išlo o leteckú jednotku, ktorá pôsobila v prospech osobitnej skupiny Oceľ, ktorá bola nasadená do bojov proti skupinám UPA na teritóriu východného Slovenska. Pozri napr. ŠTAIGL, Jan – ŠTEFAN-SKÝ, Michal. *Vojenské dejiny Slovenska. VI. zväzok (1945-1968)*. Bratislava: Magnet Press Slovakia, 2007, s. 82-88. ISBN 978-80-89169-10-8.

<sup>48</sup> ŠPUL – škola pre učiteľov lietania. Pozri napr.: IRRÁ, Miroslav. *Československé vojenské letectvo 1945 – 1950. I. díl. Svět křídel*: Cheb, 2006.

<sup>49</sup> VA-CR MO SR Trnava, f. osobných spisov a kmeňových listov, Náhradný kmeňový list Františka Bošmanského, Kvalifikačná listina Františka Bošmanského za obdobie od 1. 10. 1946 – 25. 2. 1947, časť II.

nícke zhromaždenie školnej perute III na svojom zhromaždení konštatovalo, že menovaný uchádzač vyhovuje podmienkam pre postúpenie do konečného výberu uchádzačov o prijatie za dôstojníka letectva.

28. februára 1947 ho premiestnili k Leteckej vojenskej akadémii v Hradci Králové ako učiteľa lietania. Počas obdobia jeho pôsobenia vo funkcii učiteľa lietania zažil v kabíne lietadiel aj mnohé horúce chvíle. Napríklad 2. mája 1947 pri nácviiku núdzového pristátia mu prestal slúžiť motor Walter Minor 4-III na stroji C-104.81.<sup>50</sup> Pri núdzovom zostupe sa zachytil o elektrické vedenie a s poškodeným cvičným lietadlom sadol pri moste cez rieku Labe, severne od Pardubic. Po pristátí a odsunutí poškodeného stroja do leteckých dielní Leteckej vojenskej akadémie leteckí technici po obhliadke konštatovali, že lietadlo C-104.81 má poškodenú vrtuľu a kryt motora. Obe poškodené časti stroja leteckí mechanici opravili vlastnými silami a prostriedkami.<sup>51</sup>

O tom, ako Bošmanský prežíval svoj posledný *pokojný rok* v demokratickej čs. armáde, nenachádzame v dochovaných relevantných písomnostiach žiadne podrobnejšie zmienky. S najväčšou pravdepodobnosťou sa nijak výraznejšie nezaujímal o vtedajšie politické dianie a ako väčšina letcov si *hľadel* len svoje obľúbené lietanie. Dramatické februárové udalosti roku 1948 sa ho však dotkli veľmi dramatickým spôsobom. 1. októbra 1948 ho *poslali* na dovolenku s čakaním, v ktorej zotrval až do 30. júna 1949. Nasledujúcim dňom ho poslali do zálohy. Pravú príčinu tohto, pre Bošmanského osudového rozhodnutia v jeho dochovanom osobnom spise nenájdeme.<sup>52</sup>

Od januára 1949 až do jeho neúspešného ilegálneho odchodu do emigrácie v novembri 1949 pracoval ako zásobovací referent národného podniku Lučobné a farmaceutické závody v Likieri. Pritom sa až do júla 1949 venoval ako učiteľ lietania leteckému športu v Slovenskom národnom aeroklube v Rimavskej Sobotě. Po obdržaní zákazu lietania sa rozhodol ilegálne opustiť Československú republiku a hľadať svoje šťastie v slobodnom svete. Za týmto účelom si zadovážil 60 litrov leteckého benzínu, ktorý chcel využiť na prelet športového lietadla Piper Cub do spojencami kontrolovanej časti Rakúska. Vzhľadom na skutočnosť, že pri štarte lietadla potreboval pomoc ďalšieho, na všetko odhodlaného spoľahlivého človeka, pre svoj úmysel ilegálne opustiť republiku získal voj. Daniela Reptiša. Po nevyhnutných prípravách vykonaných v prísnom utajení, v skorých ranných hodinách dňa 8. novembra 1949, spoločnými silami vytlačili z hangáru pôvodom americké športové lietadlo Piper Cub a po štarte z rimavsko-sobotského letiska sa vzniesli smerom k slobode. Vo chvíli, keď Bošmanský so svojim spoločníkom na krídlach Pipera dosiahli európsky veľtok Dunaj, letecký motor Continental O-170 ich *Cubu* začal vynechávať. K neočakávaným technickým problémom sa pridružila nepriazeň nestáleho jesenného počasia: s ľahkým športovým lietadlom vleteli do silnej snehovej búrky. Bošmanského tieto

<sup>50</sup> Išlo o pôvodom nemecké dvojmiestne školské lietadlo Bücker Bü 313 *Jungmann* určené pre základný pilotný výcvik, ktoré bolo po druhej svetovej vojne vyrábané v leteckej továrni Aero ako C-4, neskôr C-104. Do roku 1949 ich vyprodukovali dovedna 260 ks. Pozri napr.: NĚMEČEK, Václav. *Československá letadla (II) 1945 – 1984*. Praha : Naše vojsko, 1984, s. 8; MURAWSKI, Marek. *Letadla Luftwaffe 1933 – 1945. Část 1*. Intermodel, 1997, s. 74-75. ISBN 80-901976-2-0.

<sup>51</sup> <http://www.pavpec.info/lva.html>

<sup>52</sup> Viac svetla do prípadu Bošmanského núteného odchodu z čs. armády však nachádzame vo vyšetrovacích a súdnych spisoch. V jednom z mnohých záznamov nachádzame zmienku o príčine prepustenia Bošmanského z čs. armády. Údajná politická nespoľahlivosť – jeden z jeho pilotných žiakov uletel z letiska České Budějovice na Západ.



problémy prinútili s lietadlom núdzovo zosadnúť asi 25 km od Viedne. Lietadlo zanechali na poli a odišli do najbližšej dediny, z ktorej chceli autobusom odcestovať do Viedne. Ich úmysel sa im nepodarilo zrealizovať, pretože ich zaistili príslušníci rakúskej bezpečnosti, ktorí ich následne odovzdali sovietskym bezpečnostným orgánom. Ich cesta k slobode sa definitívne uzavrela.<sup>53</sup>

Dňa 15. novembra 1949 boli obaja zadržaní čs. občania odovzdaní príslušníkom Oddelenia štátnej bezpečnosti v Mikulove na Morave, ktorí ich následne odovzdali príslušníkom Krajského veliteľstva štátnej bezpečnosti v Bratislave.<sup>54</sup> V rukách štátnej bezpečnosti zotrvali do 19. januára 1950, keď ich aj s trestným oznámením postúpili Okresnej prokuratúre v Bratislave. Po spracovaní obžaloby Štátnou prokuratúrou v Bratislave boli obaja údajní *nepriatelia ľudovo-demokratického a, samozrejme, aj agenti amerického imperializmu* súdení Štátnym súdom v Bratislave. Súdne konanie sa uskutočnilo 22. februára 1950 pred Štátnym súdom v Bratislave, ktorý v ten samý deň uznal oboch obžalovaných vinnými z pokusu o zničenie alebo rozvrátenie ľudovo-demokratického zriadenia a spoločenskej alebo hospodárskej sústavy republiky zaručených ústavou. Obžalovanému Františkovi Bošmanskému za zločin zrady, spolupáchateľstvo na zločine krádeže a zločin sprenevery vymerali trest vo výške 12 rokov.<sup>55</sup> Okrem toho mu súd uložil peňažný trest vo výške 20 000, - Kčs a konfiškáciu celého majetku. Záverečným súdnym výrokom bola strata čestných občianskych práv na 10 rokov a strata volebného práva na 3 roky. Vzhľadom na tresty tej doby sa obaja odsúdení proti trestom neodvolali... Iný názor na výšku trestov zdieľal prokurátor bratislavskej Štátnej prokuratúry, ktorý už 12. apríla 1950 podal proti *neprimerane nízkym trestom* odvolanie s návrhom, aby Najvyšší súd tieto tresty obom odsúdeným primerane zvýšil. Senát Najvyššieho súdu sa s argumentáciou bratislavskej Štátnej prokuratúry stotožnil a obom vinníkom tresty zvýšil. V prípade Františka Bošmanského išlo o nový trest v trvaní 15 rokov. Ostatné výroky Štátneho súdu v Bratislave, ako aj jeho rozsudok, zostali zachované.<sup>56</sup> Odsúdený František Bošmanský nastúpil na výkon dlhoročného trestu odňatia slobody do jednej z mnohých väzníc dislokovaných na území bývalej Československej republiky. Najskôr putoval do Leopoldova, po 14 dňoch ho eskortovali do Jáchymova a v auguste 1951 do Příbrami. Tu sa *dlho nezohrial*, pretože o mesiac neskôr ho odoslali do Horného Slavkova, kde zotrval do konca roka 1952, keď ho odeskortovali opäť do Jáchymova. Podľa dochovaných väzenských záznamov vieme, že odsúdený Bošmanský bol spočiatku hodnotený ako dobrý pracovník a disciplinovaný väzeň, čo sa však v ďalších rokoch jeho dlhoročného pobytu vo väzení zmenilo. Aj z tohto dôvodu mu bola v tomto období z jeho 15-ročného trestu odňatia slobody na základe amnestie prezidenta republiky Antonína Zápotockého zo 4. mája 1953 odpustená časť trestu. Patril medzi tých 44 818 odsúdených, ktorým sa na základe Zápotockého amnestie znížil uložený trest. Šťastnejším sa skrátil až o 1/3 trestu, tým menej šťastným najmenej o rok, tak ako to bolo v Bošmanského

<sup>53</sup> Štátny archív Bratislava, f. Krajský súd Bratislava, Súdny spis Františka Bošmanského, Rozsudok Štátneho súdu v Bratislave z 22. 2. 1950.

<sup>54</sup> Archív bezpečnostných složek, f. SÚMV, inv. č. 215-7-6-00-82.

<sup>55</sup> František Bošmanský sa sprenevery dopustil ako pracovník Lučobných a farmaceutických závodov v Likieri. Podľa záverečného dokazovania išlo o sumu 87 888, 60 Kčs. Podrobnejšie pozri: Štátny archív Bratislava, f. Krajský súd Bratislava, Súdny spis Františka Bošmanského, Rozsudok Štátneho súdu v Bratislave z 22. 2. 1950.

<sup>56</sup> Štátny archív Bratislava, f. Krajský súd Bratislava, Súdny spis Františka Bošmanského, Rozsudok Najvyššieho súdu z 20. 7. 1950.

prípade.<sup>57</sup> Napriek tomuto neočakávanému, o to však šťastnejšiemu zásahu osudu, mal aj po tejto amnestii prezidenta Československej republiky stráviť za mrežami vtedajších nápravných zariadení ministerstva národnej bezpečnosti dlhých 14 rokov. Ani táto dĺžka trestu však pre neho nebola definitívnou, pretože na základe rozsudku Ľudového súdu v Chebe z 30. marca 1954 mu za pokus o útek z pracoviska pripočítali k pôvodnému trestu ďalších 9 mesiacov väzenia. Napriek tomu, že výška tohto Bošmanského trestu v porovnaní s pôvodným trestom bola zanedbateľná, v konečnom dôsledku rozhodnutie chebského súdu spôsobilo, že Bošmanský nebol zaradený medzi tých odsúdených, na ktorých sa vzťahovala prezidentská amnestia z 9. mája 1955, vyhlásená pri príležitosti 10. výročia oslobodenia Československa. Vzhľadom na dĺžku trestu sa odsúdený František Bošmanský vo väzení dočkal aj ďalšej amnestie prezidenta republiky Antonína Novotného z 1. decembra 1957.<sup>58</sup> V tomto konkrétnom prípade mu trest znížili len o 40 dní.<sup>59</sup> O tom, že aj brány väzníc sa pre niektorých odsúdených predsa len otvárajú skôr ako to súdne orgány rozhodli, sa odsúdený František Bošmanský presvedčil 28. decembra 1958, keď ho ako väzňa NTP Valdice podmienične prepustili z väzenia, s 5-ročnou skúšobnou dobou. Krajský súd v Hradci Králove rozhodol, že 10-ročný trest bol pre odsúdeného Františka Bošmanského aj napriek jeho *závažnej trestnej činnosti* dostatočný a u odsúdeného je oprávnená nádej, že bude viesť riadny život pracujúceho človeka.<sup>60</sup> Predpoklad vyššie uvedeného súdu sa aj naplnil a František Bošmanský sa za brány väzenia v dobe svojho podmieničného prepustenia už nevrátil. Krajský súd v Bratislava na svojom neverejnom zasadaní konanom 27. decembra 1962 konštatoval, že František Bošmanský sa v skúšobnej dobe po podmieničnom prepustení osvedčil, a treba sa na neho pozerat' akoby si uložený trest odňatia slobody odpykal. O tom, že vtedajšia represívna zložka štátnej moci venovala *politicky nespoľahlivému* Františkovi Bošmanskému neustálu pozornosť, vypovedá fakt, že Okresný súd v Ostrave ho za rozkrádanie majetku v socialistickom vlastníctve *poslal opäť za mreže* v roku 1964. Vo výkone osemmesačného trestu zotrval do 21. apríla 1965.<sup>61</sup>

Čo povedať na záver? Vojnový pilot František Bošmanský, ktorý svoj úprimný vzťah k vlasti prejavil v neľahkých rokoch druhej svetovej vojny a po jej skončení chcel naďalej so čtou plniť slová vojenskej prísahy, sa po nástupe nedemokratického politického režimu vo februári 1948 stal jednou z mnohých obetí politického systému, ktorý v radoch svojich občanov neustále hľadal domných nepriateľov, sa po novembri 1989 dočkal aspoň čiastočnej spravodlivosti.<sup>62</sup> Hoci sa tak stalo, nikto mu nemohol vrátiť premárnené roky života, ktoré nútené prežil v ťažkých podmienkach komunistických väzníc...

<sup>57</sup> Amnestia prezidenta Antonína Zápotockého zo 4. mája 1953 mala aboličný, agraciačný a rehabilitačný charakter. Podrobnejšie pozri: SLABOTÍNSKÝ, Radek. *Amnestie prezidenta republiky v letech 1960 a 1962 a rehabilitace politických vězňů v 60. letech*. Disertační práce na Historickém ústavě Filozofické fakulty Masarykově univerzity v Brně. Brno, 2010. In: [http://is.muni.cz/th/8747/ff\\_d/Dizertace.pdf](http://is.muni.cz/th/8747/ff_d/Dizertace.pdf).

<sup>58</sup> Amnestia prezidenta Antonína Novotného z 1. decembra 1957 mala rovnako ako to bolo v prípade amnestie vyhlásenej jeho predchodcom aboličný, agraciačný a rehabilitačný charakter. Vzťahovala sa na trestné činy, ako aj prečiny. Vylučovala však politické trestné činy. Podľa správy ministerstva vnútra a spravodlivosti, ako aj generálneho prokurátora o výsledkoch amnestie bola značne užšia, než to bolo v prípade predchádzajúcej amnestie z roku 1955. Pozri: Ref, 57, s. 87-89.

<sup>59</sup> Na základe prezidentskej amnestie mu bol odpustený peňažný trest vo výške 20 000, - Sk. AZVJS Leopoldov, f. Osobné spisy odsúdených, Osobný spis Františka Bošmanského, Zápis zo 7. 12. 1957.

<sup>60</sup> Štátny archív Bratislava, f. Krajský súd Bratislava, Súdny spis Františka Bošmanského, Rozsudok Krajského súdu v Hradci Králove z 28. 12. 1958.

<sup>61</sup> VA-CR MO SR Trnava, f. osobných spisov a kmeňových listov, Evidenčný list k vojenskej knižke Františka Bošmanského.

<sup>62</sup> František Bošmanský sa o ňu pokúšal v rokoch 1970, 1972, 1974, 1990 a 1991. Štátny archív Bratislava, f. Krajský súd Bratislava, Súdny spis Františka Bošmanského.

P. ŠUMICHRAST: VON KRIEGSPILOTEN ZUM „FEIND DER VOLKSDEMOKRATISCHEN TSCHECHOSLOWAKEI“. DIE LEBENSSCHICKSSÄLE DES PILOTEN FRANTIŠEK BOŠMANSKÝ

Nach der Samtenen Revolution im November 1989 sorgten die Schicksäle der tschechoslowakischen Flieger, die im Zweiten Weltkrieg hauptsächlich an der Westfront gekämpft haben, für Aufmerksamkeit. Diese kam nicht nur seitens der professionellen Historiker, Zeitzeugen, Publizisten, Regisseure von Dokumentarfilmen, aber auch von vielen Enthusiasten der Luftfahrtgeschichte. Ein Zeugnis dafür liefern die zahlreichen Fachausgaben, Biographien, Studien und Aufsätze, sondern auch einige Spielfilme und Dokumentarfilme. Allerdings war die Aufmerksamkeit, die den slowakischen Mitgliedern der tschechoslowakischen Fliegerverbände, die zunächst bei der slowakischen Luftwaffe ihren Dienst ausgeübt haben und sich später dem Befreiungskampf im Ausland angeschlossen haben, äußerst begrenzt. Ihr Traum von ihrer Lebensaufgabe ist nach der kommunistischen Machtergreifung im Februar 1948 geplatzt, als sie von der tschechoslowakischen Armee schrittweise entlassen wurden. Einer von diesen „vergessenen“ Slowaken-tschechoslowakischen Fliegern, war Stabsfeldwebel der Luftwaffe František Bošmanský, der als Kriessflieger zunächst in der slowakischen Luftwaffe, später im 2. Weltkrieg in den tschechoslowakischen Luftverbänden in der Sowjetunion, und letztlich bei der tschechoslowakischen Luftwaffe diente. Sein Militärdienst in der tschechoslowakischen Armee wurde aufgrund der radikalen Wende des politischen Regimes in der Tschechoslowakischen Republik nach Februar 1948 gewaltsam unterbrochen. František Bošmanský hielt die Entlassung aus den tschechoslowakischen Luftstreitkräfte für ein persönliches Unrecht. Als Reaktion plante er die „illegale“ Flucht in die Emigration. Allerdings ist es ihm nicht gelungen, seine Absicht erfolgreich zu verwirklichen: nach der Landung eine von ihm gesteuerten Sportflugzeug in der sowjetischen Zone Österreichs wurde er zusammen mit seinem Begleiter verhaftet und an die von den Kommunisten beherrschte Tschechoslowakei ausgeliefert. In dem darauffolgenden Gerichtsprozess wurde er für schuldig erklärt und zu 12 Jahren Haft verurteilt. Im Gefängnis bereitete er zusammen mit anderen Zellengenossen die Flucht, ihre Pläne wurden jedoch enthüllt. Die ursprüngliche Strafe wurde kurz darauf um 9 weitere Monate erhöht. Nach der Haftentlassung arbeitete er als manueller Arbeiter. Nach 1989 wurde er rehabilitiert. Anhand des bewegten Lebensschicksals des genannten slowakischen Militärpiloten wird in der vorliegenden Studie die Monsterhaftigkeit des politischen Regimes in der Tschechoslowakei nach Februar 1948 geschildert. Dieses Regime hat seine Bürger ohne gesetzliche Grundlagen systematisch bestraft, verfolgt, und hat ihre bürgerlichen und demokratischen Rechte unterdrückt.