

SLOVENSKÍ LETECKÍ HRDINOVIA V ČESKOSLOVENSKÝCH STÍHACÍCH PERUTIACH – JÁN AMBRUŠ A OTTO SMIK

Mgr. Lukáš ŠIMKO

ÚVOD

Cieľom príspevku je ozrejmiť fakty a aspekty pôsobenia slovenských letcov slúžiacich vo Veľkej Británii počas druhej svetovej vojny a zamerať sa najmä na dve významné osobnosti slovenského letectva, Jána Ambruša a Otta Smika.

Téma slovenských letcov, resp. československých letcov v Royal Air Force (ďalej len „RAF“) sa teší veľkej obľube medzi odbornou i laickou verejnosťou. Téma sa venovali mnohí slovenskí, českí i zahraniční historici a autori. Medzi najvýznamnejších autorov, ktorí zasvätili svoj výskum slovenským letcom bojujúcim buď za Slovenský štát, alebo v službách RAF, v Zväze sovietskych socialistických republík (ďalej len „ZSSR“) alebo v iných krajinách patria Peter Šumichrast z Vojenského historického ústavu v Bratislave, Juraj Rajinec a Jíří Rajlich.

1 POLITICKÁ SITUÁCIA A MEDZINÁRODNÉ VZŤAHY V 30. ROKOCH 20. STOROČIA

V období 30. rokov 20. storočia, v dobe kedy sa vo veľmi zložitej politickej a hospodárskej situácii po celom svete rozmáhali autoritatívne režimy, nebola výnimkou ani Európa. V Nemecku nastúpil k moci Adolf Hitler a Národnosocialistická nemecká robotnícka strana (NSDAP). Nacistické Nemecko malo enormný záujem o územie susedných krajín. Išlo o územie Rakúska, Československa, Poľska a Francúzska.

Príspevok bude zameraný na Československo a udalosti, ktoré viedli k jeho rozpadu v roku 1939. Československo ako mladý a relatívne malý demokratický štát v Európe si v obavách z napadnutia Nemeckom hľadalo silných spojencov. Stali sa nimi Francúzsko a ZSSR, s ktorými boli podpísané bilaterálne spojenecké zmluvy a spoločne s Rumunskom vytvorili tzv. východný pakt.

Západné veľmoci v snahe zabrániť ďalšiemu konfliktu v Európe zvolili, z dnešného pohľadu nie veľmi úspešnú politiku appeasementu, to znamená politiku ústupkov.

Prvou „obeťou“ tejto mylnej politiky bolo Rakúsko a jeho anšlus, teda jeho pripojenie k Tretej ríši v marci 1938. Po Rakúsku sa Adolf Hitler zameril na Československú republiku (ďalej len „ČSR“). Od ČSR požadoval odstúpenie územia Sudet, kde žilo početne zastúpené nemecké obyvateľstvo. ČSR to samozrejme odmietla.

Adolf Hitler vyzval britského premiéra Nevilla Chamberlaina, aby túto vzniknutú situáciu riešil. V septembri 1938 predložili západné veľmoci, Veľká Británia a Francúzsko, vláde ČSR požiadavky vo forme ultimáta, aby sporné územia ČSR boli odovzdané Nemecku. V prípade, že by tak neurobili, nemohli by rátať s vojenskou pomocou Veľkej Británie a Francúzska v prípade konfrontácie s Nemeckom. Vláda požiadavky akceptovala a územie Sudet odstúpila Nemecku.

Veľká Británia, Francúzsko, Nemecko a Taliansko zvolali v dňoch 29. až 30. septembra 1938 medzinárodnú konferenciu, ktorá sa konala v Mníchove. Zástupcovia ČSR sa na konferencii priamo nezúčastnili a výsledky konferencie boli pre ČSR katastrofálne. ČSR muselo Nemecku odstúpiť asi 30 % svojho pohraničného územia s viac ako 3,5 miliónmi obyvateľov, znefunkčnil sa systém

pohraničnej pevnostnej obrany, narušili sa dopravné trasy a ČSR stratila výraznú časť priemyslu. V októbri 1938 došlo k ďalším územným stratám. Poľsko si robilo nárok na Tešínsko a časti Kysúc, Oravy a Spiša.

Po Mníchovskej dohode nasledovala 2. novembra 1938 Viedenská arbitráž, na ktorej sa určili nové hranice ČSR. ČSR stratila ďalšie územie v prospech Maďarska. Arbitráže sa zúčastnilo Nemecko, Taliansko, ČSR a Maďarsko.

2 ROZPAD ČSR A VZNIK SLOVENSKÉHO ŠTÁTU

Dňa 14. marca 1939 došlo k rozpadu ČSR, keď Snem Slovenskej krajiny vyhlásil samostatný štát. V marci 1939 bol do Berlína povolaný prezident ČSR Emil Hácha, ktorý pod hrozbou vojenskej konfrontácie zo strany Nemecka podpísal vyhlásenie, podľa ktorého sa zvyšné územia ČSR stali súčasťou Tretej ríše pod názvom Protektorát Čechy a Morava.

Česká spoločnosť prijala rozpad ČSR veľmi negatívne. Na Slovensku bola situácia rozporuplná. Časť verejnosti bola nadšená vznikom samostatného štátu, ale veľká časť Slovákov túto skutočnosť odsudzovala a odmietala.

Túto situáciu vnímala armáda veľmi negatívne, pretože aj napriek mobilizácii nemohla zasiahnuť a brániť tak svoju vlasť. Jedným z prejavov nespokojnosti v armáde bola dezercia, resp. útek vojakov, medzi nimi aj letcov a leteckého personálu, do cudziny. Niektoré dezercie boli úspešné, iné nie. Dôvodom emigrácie príslušníkov armády bolo bojovať proti okupantom za hranicami svojej vlasti. Cieľovými destináciami bolo Poľsko, ZSSR, neskôr Francúzsko a Veľká Británia.

Spočiatku sa poľská vláda k československým vojakom správala veľmi rezervovane. Preto exiloví diplomati ČSR začali rokovať s Francúzskom a Veľkou Britániou. Ale pretože obe veľmoci neboli a nechceli byť vo vojnovom stave s Nemeckom, tak sa k tejto požiadavke taktiež stavali rezervovane. Záslužný kus práce pri rokovaníach s francúzskou vládou odviezol československý veľvyslanec Dr. Štefan Osuský. Veľká časť príslušníkov československej armády odišla do Francúzska, kde však museli podpísať zmluvu o vstupe do cudzineckej légie a ich prípadného uvoľnenia a zaradenia do štruktúr francúzskej armády v prípade vypuknutia vojny. Československí vojaci s nevoľou túto podmienku akceptovali a daný záväzok podpísali.

Prvýkrát boli československí letci nasadení v Poľsku. Úlohami našich letcov boli najmä prieskumné lety. Po kapitulácii Poľska v októbri 1939 sa naši letci presunuli do Francúzska. Niektorí boli zajatí príslušníkmi nemeckej armády alebo Červenej armády.

Po napadnutí Francúzska nemeckou armádou sa československí letci zúčastňovali leteckých súbojov s nemeckou Luftwaffe a ničili pozemné ciele. Francúzsko v júni 1940 kapitulovalo a boje sa zastavili. Naším letcom sa situácia skomplikovala a spoločne s francúzskymi i britskými jednotkami boli narýchlo evakuovaní z Dunkerque do Veľkej Británie (operácia Dynamo).

Vo Veľkej Británii bola omnoho väčšia vôľa a ochota organizovať československých letcov a pozemný personál a využiť ich schopnosti a chuť bojovať. Už v júli 1940, teda mesiac po kapitulácii Francúzska a evakuácii z Dunkerque, vznikol v Londýne Inšpektorát československého letectva (ďalej len „IČL“). Za jeho najvyššieho veliteľa bol menovaný generál RNDr. Karel Janoušek. Spolu s IČL vznikla na leteckej základni v Cosford náborová a výcviková jednotka československého letectva (Czechoslovak depot) vo Veľkej Británii. Všetci letci, ktorí prišli do Veľkej Británie a chceli zasiahnuť do bojov prešli cez Československý depot a po výcviku a vyškolení boli pridelení k leteckým perutiám.

3 GENERÁLPLUKOVNÍK JÁN AMBRUŠ

Ján Ambruš¹⁾ sa narodil 19. mája 1899 v Bulharsku, v meste Gorna Mitropolia. Strednú školu vyštudoval v maďarskom Nagyszentmiklós (dnes rumunské mesto Sânnicolau Mare). Po úspešnom absolvovaní strednej školy sa rozhodol pre štúdium na kadetnej škole v rakúskom Traiskirchene, ale štúdium nedokončil. Po vzniku Československa pokračoval vo vojenskej kariére a úspešne absolvoval Vojenskú akadémiu v Hraniciach. Po ukončení štúdia bol zaradený do horského delostreleckého pluku 201 so sídlom v Ružomberku. Potom bol prevelený k delostreleckému oddielu 262 vo Vranove nad Topľou. V spomínaných plukoch pôsobil na nižších veliteľsko-štábnych funkciách.



Obrázok 1: Ján Ambruš

Zlom v jeho vojenskej kariére nastal v roku 1925, kedy bol vyslaný ako poručík delostrelectva na kurz delostreleckých pozorovateľov z lietadiel, ktorý absolvoval na Vojenskom leteckom učilišti v Chebe. Po skončení výcviku bol pridelený do leteckého pluku 1 do Kbel pri Prahe. Nasledujúci rok absolvoval ďalší delostrelecký pozorovateľský kurz z lietadiel a bol zaradený na funkciu taktického pobočníka I. perute leteckého pluku 1. Od septembra do novembra 1927 zastával funkciu zástupcu veliteľa 81. letky. Potom krátko pôsobil na Ministerstve národnej obrany v Prahe (ďalej len „MNO“).

V marci 1928 bol prevelený opäť do leteckého pluku 1, v ktorom bol na vlastnú žiadosť zaradený do pilotného výcviku. Ten absolvoval vo Vojenskom leteckom učilišti v Prostějove a následne pokračoval vo výcviku pilot – stíhač, ktorý absolvoval v novembri 1929. Počas pilotných výcvikov bol Ján Ambruš povýšený na kapitána. Potom bol prevelený k leteckému pluku 6, v ktorom zastával funkciu II. pobočníka veliteľa pluku. Zakrátko nato bol opäť povolaný na MNO, ale tam sa dlho nezdržal a v októbri 1931 bol vymenovaný za veliteľa 43. letky leteckého pluku 6.

1) Životom a vojenskou kariérou generálplukovníka Jána Ambruša sa zaoberali viacerí historici a autori ako napríklad PhDr. Peter Šumichrast, PhD., ktorý publikoval článok o Jánovi Ambrušovi na stránke Vojenského historického ústavu; Drahošlav Machala; Ján Brus, ktorý publikoval svoj článok v Military revue 10/2014; PhDr. Jaroslav Lánik, CSc. v publikácii Vojenské osobnosti československého odboja; František Cséfalvay v publikácii Vojenské osobnosti dejín Slovenska 1939 – 1945; PhDr. Jíří Rajlich v 2. zv. diela Na nebi sladké Francie alebo v publikácii Na nebi hrdého Albionu 1. časť a iní.

V spomínanej letke si zdokonaľoval svoje pilotné zručnosti a ako uvádza historik Peter Šumichrast, práve v tomto období jeho vojenskej kariéry začal so športovým lietaním a pilotnou akrobaciou. Prvýkrát predviedol svoju pilotnú šikovnosť v septembri 1932 počas leteckého dňa v Prahe. O rok neskôr opäť na leteckom dni v Prahe už viedol akrobatickú skupinu. Svoju zručnosť predvádzal pred domácim i zahraničným publikom. V júni 1934 obsadil 8. miesto na neoficiálnych majstrovstvách sveta v Paríži. Vďaka svojim schopnostiam a úspechom bol v septembri 1934 vymenovaný za veliteľa 1. pokusnej letky vo Vojenskom technickom a skúšobnom ústave v Prahe – Letňanoch. V roku 1935 bol povýšený na majora letectva a zúčastnil sa národnej súťaže vo vysokej akrobacii, kde obsadil 2. miesto. V júli 1936 sa zúčastnil XI. letných olympijských hier v Berlíne, kde obsadil 8. miesto v leteckej akrobacii. Popri akrobacii sa tiež venoval aj diaľkovým preletom na športových lietadlách. Jeho najväčším úspechom v tejto disciplíne bol diaľkový nonstop prelet z Prahy do sudánskeho mesta Chartúm, ktorý uskutočnil s mechanikom Vojtěchom Matěnom v máji 1938 na lietadle Tatra T-101. Spoločne preleteli viac ako 4 300 km a stanovili svetový rekord, ktorý 40 rokov nik neprekonal.

Ako už bolo spomenuté v úvode, dňa 4. marca 1939 vyhlásil Snem Slovenskej krajiny samostatný štát a ČSR sa rozpadla. Ján Ambruš bol repatriovaný z Protektorátu Čechy a Morava na Slovensko. V tom čase bol hodnostne najvyššie postavený letec, a preto ho povýšili na podplukovníka a menovali za prednostu leteckého oddelenia Ministerstva národnej obrany a veliteľa letectva. Dostal neľahkú úlohu, a to vybudovanie slovenského letectva. Pri tejto úlohe sa dostával do konfliktov s ministrom národnej obrany generálom Ferdinandom Čatlošom a ministrom vnútra Dr. Vojtechom Tukom. Tieto nezhody nakoniec vyústili do jeho abdikácie a odchodu do výslužby dňa 1. augusta 1939.

Udalosti z 1. septembra 1939, teda napadnutie Poľska nacistickým Nemeckom zapríčinili, že Ján Ambruš ilegálne prešiel cez Maďarsko a Juhosláviu až do Francúzska. Vo Francúzsku sa pridal k československému zahraničnému odboju a pracoval v III. odbore (leteckom) v parížskej Československej vojenskej správe. V apríli 1940 sa na základni v Chartres začal preškoľovať na francúzsku leteckú techniku. Bol jediným Slovákom spomedzi československých pilotov, ktorý sa ako stíhací pilot zúčastnil bojov o Francúzsko.

Po kapitulácii Francúzska sa presunul do Veľkej Británie, kde vstúpil do Royal Air Force (RAF). Jeho prvým pôsobiskom bola 310. československá stíhacia peruť. V septembri 1940 slúžil ako veliteľ 312. československej stíhacej perute. Táto peruť operovala z letiska Speke a dostala za úlohu brániť mesto Liverpool pred nemeckými náletmi. V roku 1940 lietal na britských strojoch Hurricane MK. I.



Obrázok 2: Hurricane MK. I.

V spomínanej peruti sa odohrali dve nešťastné udalosti. Prvá sa odohrala 13. októbra 1940, keď ako veliteľ roja omylom zaútočil na britské lietadlá typu Bleenheim v domnienke, že sú to nemecké Junkersy Ju-88. Prvé lietadlo zostrelil a jeho posádka zahynula a druhé lietadlo poškodil. Podiel na tejto tragickej udalosti niesla aj britská letová kontrola, ktorá nehlásila v tejto oblasti vlastné lietadlá. Druhá nešťastná udalosť sa stala 15. októbra 1940, keď roj vedený Jánom Ambrušom stratil orientáciu a dvaja piloti vyskočili s padákom zo svojich lietadiel a sám Ambruš musel so svojim lietadlom núdzovo pristáť. RAF tak prišla o tri lietadlá.

V dôsledku týchto dvoch tragických udalostí a vzhľadom na jeho pomerne vysoký vek, 41 rokov, bol v decembri 1940 odvolaný z funkcie veliteľa 312. československej stíhacej perute a bol preložený k IČL. Ján Ambruš sa zaujímal o politiku, mal vynikajúce vystupovanie, jazykovú vybavenosť (ovládal slovenský, nemecký, maďarský, poľský, francúzsky a anglický jazyk) a ťažil zo svojej športovej slávy. Tieto jeho vlastnosti a zručnosti chcelo využiť exilové MNO v Londýne pri nábore nových príslušníkov do radov československej armády. Ján Ambruš prijal ponuku pracovať pri nábore a svedomite si túto úlohu plnil. Od marca 1941 do februára 1943 pôsobil ako člen československej vojenskej misie v Kanade. Vo februári 1943 bol vymenovaný za vojenského a leteckého atašé pre Kanadu. Jeho úlohou bol nábor krajanov v Kanade a USA.

V roku 1943 bol Ján Ambruš vymenovaný za vojenského a leteckého pridelenca v Kanade. O dva roky neskôr bol povýšený na plukovníka. Po skončení vojny a po návrate do vlasti bol povýšený na brigádneho generála a stal sa veliteľom 4. leteckého okruhu v Bratislave. Po jeho návrate do vlasti sa začal angažovať aj politicky. Vo voľbách v máji 1946 kandidoval ako člen Demokratickej strany. Jeho kandidatúra bola úspešná a Ambruš bol zvolený za poslanca Národného zhromaždenia.

Vo februári 1948 moc v Československu prevzala Komunistická strana Československa. Komunisti začali s represáliami voči politickým oponentom. Pozornosti komunistov neušli ani vojaci letci slúžiaci v západných krajinách či členovia zahraničného odboja. Jedným z nich bol aj Ján Ambruš. Začiatkom marca 1948 mu bolo nariadené domáce väzenie. Ján Ambruš hneď pochopil vážnosť situácie a z Československa utiekol.

Dňa 21. marca 1948 o 4:00 ráno ho pred domom čakalo nákladné auto pivovaru Stein, ktoré ho odviezlo na letisko vo Vajnorochoch. Odtiaľ lietadlom, ktoré sám pilotoval smeroval do rakúskeho Schwechatu, kde na neho čakali Američania. S ich pomocou sa dostal do Veľkej Británie a odtiaľ do USA, kde ostal žiť.

Komunistické vedenie v Československu ho najprv prepustilo z armády a v decembri 1948 mu bola odobratá aj vojenskú hodnosť.

V USA pracoval ako konštruktér. Neskôr vstúpil do krajanského hnutia a stal sa jedným zo spoluzakladateľov Rady slobodného Československa.

V roku 1991 sa dočkal rehabilitácie. Bola mu vrátená hodnosť brigádneho generála a prezident Československej federatívnej republiky ho 10. decembra 1991 povýšil do hodnosti generálplukovníka.

Jeseň svojho života prežil Ján Ambruš v Chicagu v Bohemia House, domove pre seniorov, kde 21. januára 1994 ako 95-ročný zomrel. Jeho telesné pozostatky boli z USA prevezené na Slovensko a uložené na cintoríne v Bratislave v Slávičom údolí.

Počas svojho života bol Ján Ambruš za svoju činnosť viackrát ocenený. Vyznamenania Jána Ambruša:

- Československý vojenský kríž 1939;
- Československá medaila za chrabrosť pred nepriateľom;
- Československá medaila za zásluhy I. st. (6. 7. 1944);
- Československá vojenská pamätná medaila so štítkami F–VB;
- Rád Milana Rastislava Štefánika III. triedy (8. 5. 1992);
- Officer of the Order of the British Empire;
- The 1939–1945 Star with Battle of Britain;
- Clasp, Defence Medal;
- War Medal;
- Ordinul Coroana Romaniei.

Rozkazom prezidenta Slovenskej republiky bol v októbri 2003 vtedajšej leteckej základni (dnes 51. krídlo) Prešov zapožičaný čestný názov „Letecká základňa generálplukovníka Jána Ambruša“. Zapožičanie tohto čestného názvu je pre príslušníkov útvaru ocenením každodennej služobnej činnosti, ktorú vykonávajú nielen v rámci dislokácie útvaru a na území Slovenskej republiky, ale aj v operáciách medzinárodného krízového manažmentu. Na útvare sa nachádza aj sieň slávy Jána Ambruša.

Ján Ambruš bol významný slovenský generál, letec – akrobat, pilot z povolania a vojnový letec. Bol prvý československý veliteľ slávnej 312. československej stíhacej perute Royal Air Force v rokoch druhej svetovej vojny. Zúčastnil sa československého národného boja za oslobodenie. Generálplukovník Ambruš budoval československé letectvo pred 2. svetovou vojnou a počas nej pripravoval vynikajúcich pilotov.

4 GENERÁLMAJOR OTTO SMIK

Otto Smik ²⁾ sa narodil v januári 1922 v Gruzínsku v kúpeľnom meste Boržomi, ktoré sa nachádza neďaleko Tbilisi. Jeho otec bol Slovák a počas prvej svetovej vojny sa dostal do zajatia. Ako zajatec sa dostal do zajateckého tábora v tomto regióne a pracoval ako strojník v továrni a neskôr v cárskom letovisku v Boržomi. Tu bol pod dohľadom ruského dôstojníka židovského pôvodu Davydova, ktorý mal dcéru Antóniu. Mladý zajatec a dcéra ruského dôstojníka sa do seba zalúbili. Po vyhlásení Brest-litovského mieru v marci 1918 Rudolf Smik stratil štatút vojnového zajatca a mohol si Antóniu vziať za ženu. Pár sa usadil v meste Boržomi, kde sa im narodili traja synovia. Najmladším z nich bol Otto.

V roku 1934 sa Rudolf Smik spolu s rodinou vrátili na Slovensko. Bývali pri rodine v obci Hájniky, ktoré sú dnes súčasťou Sliača. Po čase sa presťahovali do Bratislavy.

Otto Smik už od detstva prejavoval záujem o techniku a lietanie. Ovládal ruský, gruzínsky, maďarský, slovenský a anglický jazyk. Bol ambiciózny, inteligentný a usilovný. Už v 16 rokoch začal lietať na klzákoch a vetroňoch.

2) Životom a vojenskou kariérou generálplukovníka Otta Smika sa zaoberali viacerí historici a autori ako napríklad: PhDr. Peter Šumichrast, PhD., ktorý publikoval článok na stránkach VHÚ; Jiří Rajlich v publikácii Spitfire nad Evropou: československý stíhač Otto Smik a jeho doba; Eduard Čejka v publikácii Zlomená kídla a iní.

V mladosti navštevoval súkromnú obchodnú školu v Bratislave a v roku 1937 nastúpil na plachtársky kurz, ktorý organizovala Masarykova letecká liga v Bratislave. Po skončení strednej školy sa najprv zamestnal ako úradník na riaditeľstve Slovenských elektrární v Bratislave, no neskôr prijal miesto na letisku vo Vajnoroch.

Krátko po vzniku samostatného Slovenského štátu, vtedy 18-ročný Otto Smik odišiel do Maďarska s úmyslom dostať sa na francúzsky konzulát v Budapešti. Hneď ako dorazil do Budapešti bol zatknutý a uväznený. Ale po krátkom zadržaní bol z väzenia prepustený. S falošným pasom a spolu s ďalšími dvanástimi krajanmi prekročili rieku Dráva a dostali sa do Juhoslávie. Tu sa dvanásťčlenná skupina pripojila k početnejšej skupine Čechoslovákov a spoločne sa dopravili do Solúna a odtiaľ do Turecka. Z Turecka ich cesta smerovala do Bejrútu a odtiaľ sa loďou plavili do prístavu v Marseille, kde sa skončila ich skoro trojmesačná cesta.

V júni 1940 narukoval do armády v Československej náhradnej a výcvikovej jednotke vo vojenskom tábore v Agde. Neskôr sa prihlásil k leteckej skupine. Jeho pobyt vo výcvikovom tábore bol z dôvodu rýchlo postupujúcej nemeckej armády krátky a z tohto dôvodu už nestihol absolvovať letecký výcvik. V júli 1940 sa spoločne s ostatnými krajanmi dopravili do prístavu Port-Vendres a odtiaľ boli loďou evakuovaní do anglického mesta Liverpool.



Obrázok 3: Otto Smik

Dňa 24. júla 1940 vstúpil Otto Smik do dobrovoľníckej zálohy RAF. Zakrátko bol pridelený k Československému depotu na základni Cosford. V tomto období sa snažil zdokonaľiť v angličtine.

V marci 1941 bol povýšený na slobodníka britského letectva a bol prevelený na základňu v Babbacombe neďaleko Torquay, kde začal s pilotným kurzom. Odtiaľ bol prevelený do Paigntone, kde kurz ukončil. Úspešní absolventi kurzu boli prevelení do Watchfieldu, kde absolvovali elementárny pilotný výcvik. Výcvik dokončil s nadpriemernými výsledkami. Vo výcviku pokračoval od októbra 1941 v Clyfe Pyparde.

Jeho výcvik pokračoval v Kanade na základni Swift Current v provincii Saskatchewan. Briti posielali cvičiť pilotov do Kanady, kde boli lepšie poveternostné podmienky a neohrozovali ich nepriateľské nálety. V máji 1942 bol povýšený do hodnosti Pilot Officer. Po dokončení pilotného výcviku v Kanade, v ktorom mal vynikajúce hodnotenie, bol prevelený do Monctone v provincii New Brunswick, kde čakal na nalodenie, aby sa mohol vrátiť späť na Britské ostrovy.

V júli 1942 sa dostal do Veľkej Británie a začal s operačným výcvikom na základni v Ternhille, ktorý úspešne ukončil a v januári 1943 sa stal operačným stíhacím pilotom v 312. stíhacej československej peruti na letisku v Churchstantone. Krátko nato však bol prevelený k 310. československej peruti, avšak ani v tejto peruti dlho nepôsobil. Z dôvodu nezhôd s kolegami a krajanmi v 310. československej peruti bol na vlastnú žiadosť preložený k 131. britskej peruti do Škótska. Spomínaná peruť bola v Škótsku na operačnom odpočinku, teda mimo bojovej zóny.

V marci 1943 bol prevelený k 122. britskej peruti, ktorá operovala zo základne Hornchurch v Essexu. Táto peruť mala za úlohu sprevádzať bombardéry nad Európou. Otto Smik v tejto peruti lietal na lietadle Supermarine Spitfire F Mk. IXc. Zakrátko dosiahol nad Francúzskom svoj pravdepodobne prvý zostrel nemeckej stíhačky Messerschmitt MeE- 09. V máji 1943 bola 122. peruť poslaná na operačný odpočinok, ale Otto Smik ostal v Hornchurch a pripojil sa k 222. peruti. V tejto peruti dosiahol najviac vzdušných víťazstiev. Prvým potvrdeným zostrelom bol Focke Wulf FW-190 v júli 1943 nad Francúzskom. Nasledovalo ďalších deväť potvrdených zostrelov a Smik si vyslúžil povest' talentovaného a agresívneho stíhača. V novembri 1943 bol vyznamenaný Záslužným leteckým krížom – DFC (Distinguished Flying Cross) a v rokoch 1943 – 1944 sa stal najúspešnejším československým stíhačom pôsobiacim v RAF.



Obrázok 4: Supermarine Spitfire F Mk. IXc

Po skončení operačného turnusu bol v novembri poverený zúčastniť sa inštruktorského kurzu. Kurz úspešne ukončil a do 15. marca 1944 pôsobil ako inštruktor v Lianberde.

V marci 1944 mu začal druhý operačný turnus. Vzhľadom na nedostatok československých pilotov bol znovu prevelený k 310. československej stíhacej peruti. Dôvodom bolo to, že bol mladý a prišiel k peruti s dôstojníckou hodnosťou, a pritom bez bojových a pilotných skúsenosti. Mnoho kolegov, najmä tých ktorí slúžili už v Poľsku, vo Francúzsku či v Anglicku, nevedelo stráviť, že boli v nižších hodnostiach, a preto sa mu nedostalo dobrého prijatia a často prichádzal s mužstvom do konfliktov. Keď prišiel k peruti po druhýkrát v marci 1944, prijali ho s rešpektom. Mal za sebou už viacero zostrelov, veľa bojových a letových skúseností a vyznamenaní.

V marci a apríli 1944 absolvoval bombardovací kurz v Southende. S 310. československou peruťou sa zúčastnil aj operácie Overlord (deň D), počas ktorej zostrelil dve nemecké lietadlá a tretie zostrelili spoločne s kolegom Františkom Vindišom.

V priebehu roku 1944 sa úloha perute zmenila z ofenzívnej na defenzívnu a piloti museli opäť brániť Britské ostrovy, ale už nie pred bombardérmi, ale pred raketami V1. Išlo o nemecké bezpečné rakety odpaľované zo zeme. Piloti RAF likvidovali rakety V1 tak, že ich krídlom odklonili z ich dráhy letu. Pri tejto činnosti Smik úspešne využil svoje zručnosti a skúsenosti a dňa 8. júla 1944 počas jedného letu zneškodnil až tri rakety V1.

V júli 1944 bol prevelený k 312. československej peruti a povýšený do hodnosti veliteľa letky B. Tento akt narazil na odpor niektorých starších dôstojníkov v letke, ktorí mali o túto funkciu záujem. Ale ich odpor bol márný a Otto Smik sa stal veliteľom. Úlohou perute bol sprievod bombardérov, ktoré ničili pozemné ciele v Holandsku. S poklesom aktivity nemeckej Luftwaffe podnikala 312. peruť útoky aj na pozemné ciele, najmä na železnice. Otto Smik si nikdy nenechal ujsť príležitosť k boju alebo k útoku na cieľ. Demonštratívnym príkladom bola aj misia v auguste 1944, kedy Smik ako veliteľ štvorice lietadiel viedol útok na letisko Steenwijk v Holandsku. Po prilete k cieľu zistil, že letisko je prázdne, preto nariadil útok na železničnú stanicu v Raalte. Na železničnej stanici sa nachádzali tri súpravy vagónov. Zaútočili na prostrednú súpravu, lebo viezla palivo. Po prvých salvách začala súprava horieť a následne explodovala, čím zničila aj ostatné súpravy.

V septembri 1944 pilotoval svoj Spitfire počas rutínnej akcie ako doprovod bombardérov na letisko Soesterberg. Po ceste späť zaviedol roj štyroch lietadiel nad letisko v Gilze Rijen. Na letisku sa nachádzalo asi 30 nemeckých lietadiel typu Junkers Ju-188. Smik nariadil útok aj napriek nepriateľskej paľbe protiletectkých diel. Podarilo sa mu zasiahnuť a ťažko poškodiť dve lietadlá, ale následne bolo jeho lietadlo zasiahnuté. Jeho Spitfire bol ťažko poškodený, a tak nemohol stíhačku opustiť s pomocou padáka. Zvolil núdzové pristátie „na brucho“ blízko obce Prinsenbeek pri meste Breda, ktorá sa nachádzala v Nemcami okupovanej časti Holandska. S pomocou miestnych obyvateľov sa mu podarilo úspešne ukrývať a vyhnúť sa tak nemeckému zajatiu. Dňa 23. októbra 1944 sa dostal do Ginnekeny a odtiaľ spolu s inými členmi RAF a USAAF (United States Army Air Force), ktorí boli tiež na úteku, podnikli nebezpečnú cestu naprieč nemeckými líniami s cieľom dostať sa na územie ovládané Američanmi. Skupine sa pod nemeckou paľbou a cez mínové polia podarilo dosiahnuť americké línie a vyhnúť sa nemeckému zajatiu.

V novembri 1944 získal hodnosť veliteľa perute a prevzal velenie nad 127. peruťou, ktorá operovala v Belgicku z letiska v Grimbergene. Hlavnou úlohou perute bola podpora pre postupujúce britské jednotky.

Dňa 28. novembra 1944 Otto Smik spolu s Belgičanom Henrim L. J. M. Taymansom (Henri Leon Jean Marie Taymans) vykonávali rutinný prieskumný let v oblasti Arnhem, Hengelo a Zwolle. Priblížili sa k zoraďovacej železničnej stanici vo Zwolle, ktorá bola silne bránená protiletectkými kanónmi Flak. Napriek tomu sa obaja piloti rozhodli na stanicu zaútočiť. Paľba zasiahla Smikov Spitfire, ktorý sa zrútil na farmu Blooksteed v dedine Ittersum. Otto Smik zahynul v troskách lietadla. Nemci zostrelili aj druhý útočiaci Spitfire Belgičana Taymansona. Stroj narazil do vodnej priekopy vedľa železničného násypu na trati Kampen – Zwolle. Taymanson zostal v priekope pochovaný, jeho telo a lietadlo neboli objavené.

Telo Otta Smika bolo pochované v Kranenburgu ako telo neznámeho Angličana. Keď bolo Holandsko oslobodené, začalo vyšetrowanie havárie a vyšetrowateľ nesprávne identifikoval Smikove pozostatky ako Taymansove. Taymansova manželka Eileen po vojne nechala pozostatky previezť do rodinnej hrobky v Bruseli.

V roku 1965 prehlbovali robotníci vodnú priekopu v Kampene a odkryli pozostatky Spitfire a spolu s nimi vytiahli aj telesné ostatky neznámeho pilota. Identifikovali ich ako Henriho Taymansa. Smikovo telo bolo následne premiestnené z Bruselu na Kanadský vojnový cintorín v belgickom Adegeme. V roku 1994 boli na podnet slovenských štátnych orgánov Smikove pozostatky prevezené na Slovensko na cintorín v Slávičom údolí v Bratislave. Neskôr bol Otto Smik povýšený in memoriam na generálmajora slovenského letectva.

Odvaha a úspechy Otta Smika boli dekorované mnohými významnými medailami a vyznamenaniami:

- 5x Československý vojenský kríž 1939 (1943 – 1944);
- Medaila za chrabrosť (1944);
- Pamätná medaila československej armády v zahraničí vo Francúzsku a Veľkej Británii;
- Rád Milana Rastislava Štefánika III. Triedy;
- Distinguished Flying Cross (DFC);
- 1939 – 1945 Star with Battle of Britain Clasp;
- Air Crew Europe Star;
- Defence Medal;
- War Medal;
- Croix de Guerre avec palme.

Od roku 2002 nesie vtedajšia letecká základňa (dnes 81. krídlo) Sliac čestný názov „Letecká základňa generálmajora Otta Smika“, ktorý jej vďaka silným historickým spojitostiam zapožičal prezident SR. Zapožičanie čestného názvu 1. leteckej základni Sliac po letcovi a bojovníkovi za národnú slobodu generálmajorovi Ottovi Smikovi nadviazalo na bohaté tradície slovenského vojenského letectva a prispieva k posilneniu hrdosti príslušníkov leteckej základne na službu v ozbrojených silách Slovenskej republiky.

V roku 1994 bol o Ottovi Smikovi natočený dokumentárny film s názvom Stratený syn Slovenska.

Otto Smik bol pilot s výnimočným talentom, vynikal rýchlosťou aj presnou strelbou. Počas druhej svetovej vojny patril medzi najlepších slovenských letcov bojujúcich v službách RAF. Ako dvadsaťdvaročný dostal hodnosť majora a vymenovali ho za veliteľa 127. stíhacej perute RAF.

Hoci mal iba 22 rokov, keď zahynul, stal sa legendou. V rebríčku najúspešnejších československých stíhačov počas druhej svetovej vojny mu patrí piate miesto, v počte bojových nasadení dokonca druhé. Angličania mu tak dôverovali, že mu zverili velenie britskej stíhacej perute. Jeden z najlepších slovenských letcov Otto Smik mal obdivuhodný talent i odvahu.

5 ZÁVER

Počas druhej svetovej vojny slúžilo v Britskom kráľovskom letectve mnoho československých pilotov, pozemného personálu a príslušníkov iných vojenských jednotiek, ktorí výrazne prispeli k porážke nacizmu v Európe. Každý z nich riskoval to najcennejšie čo mal, svoj vlastný život. Mnoho z nich sa do rodnej zeme už nikdy nevrátilo a položili svoj život v boji za slobodu našej vlasti. Preto im patrí náš obdiv a úcta.

ZOZNAM BIBLIOGRAFICKÝCH ODKAZOV

BRUS, J.: Príliš rýchly strelec. In: *Military revue*, roč. 10, 2014, č. 10, s. 16-19. ISSN 1805-0247.

BYSTRICKÝ, V.: Politický vývin v čase rastúceho ohrozenia republiky. In: FERENČUCHOVÁ B. - ZEMKO, M. a kol.: *V medzivojnovom Československu 1918 – 1939*. Bratislava : VEDA, 2012, s. 441-462. ISBN 978-80-224-1199-8.

CSÉFALVAY F. a kol.: *Vojenské osobnosti dejín Slovenska 1939 – 1945*. Bratislava : Vojenský historický ústav, 2013. 283 s. ISBN 978-80-89523-20-7.

ČEJKA, E. *Zlomená křídla*. Praha : Nadas, 1991. 515 s. ISBN 80-7030-107-4.

FERENČUCHOVÁ B.: Medzinárodná politika v 30. rokoch a Mníchov. In: FERENČUCHOVÁ B. - ZEMKO, M. a kol.: *V medzivojnovom Československu*. Bratislava : VEDA, 2012, s. 389-410. ISBN 978-80-224-1199-8.

LÁNÍK J. a kol.: *Vojenské osobnosti československého odboje 1939 – 1945*. Praha : Vojenský historický ústav, 2005. 348 s. ISBN 80-7278-233-9.

MICHÁLEK, S.: Československý zahraničný odboj vo Francúzsku v rokoch 1939 – 1940 (a pozadie zmluvy o čs. armáde). In: *Vojenská história*, roč. 7, 2003, č. 2, s. 31-47. ISSN 1335-3314.

RAJLICH, J.: *Spitfire nad Európou : Československý stíhač Otto Smik a jeho doba*. Cheb : Svět křídel, 2004. 303 s. ISBN 88-86808-06-2.

RAJLICH, J.: *Na nebi sladké Francie : Válečný denník československých letců ve službách francouzského letectva 1939 – 1945*. Rozš. vyd. Cheb : Svět křídel, 2008. 1 444 s. ISBN 80-86808-51-2.

RAJLICH, J.: *Na nebi hrdého Albionu : Válečný denník československých letců ve službách britského letectva 1940 – 1945, 1. část. (1940)* Praha : Naše Vojsko, 2003. 708 s. ISBN 80-86158-36-5.

ŠUMICHRAS, P.: Generálmajor in memoriam Otto Smik. In: *Obrana*, roč. 14, 2010, č. 8, s. 27. ISSN 1336-1910.

ŠUMICHRAS, P.: Generálplukovník Ján Ambruš. In: *Obrana*, roč. 12, 2008, č. 6, s. 31. ISSN 1336-1910.

TÉMY NA VEDENIE ZÁVEREČNEJ DISKUSIE

1. Diskutujte, či sa vláda ČSR zachovala správne, keď v roku 1938 prijala diktát západných veľmocí a prišla o rozsiahle územia v prospech Nemecka. Nemala sa ČSR brániť vojensky?
2. Prečo a z akých dôvodov slovenskí piloti a pozemný personál letísk po vyhlásení Slovenského štátu emigrovali do zahraničia a pridali sa k odboju? Ako by ste sa zachovali vy v takejto situácii?
3. Ako sa zachovala Komunistická strana v ČSR k príslušníkom zahraničného odboja, pilotom slúžiacim v RAF a iným? Sám Ján Ambruš musel krátko po 2. svetovej vojne z vlasti utiecť. Bolo to správne?
4. Ako hodnotíte pilota Otta Smika, jeho charakterové vlastnosti a jeho úspechy?
5. Myslíte si, že Slováci bojujúci za hranicami prispeli k víťazstvu nad fašizmom? Malo to význam?