

## SLOVENSKÉ SAVOIE MARCHETTI SM-84 BIS.

PETER ŠUMICHRASŤ

ŠUMICHRASŤ, P.: The Slovak Savoia Marchetti SM-84 Bis. Vojenská história 3, 4, 1999, pp. 119 – 126, Bratislava.

The author pays attention in this material to the issues linked with the effort of the Slovak Republic MND during WW2 to strengthen and modernise the Air Force, particularly its bomber aviation component. The author characterizes the proces of contractual provision of aircraft supplies, their practical realisation and the fate of the supplied Savoia aircraft in Slovakia.

Military History. Slovakia. WW2. Air Force. Savoia Marchetti SM-84 Bis.

Počas celej existencie slovenských vzdušných zbraní sa zodpovední funkcionári ministerstva národnej obrany a Veliteľstva vzdušných zbraní (ďalej len MNO a VVZ – pozn. P. Š.) borili s problémom zastaraného leteckého parku, ktorý bol zložený predovšetkým z lietadiel používaných bývalým československým vojenským letectvom.<sup>1</sup>

Väčšina z používaných lietadiel bola už na začiatku zrodu slovenského vojenského letectva beznádejne zastaraná, nehodiaca sa na bojovú činnosť v modernej leteckej vojne. Tento pre velenie slovenskej armády nepríjemný fakt potvrdili i skúsenosti, ktoré získali slovenskí letci predovšetkým pri operačnom nasadení leteckých jednotiek vzdušných zbraní v poľnom ťažení proti ZSSR v roku 1941.

Z dôvodu zabezpečenia moderných bojových lietadiel pre slovenské letectvo podnikali príslušné orgány MNO SR a VVZ energické kroky na urýchlenie modernizáciu leteckého parku slovenského vojenského letectva.

Jednou z čiastkových úloh programu vyzbrojenia slovenských vzdušných zbraní modernou leteckou technikou bola i modernizácia bombardovacieho letectva, ktorého stav bol katastrofálny. Jedným z takýchto pokusov o modernizáciu leteckého parku bombardovacieho letectva bol i pokus veliteľa Vzdušného úradu a Veliteľstva vzdušných zbraní generála II. triedy Antona Pulanicha (ďalej len VÚ a VVZ – pozn. P. Š.), ktorý 3. januára 1941 svojím listom pod č. 167.169 / dôv. VI. 1940 požiadal Reichsluftfahrtministerium (ďalej len RLM – pozn. P. Š.) prostredníctvom Deutsche Luftwaffenmission in der Slowakei, „... *aby láskavo* (rozumej RLM – pozn. P. Š.) *povolilo nákup 4 kusov lietadiel Ju-87 B-k v najnovšom a úplnom bojovom vybavení a prevedení a 3 kusy lietadiel A-304 (Aero) taktiež v úplnom bojovom vybavení, ako i príslušný počet záložných súčiastok a motorov pre tieto lietadlá.*“

Napriek úsiliu, ktoré vyvinula slovenská strana, sa však nákup týchto lietadiel nerealizoval. I z tohto dôvodu malo slovenské letectvo vo svojej výzbroji do konca roku 1942 jediné bombardovacie lietadlo modernej technickej koncepcie, neberúc do úvahy bombardér francúzskej proveniencie typu Marcel Bloch MB-200, ktorého leteckú prevádzku v rámci vzdušných zbraní sprevádzali neustále problémy s motorovou jednotkou a ktorý bol z tohto dôvodu bojaneschopný. Týmto lietadlom bol rýchly dvojmotorový bombardér typu B-71 (Archangelskij SB-2 – pozn. P. Š.) používaný bývalou československou armádou.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>RAJNINEC, J.: Typológia slovenského letectva 1939 – 1944. Trenčín 1977, Fond VHÚ Bratislava, s. 2.

<sup>2</sup>NĚMEČEK, V.: Československá letadla (I) 1918 – 1945. Praha 1983, s. 157 – 159.

Poznámka: 18. apríla 1943 zbehla do Turecka z úmyslom zapojiť sa do čs. zahraničného odboja 5-členná skupina príslušníkov slovenských vzdušných zbraní na jedinom bombardovacom lietadle typu B-71.19 z letiska Trenčianske Biskupice – pozri RAJNINEC, J.: Typológia slovenského letectva 1939 – 1944. Trenčín 1977, Fond VHÚ Bratislava, s. 18.

Medzi bombardéry modernej technickej koncepcie, ktoré mali vo výzbroji vzdušné zbrane, nepočítam zastaraný dvojmotorový francúzsky Marcel Bloch MB-200 prevzatý od bývalej Československej armády, ktorý mal ustavičné problémy s motormi – bližšie pozri VELEK, M. – PAJER, M. – KRUMBACH, J.: Ilustrovaná historie letectva – Iljušin Il-28, Vickers Wallington, Aero MB-200.

Zámyslom velenia VVZ, ako aj poradcov z DLM bolo vyzbrojiť slovenské bombardovacie letky modernými nemeckými lietadlami – či už išlo o lietadlá typu Junkers Ju 87 STUKA alebo Heinkel He 111. Na základe obsahu listu nemeckého vyslanca v Bratislave Hansa E. Ludina zo dňa 22. septembra 1943, ktorý bol adresovaný ministrovi národnej obrany SR generálovi Čatlošovi, je zrejme, že slovenská strana mala s nemeckými partnermi zmluvne viazané dodávky 15 kusov He 111 a 15 kusov Ju 87.

Realizácia dodávok týchto nemeckých bojových lietadiel však viazla. Prvé dva Heinkele He-111 vo verzii H-10 (výr. č. 5468 označenie S-82, výr. č. 5313, označenie S-81 – pozn. P. Š.) slovenská strana dostala v januári 1943. Bojová hodnota dodaných lietadiel však bola prakticky nulová z dôvodu, že nemecká strana ich slovenskej vojenskej správe dodala nevyzbrojené (chýbali palubné zbrane a bombové zameriavače – pozn. P. Š.). Bombardéry boli i motoricky poddimenzované. Do oboch bombardovacích lietadiel boli nainštalované letecké pohonné jednotky typu JUMO 211 A, ktoré poháňali staršie verzie Heinkelov He-111.

Z tohto dôvodu vláda Slovenskej republiky privítala ponuku vlády Talianskeho kráľovstva vo veci odpredaja lietadiel typu PA 65, SM-84 a Nardi 315. Po vykonaní predbežných úvah sa zodpovední funkcionári slovenských vzdušných zbraní rozhodli kúpiť 20 kusov trojmotorových bombardovacích lietadiel Savoia Marchetti SM-84 Bis s príslušným pomocným materiálom a náhradnými súčiastkami. Ich zámer bol schválený MNO SR, ako i Najvyššou radou obrany štátu.<sup>3</sup>

Ako ukážku tohto typu bombardovacieho lietadla na území Slovenskej republiky si VVZ vyžiadalo od Ministerstva talianskeho kráľovského letectva (ďalej len MTKL) jedno lietadlo SM-84 Bis. Žiadosť slovenskej strany sa stretla u predstaviteľov MTKL s priaznovou odozvou. Už 14. júla 1943 prelietla talianska posádka na územie Slovenska jeden bombardér typu SM-84 Bis, výr. čís. 22.660.<sup>4</sup> Následne bola v dňoch 14. – 16. júla 1943 na VVZ v Trenčíne vypracovaná objednávka na dodávku dvadsiatich kusov týchto bombardovacích lietadiel s príslušným pomocným materiálom a náhradnými súčiastkami.<sup>5</sup>

Vláda Talianskeho kráľovstva poverila realizáciou objednávky Consorzio Italiano Esportazioni Aeronautiche na účet Societa Anonima Savoia Marchetti.<sup>6</sup> Obchodné rokovania vo veci realizácie objednávky trojmotorových bombardérov SM-84 Bis v mene dodávateľa viedol pán Gr. Uff. Alessandro Rossini – Delegato del Consorzio Italiano Esportazioni Aeronautiche per la S. A. Savoia Marchetti – Roma.<sup>7</sup>

Celková hodnota slovenskej objednávky bola vyčíslená sumou 80 miliónov lír. Z tejto finančnej čiastky bolo určených 60 miliónov na samotný nákup 20 kusov lietadiel SM-84 Bis a 20 miliónov na úhradu pomocného materiálu a náhradných súčiastok. Takto kvantifikovanú objednávku prevzal od predstaviteľov slovenskej strany osobne 19. júla 1943 Gr. Uff. Alessandro Rossini.<sup>8</sup>

<sup>3</sup>VHA Trnava, Fond MNO SR 1939 – 1945, spisy dôverné 1943, vl. čís. 271548.

Stručná charakteristika lietadla SM-84 Bis: Savoia Marchetti SM-84 Bis bola modernizovanou verziou trojmotorového bombardéra SM-84, ktorého projekt vznikol v roku 1938. Bombardér bol zmiešanej konštrukcie. Kostra trupu bola zvarená z oceľových rúrok a doplnená tvarovou karosériou. Trup bol z menšej časti potiahnutý duralovými plátmi a vo väčšej časti plátom. Kridla lietadla boli vyhotovené z dreva, podvozok sa zatáhal do motorových gondol. Za pilotnou kabinou bola umiestnená strelecká veža vyzbrojená guľometom Breda Safat, kalibru 12,7 mm. Ďalší guľomet bol vo výbežku pod trupom lietadla. Štyri guľomety boli inštalované v trupových okienkach. Do bombovnice bolo možné umiestniť až 2000 kg bômb. Lietadlo poháňala trojica leteckých motorov Piaggio P. XI Bis. Bombardéry SM-84 Bis vyrábala firma Societa Italiana Aeroplani Idrovolanti Savoia Marchetti v Sesto Calende – bližšie pozri NĚMEČEK, V.: Letadla 1939 – 1945. Kridla vlastní č. 22, ročník 1964.

<sup>4</sup>Tamže.

Savoia Marchetti SM-84 Bis, výr. č. 22.660 nebola prevzatá do majetku slovenskej vojenskej správy. Pre technickú poruchu nebola letuschopná. Bola umiestnená v hangári na letisku v Trenčianskych Biskupiciach.

<sup>5</sup>Tamže.

<sup>6</sup>VHA Trnava, Fond MNO SR 1939 – 1945, spisy tajné 1943, Sign. 27/48/5, vl. čís. 4158/Taj.I.1943.

<sup>7</sup>VHA Trnava, Fond MNO SR 1939 – 1945, spisy dôverné 1943, vl. čís. 271548.

<sup>8</sup>Tamže.

Na rokovaniach o nákupe talianskych bombardovacích lietadiel 19. júla 1943, ktoré sa uskutočnili u ministra národnej obrany SR gen. Ferdinanda Čatloša, sa okrem iných za VVZ zúčastnil i mjr. let. Július Trnka – pozri VHA Trnava, Fond VVZ, Rozkaz Veliteľstva vzdušných zbraní čís. 23/1943 zo dňa 29. júla 1943, článok 87 – pozn. P. Š.

Podľa verbálnej nóty Talianskeho kráľovského vyslanectva v Slovenskej republike, ktorá bola určená Ministerstvu zahraničných vecí Slovenskej republiky, mala byť objednávka talianskych bombardovacích lietadiel realizovaná za predpokladu, že vláda Slovenskej republiky zabezpečí pre Talianske kráľovstvo najmenej 6000 ton minerálnych olejov v cene 20 miliónov lír nad kontingent minerálnych olejov uvedených v letnej slovensko-talianskej obchodnej Dohode.<sup>9</sup>

Funkcionárom MNO SR bol obsah verbálnej nóty talianskeho vyslanectva známy z osobného rokovania mimoriadneho vyslanca Talianskeho kráľovstva v Bratislave dr. Paola Cortesa s ministrom národnej obrany SR generálom I. triedy Ferdinandom Čatlošom. Osobné rokovania prebehli v priestoroch Ministerstva hospodárstva Slovenskej republiky za prítomnosti ministra hospodárstva Gejzu Medrického a guvernéra Slovenskej národnej banky a predsedu Najvyššieho úradu pre zásobovanie Imricha Karvaša. Pri tomto osobnom rokovaní zástupcovia slovenskej strany sľubili vyslancovi Talianskeho kráľovstva realizáciu požiadavky tlmočenej vo verbálnej note.<sup>10</sup>

O záujme predstaviteľov slovenskej strany, čo najrýchlejšie vybaviť verbálnu nótu talianskeho vyslanectva svedčí i záverečná veta v stanovisku MNO SR k prípisu MZV SR číslo 63.100 / 43-IV. zo dňa 19. augusta 1943: „MNO podotýka, že potreba spomenutých lietadiel (rozumej SM-84 Bis – pozn. P. Š.) je prvoradá a naliehavá pre ktorú je už pripravený slovenský personál (asi 30 osôb na cestu do Talianska) k prevzatíu týchto lietadiel.“<sup>11</sup>

Na základe objednávky boli slovenským Vzdušným zbraňami dodané v priebehu mesiaca august 1943 tri bombardovacie lietadlá Savoia Marchetti SM-84 Bis, ktoré prevzala komisia VVZ na letisku v Trenčianskych Biskupiciach v dňoch 25. augusta 1943 a 31. augusta 1943.<sup>12</sup>

Dňa 25. augusta 1943 boli na základe nariadenia VVZ čís. 43.991 / Dôv. tech. 1943 komisionálne prevzaté prvé dve bombardovacie lietadlá SM-84 Bis, výr. č. 24.661 a výr. č. 22. 774. Na týchto lietadlách vykonali tri slovenské posádky šesť prijímacích a zalietavacích letov.<sup>13</sup>

Časť personálu troch talianskych posádok, ktoré preleteli bombardéry SM-84 Bis z Talianska na letisko Trenčianske Biskupice, bola 26. augusta 1943 prepravená lietadlom slovenských VZ typu Caudron Cu-445, výr. č. 865 na letisko vo Vajnorochoch.<sup>14</sup> Z tohto letiska bol taliansky personál letecky presunutý naspäť do vlasti.

Na základe nariadenia VVZ čís. 44.090 / Dôv. tech. 1943 bolo 31. augusta 1943 realizované druhé komisionálne prevzatie talianskych bombardérov. V rámci neho boli vykonané dva prijímacie a zalietavacie lety lietadla SM-84 Bis, výr. č. 24. 661.<sup>15</sup>

<sup>9</sup>VHA Trnava, Fond MNO SR 1939 – 1945, spisy tajné 1943, Sign. 27/48/5, vl. čís. 4158/Taj.I.1943.

<sup>10</sup>Tamže.

<sup>11</sup>Tamže.

<sup>12</sup>VHA Trnava, Fond MNO SR 1939 – 1945, spisy dôverné 1943, vl. čís. 271548.

Vzhľadom na to, že talianska strana poskytla predstaviteľom slovenských vzdušných zbraní potrebnú technickú dokumentáciu, ako aj služobné predpisy viažu sa k problematike používania, bežnej technickej údržby a opráv novozakúpených lietadiel typu SM-84 Bis v talianskom jazyku, bolo nevyhnutné ešte pred zavedením týchto lietadiel do prevádzky zabezpečiť ich preklad do slovenského jazyka. Za týmto účelom bol dňom 20. augusta 1943 odoslaný od Veliteľstva vzdušných zbraní k Leteckej škole strel.( duch. ) Ondrej Dermek – pozri VHA Trnava, Fond VVZ, Rozkaz Veliteľstva vzdušných zbraní čís. 27/1943 zo dňa 24. augusta 1943, článok 111 – pozn. P. Š.

<sup>13</sup>VHA Trnava, Fond Letecký pluk, Denný rozkaz leteckého pluku čís. 146/1943 zo dňa 4. 9. 1943, článok 7.

Zoznam komisionálnych letov zo dňa 25. 8. 1943:

A) Lietadlom SM 84 Bis, výr. č. 24.661

2 (dva) lety s posádkou:

pplk. let. SOJČEK, npor. spoj. ONDREJOVIČ, por. let. GRÚŇ, zvk. rtm. let. MAĎARKA, slob. ašp. ČA-GANEK.

3 (tri) lety s posádkou:

stot. let. REHUŠ, npor. spoj. ONDREJOVIČ, por. let. GRÚŇ, zvk. rtm. let. MAĎARKA, civ. zam. SMUTNÝ.

B) Lietadlom SM 84 Bis, výr. č. 22. 774

1 (jeden) let s posádkou:

npor. spoj. ONDREJOVIČ, por. let. GRÚŇ, zvk. rtm. let. ŽILIAK.

<sup>14</sup>VHA Trnava, Fond Letecký pluk, Denný rozkaz leteckého pluku čís. 146/1943 zo dňa 4. 9. 1943, článok 9.

<sup>15</sup>VHA Trnava, Fond Letecký pluk, Denný rozkaz leteckého pluku čís. 158/1943 zo dňa 23. 9. 1943, článok 6.

Prvý let vykonala talianska posádka npor. Antonia Anzana. Posádku okrem jej veliteľa npor. Antonia Anzana tvorili palubný mechanik a rádiotelegrafista. Na lete sa ako komisia za preberajúcu stranu zúčastnili npor. let. Ján Hergott, npor. spoj. Pavol Ondrejovič, zvk. Rudolf Žiliak a civilný zamestnanec Smutný.<sup>16</sup>

Druhý let vykonala slovenská posádka v zložení: pplk. let. Karol Sojček, stot. let. Jozef Rehuš, npor. let. Ján Hergott, zvk. Ján Maďarka a civilný zamestnanec Vančo. Za taliansku stranu sa letu zúčastnili npor. Antonio Anzano a neznámy taliansky palubný mechanik.<sup>17</sup>

V súlade s nariadením ministra NO SR a na základe nar. VVZ čis. 43.765 / Dôv. let. 1943 odišla 4. septembra 1943 komisia VVZ, ktorú viedol pplk. gšt. Alojz BALLAY na služobnú cestu do Talianskeho kráľovstva. Úlohou komisie boli služobné rokovania s predstaviteľmi MTKL, ako aj s predstaviteľmi Società Anonima Savoia Marchetti a následne fyzicky prevziať lietadlá.<sup>18</sup> Komisiu okrem príslušníkov VVZ a leteckého pluku tvorili i príslušníci leteckého parku: mjr. let. Pavol Dargov, por. let. zbroj. Vojtech Blaško, ako aj civilní zamestnanci Vančo a Smutný. Ich služobná cesta trvala 12 dní a na Slovensko sa jej členovia vrátili 16. až 17. septembra 1943.<sup>19</sup> Súčasne s odchodom komisie VVZ do Talianskeho kráľovstva slovenská strana urobila všetky opatrenia na úhradu finančných záväzkov talianskemu dodávateľovi.<sup>20</sup>

Ich talianska misia však nebola korunovaná úspechom. Uskutočneniu fyzického prevzatia zostávajúcich sedemnástich bombardovacích lietadiel Savoia Marchetti SM-84 Bis, ako aj príslušných náhradných súčiastok zabránili zásadné vojensko-politické zmeny, ku ktorým došlo na území Talianska po vylovení spojencov na Sicílii.

Bojové úspechy spojeneckých vojsk donútili realisticky zmýšľajúcich členov talianskej Veľkej rady, aby sa rozišli s politikou, ktorú reprezentoval duce Benito Mussolini. Členovia Veľkej rady vyslovili návrh, aby hlavné velenie armády prevzal taliansky kráľ Viktor Emanuel III. Kráľ s návrhom Veľkej rady súhlasil, spojil sa s duceho odporcami a 25. júla 1943 dal ministerského predsedu Mussoliniho zatknúť a následne internovať v pohorí Abruzzi v Gran Sasso. Fašistická strana bola rozpustená. Dňa 26. júla 1943 zostavil generál Pietro Badoglio novú taliansku vládu, ktorá 8. septembra 1943 vyhlásila kapituláciu.

Na novovzniknutú vojensko-politickú situáciu v Taliansku však zareagovalo nemecké velenie. Dňom 8. septembra 1943 nariadilo zabavenie všetkého majetku talianskej vojenskej

<sup>16</sup>Tamže.

<sup>17</sup>Tamže.

Pozn.: V súlade s rozkazom Veliteľstva vzdušných zbraní čis. 29/1943 zo dňa 1. 9. 1943 udelil veliteľ vzdušných zbraní odznaky týmto príslušníkom talianskeho vojenského letectva:

Odznak pre nočných poľných pilotov:

1. Tenente pilota in SPE Antonio A N Z A N O  
čís. odznaku 385.
2. Sergente pilota Roberto G O L F I E R I  
čís. odznaku 386.

Odznak pre technický personál letectva:

(poddôstojnícky):

- I. aviere montatore Francesco M O R O  
čís. odznaku 68.
- Marescialo armiere Mario C I A L D E A  
čís. odznaku 69.
- Sergente motorista Arnold F R A C A S  
čís. odznaku 70.
- Sergente magg. marconista Guido M I C H E L I N I  
čís. odznaku 71.

<sup>18</sup>VHA Trnava, Fond MNO SR 1939 – 1945, spisy dôverné 1943, vl. čis. 271548.

VHA Trnava, Fond Letecký pluk, Denný rozkaz leteckého pluku čis. 150/1943 zo dňa 9. 9. 1943, článok 1.

VHA Trnava, Fond MNO SR 1939 – 1945, spisy tajné 1943, vl. č. 80.168 Taj. O.D. – 1943, s. 4.

<sup>19</sup>VHA Trnava, Fond Letecký pluk, Denný rozkaz leteckého pluku čis. 155/1943 zo dňa 18. 9. 1943, článok 1.

<sup>20</sup>VHA Trnava, Fond MNO SR 1939 – 1945, spisy dôverné 1943, vl. čis. 271548.

správy a hneď na to ho nemecká vojenská správa previedla do svojho vlastníctva.<sup>21</sup> Dňa 12. septembra 1943 nemeckí parašutisti vyslobodili Mussoliniho z jeho internácie. Ten v súlade s príkazom ríšskeho kancelára Veľkonemeckej ríše Adolfa Hitlera zostavil 15. septembra 1943 novú fašistickú vládu tzv. Talianskej sociálnej republiky Saló, ktorá bola v úplnej závislosti od fašistického Nemecka. Jej územná pôsobnosť sa obmedzovala na oblasť severného Talianska. Za tejto situácie bolo zrejmé, že zostávajúcich sedemnást' bombardovacích lietadiel SM-84 Bis a príslušný materiál zakúpený slovenskou vojenskou správou bolo možné fyzicky prevziať len na základe prerokovania celej záležitosti diplomatickou cestou s predstaviteľmi Reichsluftfahrtministerium v Berlíne.<sup>22</sup> Tento pokus slovenská strana v súčinnosti s predstaviteľmi DLM in der Slowakei uskutočnila. Jedným z výsledkov spoločných aktivít bola i služobná zahraničná cesta do Talianska, na ktorej sa zúčastnili stot. let. Alexander Matuš z VVZ a príslušník DLM plk.let. Ignácius Weh a to 16. novembra 1943, aby ďalej rokovali vo veci doriešenia otázok spojených s prevzatím zadržovaných 17 kusov SM-84 Bis patriacich slovenským vzdušným zbraňam.<sup>23</sup>

Tri prevzaté lietadlá SM-84 Bis<sup>24</sup> boli na základe Denného rozkazu leteckého pluku čis. 155/1943 zo dňa 16. septembra 1943, článok 7, pridelené cvičnej letke leteckého pluku.<sup>25</sup> Bombardovacie lietadlá prelietla v dňoch 24. 9. 1943, 25. 9. 1943 a 30. 9. 1943 z letiska v Trenčianskych Biskupiciach na letisko v Piešťanoch dvojčlenná posádka v zložení por. let. Viliam Grúň – pilot a rtk. Michal Mamaj – palubný mechanik.<sup>26</sup>

Postupne sa začal s týmito bombardovacími lietadlami v Piešťanoch oboznamovať lietajúci i pozemný technický personál leteckého pluku. Na lietadlách bolo vykonaných niekoľko technických úprav a následných špeciálnych letov. Napríklad 3. marca 1944 vykonala posádka pilota dôst. zást. rtm. let. Eugena Čecha na bombardéri SM-84 Bis, výr. č. 24.661 jeden let za účelom preskúšania palubných prístrojov a plynových pák po ich obrátení. Za účelom preskúšania hydrauliky a stranového stabilizátora po oprave lietadla SM-84 Bis, výr. čis. 22. 775 vykonala 10. marca 1944 posádka pilota rtk. rtm. let. Bohuslava Mikotu jeden let.<sup>27</sup>

Vzhľadom na stály nedostatok vojenských dopravných lietadiel boli Savoie v rámci slovenských vzdušných zbraní využívané i ako dopravné lietadlá na prevoz vojenských osôb. Jedným z takýchto letov bol aj let posádky pilota npor. let. Jána Gerthofera na SM-84 Bis, výr. čis. 24. 661, dňa 1. apríla 1944 na trase Piešťany – Bratislava – Zohor – Nový Dvor (prist.) a späť, keď npor. let. Gerthofer previezol 9 pilotov leteckého pluku, ktorí mali prevziať lietadlá Go-145, He-72 na letisku Nový Dvor...<sup>28</sup>

Berúc do úvahy skutočnosť, že lietadlá boli používané na dopravu osôb a hrozilo ich preťažovanie a tým sa zvyšovala možnosť prípadnej leteckej havárie, nariadil veliteľ vzdušných zbraní plk. gšt. Alojz Ballay v nar. VVZ čis. 23.083 / Dôv. let. 1944 pre lietadlá SM-84 Bis maximálne zaťaženie pre bojový typ 8 osôb vrátane posádky, pre dopravný typ 12 osôb vrátane posádky (alebo tejto hmotnosti zodpovedajúci náklad).<sup>29</sup>

<sup>21</sup>HARENBERG, B.: Kronika ľudstva, Bratislava 1996, s. 954 – 955.

<sup>22</sup>VHA Trnava, Fond MNO SR 1939 – 1945, spisy dôverné 1943, vl. čis. 271548.

<sup>23</sup>VHA Trnava, Fond VVZ, Dôverný domáci rozkaz Veliteľstva vzdušných zbraní čis. 33/1943 zo dňa 23. decembra 1943, článok 138 – pozn. P. Š.

<sup>24</sup>VHA Trnava, Fond Letecký pluk, Denný rozkaz leteckého pluku čis. 155/1943 zo dňa 18. 9. 1943, článok 7. Slovenské vzdušné zbrane prevzali tieto Savoie Marchetti SM-84 Bis:

1. Savoia Marchetti SM-84 Bis, výr. č. 24.661 s motormi Piaggio P. XI Bis. čis. motor. 46.029, 46. 196, 46. 256.
2. Savoia Marchetti SM-84 Bis, výr. č. 22.774 s motormi Piaggio P. XI Bis. čis. motor. 46.295, 46. 253, 46. 278.
3. Savoia Marchetti SM-84 Bis, výr. č. 22.775 s motormi Piaggio P. XI Bis. čis. motor. 46.321, 46.322, 46. 177.

<sup>25</sup>Tamže.

<sup>26</sup>VHA Trnava, Fond Letecký pluk, Denný rozkaz leteckého pluku čis. 183/1943 zo dňa 6. 11. 1943, článok 11.

<sup>27</sup>VHA Trnava, Fond Letecký pluk, Denný rozkaz leteckého pluku čis. 57/1944 zo dňa 13. 4. 1944, článok 8.

<sup>28</sup>Tamže.

<sup>29</sup>VHA Trnava, Fond Letecký pluk, Denný rozkaz leteckého pluku čis. 86/1944 zo dňa 25. 5. 1944, článok 8.

Trojmotorové bombardovacie lietadlá boli predstavené aj širokej slovenskej verejnosti. Napríklad 14. marca 1944 sa posádka dôst. zást. rtm. let. Eugena Čecha zúčastnila na Savoii Marchetti SM-84 Bis, výr. č. 22.775, na slávnostnom defilé v Bratislave pri príležitosti 5. výročia vzniku Slovenskej republiky.<sup>30</sup>

Patričnej odbornej starostlivosti zo strany technického personálu slovenských Vzdušných zbraní sa dostalo i pohonným jednotkám – motorom Piaggio P XI Bis. Napríklad v čase od 30. marca 1944 do 14. apríla 1944 sa uskutočnili komisionálne skúšky oleja Rotring v motoroch Piaggio P XI Bis. Na základe výsledkov skúšok olej Rotring nahradil v motoroch Piaggio doposiaľ používaný ricínový olej.<sup>31</sup>

Bombardéry mali byť po dodaní všetkých objednaných kusov (spolu 20 – pozn. P. Š.) vo výzbroji letky 41, ktorá bola zriadená dňa 30. júna 1943 a dňom 15. decembra 1943 bola daná do podriadenosti III. peruti leteckého pluku so sídlom v Poprade.<sup>32</sup> Vzhľadom na dosiahnutý stupeň leteckého výcviku príslušníkov letky 41 predpokladalo velenie slovenských vzdušných zbraní, že prechod lietajúceho i pozemného personálu letky 41 bude hladký a letecká jednotka bude v čo najkratšom čase plne bojaschopná.

Velenie vzdušných zbraní vychádzalo pri tomto predpoklade z faktu, že väčšina príslušníkov letky 41 prešla výcvikom na moderných dvojmotorových bombardéroch typu Heinkel He-111 vo výcvikovom stredisku Luftwaffe v Saki v ZSSR. Okrem toho najlepšie pripravení slovenskí piloti viacmotorových lietadiel absolvovali i ďalší bojový výcvik na lietadlách Heinkel 111 vo Fliegerschulle 22 v Oelse v Sliezske a leteckej bojovej škole v Greifswalde. Kurz vo Fliegerschulle 22 v Oelse trval od 2. marca 1943 – 19. júla 1943.<sup>33</sup> Do pokračovacieho výcviku pozorovateľov v Greifswalde pri Baltskom mori bolo zaradených trinásť príslušníkov letky 41 (Kyjak 5 – krycí názov letky 41 v poli – pozn. P. Š.). Kurz bol plánovaný od 8. septembra 1943 do 23. septembra 1943.<sup>34</sup>

Vzhľadom na zhoršujúcu sa celkovú vojenskú situáciu pri východných hraniciach Slovenskej republiky na jar 1944 sa mala letka 41 podľa Smernice pre postavenie osobitných jednotiek Veliteľstva vzdušných zbraní z 1. apríla 1944 presunúť do poľa ako samostatná letka v zostave leteckého pluku.<sup>35</sup>

Avšak z dôvodu, že zostávajúcich sedemnásť bombardérov nebolo dodaných, jej frontové nasadenie sa odložilo. Letka 41 zostala na domácej leteckej základni v Poprade. Lietajúci personál mal za úlohu naďalej pokračovať v cvičných letoch na nemeckých školných lietadlách Focke Wulf FW-58 a Junkers W-43Hi až do príchodu talianskych bombardovacích lietadiel. Potom mali príslušníci letky npor. let. Gurského absolvovať preškolenie na SM-84 Bis a vyčkávať, až veliteľ vzdušných zbraní rozhodne o ich bojovom nasadení.<sup>36</sup> Podľa spomienok bý-

<sup>30</sup>VHA Trnava, Fond Letecký pluk, Denný rozkaz leteckého pluku čís. 67/1944 zo dňa 26. 4. 1944, článok 4.

<sup>31</sup>VHA Trnava, Fond Letecký pluk, Denný rozkaz leteckého pluku čís. 97/1944 zo dňa 12. 6. 1944, článok 2. a 4.

<sup>32</sup>VHA Trnava, Fond Letecký pluk, Dôverný rozkaz leteckého pluku čís. 45/1943 zo dňa 22. 12. 1943, článok 1.

<sup>33</sup>VHA Trnava, Fond Letecký pluk, Dôverný rozkaz leteckého pluku čís. 33/1943 zo dňa 26. 8. 1943, článok 5.

Fliegerschulle C 22 v Oels v Sliezske – výcvik na lietadlách Heinkel He – 111 a Junkers Ju 52, ako aj výcvik v lietaní bez vidu absolvovali nasledovní príslušníci slovenských Vzdušných zbraní:

npor. let. Ján HERGOTT, por. let. Viliam Grůň, dôst. zást. rtm. let. Eugen Čech, rtk. rtm. let. Bohuslav Mikota.

Výcvik palubných mechanikov na vyššie uvedených typoch lietadiel vo Fliegerschulle C 22 v Oels absolvovali: rtk. rtm. Jozef Krist a čat. Ján Hatnančík – pozn. P. Š.

<sup>34</sup>VHA Trnava, Fond Veliteľstvo armády, Sign. 39, Rozkaz

Znalosť 3 čís. 15/1943 zo dňa 9. septembra 1943, článok 4.

Veliteľ leteckej skupiny Znalosť 3 mjr. let. Mikuláš Lisický odoslal na základe súhlasu ministra NO SR dňa 8. 9. 1943 do bojovej leteckej školy v Greifswalde od letky Kyjak 5 nasledovných výkonných letcov:

npor. let. Viliam Gábriš, npor. let. František Sládeček, por. let. Juraj Pejko, por. let. Karol Novotný, por. let. Belo Rohál, rtk. z pov. Štefan Čech, rtk. z pov. Pavol Dúbravský, čat. z pov. Štefan Konvalinka, čat. z pov. Ján Rosinec, des. ašp. Matej Beznák, des. Jozef Illy, slob. ašp. Imrich Zimani, strel. ašp. Rudolf Grach – pozn. P. Š.

<sup>35</sup>STANISLAV, J.: Letectvo v prípravách na ozbrojené vystúpenie a jeho účasť v SNP. Bratislava 1996, s. 63

<sup>36</sup>VHA Trnava, Fond MNO SR 1939 – 1945, spisy dôverné 1944, Sign. 38/1/12, vl. čís. 474134.

valého príslušníka letky 41 vtedajšieho des. ašp. Mateja Beznáka, ktoré boli publikované v knihe pod názvom *Takmer pravdivý príbeh*, sa príslušníci letky 41 na Savoie tešili, pretože išlo „o zjavný krok dopredu“. No toľko očakávaných lietadiel sa príslušníci letky nikdy nedočkali.

Dve z troch lietadiel v dňoch 8. júla 1944 a 15. júla 1944 preleteli z letiska v Piešťanoch na letisko Mokrad', kde boli odovzdané pozemnému technickému personálu Leteckého parku.<sup>37</sup> Podľa spomienok pamätníkov, ako aj publikovaných prác niektorých slovenských historikov, je zrejme, že na letisko v Mokradi sa v priebehu mesiacov júl – august 1944 dostala i tretia SM-84 Bis.

V priebehu júla – augusta 1944 vyvrcholilo bezmála ročné úsilie všetkých zainteresovaných príslušníkov slovenských vzdušných zbraní, ako aj DLM o prevzatí nemeckou vojenskou správou na okupovanom území Talianska zadržovaných lietadiel, ktoré v roku 1943 zakúpila slovenská vojenská správa.

Posledné služobné rokovania o zostávajúcich bombardéroch vykonala v Taliansku na základe nariadenia VVZ čí. 24. 172 Dôv. osob. 1944 v dňoch 15. 7. – 16. 8. 1944 trojčlenná delegácia Veliteľstva vzdušných zbraní (pplk. duch. Anton Lednický, stot. let. František Hanus a npor. spoj. Ján Jančiga – P. Š.). K tejto delegácii sa 20. júla 1944 pripojilo na základe rozkazu veliteľa leteckého pluku pplk. let. Karola Sojčka aj osem príslušníkov leteckého pluku.<sup>38</sup>

Konkrétny výsledok rokovaní nie je možné s určitosťou doložiť, lebo dodnes nie sú známe dobové dokumenty, na základe ktorých by sme mohli jednoznačne zdokumentovať počet bombardovacích lietadiel SM-84 Bis, ktoré boli prevzaté a preletené na územie Slovenska v mesiaci august 1944.

Na základe dochovaného Zápisníka letov npor. let. Jána Hergotta môžeme s určitosťou tvrdiť, že 5. augusta 1944 prevzal npor. let. Ján Hergott na severotalianskom letisku vo Vergatte jednu SM-84 Bis, výr. č. 22.654 a úspešne s ňou preletel na územie Slovenskej republiky. Posádku bombardovacieho lietadla tvorili npor. let. Ján Hergott – pilot, zvk. rtm. let. Rudolf Žiliak – palubný mechanik a jeden slovenský palubný rádiotelegrafista. Je viac než pravdepodobné, že práve s týmto lietadlom pri štarte z letiska v Piešťanoch vybočil Hergott zo smeru, jedna z vrtúľ zachytila elektrické drôty a kabína lietadla presýtená benzínovými výparmi vzbĺkla. J. Hergott dokázal s horiacim lietadlom núdzovo pristáť, posádka sa zachránila, no bombardér zhorel do tla.<sup>39</sup>

Druhým zo sedemnástich lietadiel, ktorého prevzatie do majetku slovenskej vojenskej správy možno doložiť na základe Zápisníku letov npor. let. Jána Hergotta, je SM-84 Bis, výr. č. 22. 624, s ktorým 20. augusta 1944 preletel na letisko Tri Duby z Piešťan npor. let. Ján Gerthofer spoločne s npor. let. Jánom Hergottom. Presný dátum, kedy sa táto Savoia dostala na územie Slovenska nie je možné v súčasnosti doložiť.

Osud slovenských SM-84 Bis sa nezadržateľne naplňal. Na letisku Mokrad' ich zastihlo celonárodné vystúpenie Slovákov proti fašizmu.<sup>40</sup> Dňa 31. augusta 1944 prileteli o 10.00 h na letisko v Mokradi príslušníci povstaleckej Kombinovanej letky z Troch Dubov s úmyslom preletieť talianske bombardovacie lietadlá. Na prekvapenie všetkých príslušníkov leteckého parku však por. let. Viliam Grúň preletel len jeden z troch bombardérov SM-84 Bis. Zostávajúce dve Savoie plánovali príslušníci Kombinovanej letky preletieť dňa 1. septembra 1944.<sup>41</sup>

<sup>37</sup>VHA Trnava, Fond Letecký pluk, Denný rozkaz leteckého pluku čí. 31/1944 zo dňa 24. 7. 1944, článok 7.

Konkrétne išlo o Savoia Marchetti SM-84 Bis, ktorá bola pridelená mjr. Ďurčanskému a Savoia Marchetti SM-84 Bis, výr. č. 22.774.

<sup>38</sup>VHA Trnava, Fond Letecký pluk, Denný rozkaz leteckého pluku čí. 135/1944 zo dňa 28. 7. 1944, článok 6. VHA Trnava, Fond VVZ, Domáci rozkaz Veliteľstva vzdušných zbraní čí. 48/1944 zo dňa 26. augusta 1944, článok 327.

Za letecký pluk sa na služobnej ceste do Talianska zúčastnili: npor. let. Gerthofer Ján, zvk. rtm. let. Maďarka Ján, zvk. Lančí František, rtk. Bolf Ján, rtk. Hašul Ján, rtk. Pecho Bernard, čtk. Karaba Anton, rtk. Hloben Ladislav – pozn. P. Š.

<sup>39</sup>MODROVICH, J.: Tri Duby. Bratislava 1969, s. 96 – 97.

<sup>40</sup>HORÁK, M. – VARSÍK, M.: Príhody na krídlach. Bratislava 1977, s. 218

STANISLAV, J.: Letectvo v prípravách na ozbrojené vystúpenie a jeho účasť v SNP. Bratislava 1996, s. 141.

<sup>41</sup>STANISLAV, J.: Letectvo v prípravách na ozbrojené vystúpenie a jeho účasť v SNP. Bratislava 1996, s. 143.

Lenže ešte v ten istý deň o 18. 30 h dve nemecké lietadlá typu Junkers Ju 87 Stuka zaútočili na letisko Mokrad'. Pri tomto nálete bola vážne poškodená aj jedna Savoia Marchetti SM-84 Bis. Poškodenie lietadla bolo také, že ho natrvalo vyradilo z prevádzky.<sup>42</sup>

Dňa 4. septembra 1944 o 16. 00 h sa vznieslo z letiska Tri Duby trojmotorové bombardovacie lietadlo Savoia Marchetti SM-84 v dopravnej úprave, označené slovenskými výsosťnými znakmi – jednoramennými bielo-modrými krížmi s červeným kruhom v strede. Posádku tohto lietadla tvorili pilot por. let. Viliam Grúň, palubný mechanik rtk. Ján Hatnančík a čtk. Kmet' ako rádiotelegrafista. Ich úlohou bolo bezpečne prepraviť predstaviteľov povstaleckej delegácie Turca do Kyjeva, kde mali objektívne a čo najpodrobnejšie informovať sovietske orgány o politickom poslaní, význame, cieľoch, úsiliach, vnútropolitickom vývoji a programových postojoch vedúcich orgánov SNP. Mali rokovať s predstaviteľmi UŠPH, ako aj s velením 1. UF. Povstaleckú delegáciu tvorili mjr. Milan Vesel – posádkový veliteľ Banskej Bystrice, npor. Cyril Kuchta – styčný dôstojník medzi 1. ČSA na Slovensku a partizánmi v Turci, dôstojník četníctva Štefan Kuna, partizánsky organizátor Ivan Bystrianin, npor. Červenej armády Andrej K. Lach – komisár oddielu 1. partizánskej brigády M. R. Štefánika a František Eštov – člen ORNV a veliteľ NS v Martine. Rozkaz na let vydal por. let. Viliamovi Grúňovi zástupca veliteľa povstaleckého letectva mjr. let. Ondrej Ďumbala. Viliam Grúň preletel na Savoii cez povstalecké územie východným smerom a medzi Košicami a Prešovom zmenil smer letu na severovýchod, kde hodlal preletieť sovietsko-nemecký front a ďalej pokračovať na Lvov a Kyjev. Predpokladal, že vzhľadom na výšku letu do 1000 m ľahšie unikne pozorovaniu hlásnej služby a prípadným zásahom nemeckého protilietadlového letectva. Pokojný let nad Slovenskom vystriedali horúce chvíle v priestore Sanoku. Tu sa Savoia dostala do sovietskej protilietadlovej paľby a prekvapila ju i dvojica sovietskych stíhačov. Slovenskému pilotovi sa našťastie podarilo presvedčiť útočiacich stíhačov manévrami svojho lietadla, ktoré v reči letcov znamenali „Robím to čo ty“, o svojich priateľských úmysloch. Títo ho potom nasmerovali na letisko vo Lvove, kde Grúň po hodinovom lete bezpečne pristál na betónovej VPD. Svoju úlohu posádka Savoie splnila a delegáciu bezpečne prepravila na územie ovládané sovietskou armádou.<sup>43</sup> V. Grúň dostal 10. septembra 1944 od Sovietov rozkaz, aby so Savoiou preletel na letisko v Kyjeve, kde ju odovzdá príslušníkom UŠPH. Grúň rozkaz vykonal a Savoiu označenú výsosťnými znakmi Slovenskej republiky v Kyjeve aj odovzdal. V tomto meste sa stopy po predmetnom lietadle končia.<sup>44</sup>

S posledným z trojice talianskych bombardérov preleteli z letiska Mokrad' piloti Kombinovanej letky v skorých ranných hodinách 5. septembra 1944.<sup>45</sup> Počas leteckého náletu nemeckej Luftwaffe na letisko Tri Duby 10. septembra 1944 sa osud slovenských SM-84 Bis završil. Mohutný letecký nálet uskutočnilo 17 strmhlavých bombardovacích lietadiel Junkers JU 87 D-3 a D-5, 8 bombardovacích Junkersov Ju-88 A a 4 bombardéry Heinkel He 111 H, ktoré patrili III. Kampfbeobachter Schulle dislokovanej na letisku Malacky-Nový Dvor. Stíhací sprievod tvorilo 6 Messerschmittov 109 G-14 od JGr. zbV 7 z letiska Piešťany.<sup>46</sup>

Jednu zo Savoii zničila letecká bomba a druhú rozstrieľali sprievodní nemeckí stíhači na Messerschmittoch 109 G-14.<sup>47</sup>

Takto sa završili osudy talianskeho bombardovacieho lietadla Savoia Marchetti SM-84 Bis v službách slovenských vzdušných zbraní, resp. Kombinovanej letky povstaleckého letectva. Napriek skutočnosti, že trojmotorové bombardovacie lietadlo nenaplnilo očakávania predstaviteľov slovenských vzdušných zbraní, natrvalo sa zapísalo do histórie slovenského vojenského letectva.

<sup>42</sup>Tamže, s. 144.

<sup>43</sup>TAKÁČ, L.: Povstalecká delegácia v Kyjeve. Zborník Múzea SNP. Martin 1989, s. 189 – 195.

<sup>44</sup>Tamže, s. 199.

<sup>45</sup>STANISLAV, J.: Letectvo v prípravách na ozbrojené vystúpenie a jeho účasť v SNP. Bratislava 1996, s. 147.

<sup>46</sup>Tamže, s. 197.

<sup>47</sup>Tamže, s. 199.