

HAVÁRIA DAKOTY ČSA Z JANUÁRA 1956 (LEVOČSKÁ LETECKÁ TRAGÉDIA AKO PRÍKLAD ČESKOSLOVENSKEJ PROTIAMERICKEJ PROPAGANDY V DIPLOMATICKÝCH DOKUMENTOCH)

SLAVOMÍR MICHÁLEK

MICHÁLEK, Slavomír. The crash of the ČSA Dakota in January 1956 (the Levoča air crash as an example of Czechoslovak anti-American propaganda in diplomatic documents). *Historický časopis*, 2025, 73, 1, pp. 175-200, Bratislava.

The study is concerned with one of various controversial moments in Czechoslovak – American relations in the mid 1950s. The problematic relations between Prague and Washington were reflected in several older or newer questions, which show that in the given period ways of solving them simply did not exist. The reasons included mutual lack of interest or inability to seek and find compromises or bi-laterally advantageous solutions. There are various examples with which we can demonstrate this reality. Obviously, the complexity of relations on the level of one great power and a satellite of the other great power was also reflected in the unequal positions of both actors. In addition, especially in Czechoslovakia at this time, there was strong anti-American propaganda and hysteria, based on political and ideological terminology and argumentation. On the other side of the table lay several significant problems. On the American side of the table, there was failure to solve the compensation for American property (worth about 149 million dollars) nationalized in Czechoslovakia since 1945. On the Czechoslovak side, there was about 18.4 tonnes of gold ingots and coins, originally stolen by Nazi Germany in 1939–1940, but later frozen by the United States and Great Britain. On 18 January 1956, an unfortunate event: the crash of a civil Dakota belonging to Czechoslovak Airlines near the village of Torysky not far from Kežmarok and Levoča, had a further negative impact on the already almost frozen relations between Prague and Washington of the Cold War period. The Czechoslovak communist regime misused the accident in its propaganda, and extracted political, ideological and economic capital from it for at least the next three years. However, it is necessary to add that Washington did not lag behind Prague in propagandist rhetoric. The Americans took up the gauntlet and replied in a similar spirit, but obviously with the opposite interpretations.

Keywords: Cold War. Bipolar World. Czechoslovakia. USA. Plane Crash. Communist Propaganda.

DOI: <https://doi.org/10.31577/histcaso.2025.73.1.7>

Československo-americké vzťahy v polovici 50. rokov 20. storočia odrážali napäté bipolárne pomery, ktoré pokračovali na začiatku ďalšieho desaťročia v rovine balansovania na pokraji nukleárneho svetového konfliktu. Problematiký vzťah medzi Prahou a Washingtonom sa premietal v niekoľkých starších či novších sporných momentoch a ukazovalo sa, že v danej dobe šanca urovnať ich jednoducho neexistovala, okrem iného aj pre vzájomný nezáujem či neschopnosť hľadať a nachádzať kompromisné a obojstranne výhodné riešenia. Príkladov (podstatných i vedľajších), na ktorých vieme dokázať uvedenú realitu, je viacero. Samozrejme, komplikovanosť vzťahov v rovine jednej veľmoci a satelita druhej veľmoci sa odzrkadľovala aj v nerovnocennosti oboch aktérov. Chýbala spomenutá ochota i schopnosť nájsť riešenia, a navyše, najmä v Československu v tom čase doslova prevládala mohutná protiamerická propaganda a hystéria, opierajúca sa o politickú a ideologickú terminológiu a argumentáciu. Na opačných stranách stola ležalo niekoľko nosných problematických záležitostí. Z americkej strany to bolo najmä neriešenie kompenzácie za znárodnený americký majetok v Československu od roku 1945 (okolo 149 miliónov dolárov), z československej strany zasa v USA (a Veľkej Británii) zablokované československé menové zlato (okolo 18,4 ton zlatých tehál a mincí), pôvodne bezprávnne ukoristené nacistickým Nemeckom v rokoch 1939 – 1940. A do tohto marazmu veľmocenskej studenej vojny a doslova takmer zmrazených vzťahov medzi Prahou a Washingtonom vstúpila 18. januára 1956 v negatívnom slova zmysle jedna nešťastná udalosť – havária civilnej Dakoty Československých aerolínii pri obci Torsky neďaleko Kežmarku a Levoče.¹ Československý komunistický režim ju propagandisticky zneužil a minimálne tri nasledujúce roky z nej doslova vytíkal politický, ideologický a ekonomický kapitál. Treba však poznamenať, že Washington v propagandistickej rétorike za Prahou nezaostával, hodenú rukavicu prijal a v podobnom duchu odpovedal, samozrejme vždy z opačnej interpretačnej roviny.

Dňa 18. januára, desať minút pred štvrtou hodinou poobede, dostal František Novák, náčelník Hlavnej správy civilného letectva (HSCL) v Prahe, správu od riaditeľa pražského letiska, že lietadlo ČSA (ozn. OK-WDZ), letiace z Prahy do Bratislavy a následne z Bratislavy do Tatier, nepristalo v plánovaný čas na letisku Poprad-Tatry. Po obdržaní tejto správy nariadil náčelník HSCL pátranie, ktoré pokračovalo celú noc. Nasledujúci deň ráno o šiestej hodine dostal informáciu, že lietadlo havarovalo deň predtým o tretej poobede v blízkosti letiska Poprad-Tatry, pričom zahynulo 22 cestujúcich a štyria prežili s ťažkými zraneniami. Náčelník HSCL F. Novák informoval o tragédii ministra dopravy Františka

1 Štúdia je čiastkovým výsledkom projektu APVV-20-0333 *Prekračovanie hraníc. Fenomén mobility v dejinách Slovenska*, riešeného v Historickom ústave SAV, v. v. i.

Pospíšila, ktorý nariadil vytvorenie 10-člennej vyšetrovacej komisie, ktorá mala zistiť príčiny leteckej nehody. Na miesto nehody sa komisia dostavila už večer 19. januára 1956. Podľa vypracovanej správy vykonala komisia v nasledujúcich dňoch „*dôkladnú obhliadku trosiek lietadla, podrobný prieskum v priestore nehody, vypočula množstvo svedkov z radov miestneho obyvateľstva, personál pozemných služieb na letisku v Tatrách*“.² ako aj troch preživších cestujúcich, ktorí boli schopní vypovedať. Správa tiež obsahuje základné údaje o nehode (kopec Škapová, kóta 1228, 32 km východne od letiska Tatry), o lietadle (DC-3 Douglas Aircraft, vyrobené v roku 1942, s platným osvedčením na prevádzku, platnými revíziami a kontrolami, počet nalietaných kilometrov, výmena oboch motorov 12. a 14. januára 1956, ďalšie lety bez porúch), posádke, cestujúcich, tiež o poveternostnej situácii, navigačných zariadeniach i technickom stave lietadla.

Posádku lietadla OK-WDZ³ viedol ako prvý pilot Vladimír Dráb, pilot s vynikajúcou kvalifikáciou s letovými skúsenosťami, ktorý mal nalietaných do konca roku 1955 až 6 724 hodín, z toho za posledné tri mesiace absolvoval ako prvý pilot Dakoty 121 letov. Druhým pilotom bol Václav Fráňa, ktorý do konca roku 1955 nalietal 1 810 hodín a za posledné tri mesiace toho roku absolvoval až 135 letov a 176 letových hodín. Rádiotelegrafista Vladimír Jorík bol tiež skúsený, za posledné tri mesiace roku 1955 nalietal na Dakotách 132 letov a 192 hodín, celkovo 2 905 hodín. Štvrtým členom posádky bol palubný mechanik Rudolf Růžička, ktorý pri posledných teoretických a praktických skúškach palubných mechanikov v roku 1954 dosiahol vynikajúce výsledky a celkovo mal nalietaných až 9 473 hodín.⁴ Celá posádka pri nehode zahynula. Z 22 cestujúcich prežili nehodu len štyria.⁵

2 Archiv Ministerstva zahraničních věcí České republiky (AMZV ČR), Praha, fond. Teritoriální odbor Dokumentace (TOD), USA, sešit XII., Správa o vyšetření příčin letecké nehody lietadla ČSA – OK-WDZ zo dňa 18. januára 1956.

3 S Dakotou OK-WDZ je spojená aj udalosť jej únosu prvým pilotom Miroslavom Slovákem (pôvodne pilot vládnej letky prezidenta Klementa Gottwalda, naposledy ho viezol na pohreb Josifa V. Stalina) na pravidelnej večernej linke z Prahy do Brna a Ostravy 23. marca 1953. M. Slovák plánoval útek do Anglicka. Počas preletu americkou zónou západného Nemecka dostal od amerických okupačných úradov pokyn, aby pristál na letisku vo Frankfurte nad Mohanom a po mesiaci diplomatických rokovaní medzi Prahou a Washingtonom bola Dakota cez Berlín Československu vrátená. Bližšie k tomu pozri: MICHÁLEK. *Za hranicou sloboda 1948 – 1953, Dakoty „slobody“ a vlak do Selbu*. Bratislava 2013, s. 217-270.

4 AMZV ČR, f. TOD, USA, sešit XII, tamže, s. 4.

5 Štyria cestujúci prežili nehodu s ťažkými zraneniami (Laura Jarná, Anna Paulinyová, Vladimír Puchý a Antonín Figula). Ďalších osemnásť zahynulo (František Tlaskal, Karel Kašpar, Jan Izák, Štefan Kántor, Bohumil Nociár, Vladimír Jelínek, Helena Kaloudová, Marta Balcová, Josef Bánský, Antonín Siegfried, Anna Lörinsová, Ladislav Drobný, Josef Baraník, Ján Mariščiák, Štefan Háek, Jaroslav Sevrá, Juraj Vehec, Bartolomej Bavalár).

Popis poveternostných podmienok v správe sa meteorologickou terminológiou zmieňoval o teplote, rosnom bode, rýchlosti vetra a viditeľnosti na letisku Poprad-Tatry a na okolitých staniciach – na Lomnickom štíte (v dobe nehody v mrakoch a bez námrazy), vo Švermove a na Chopku. Navigačné a spojovacie zariadenia, pozemné na letisku Poprad-Tatry i palubné v lietadle, boli podľa komisie použité aj pri riadenom zostupe správne a účinne.

Správa tiež hovorí o technickej prehliadke trosiek lietadla. Konštatuje ich úplnosť okrem chýbajúceho anténneho systému, čo podľa jej autorov nasvedčuje tomu, že „v poslednej fáze letu pravdepodobne došlo k poškodeniu pilotnej kabíny a k utrhnutiu anténneho systému zrážkou s predmetom o značnej váhe. Tento náraz a iné vzniknuté poškodenie mohlo spôsobiť zhoršené ovládanie lietadla“.⁶ Z prehliadky jednotlivých častí lietadla bolo možné podľa komisie usudzovať, že lietadlo nemalo žiadnu technickú poruchu, ktorá by mohla byť vlastnou príčinou nehody. Polohy plynových pák, pák regulácie zmesi, pák regulátoru otáčok, zapnutie magnetov, polohy palivových kohútikov, úplnosť krídiel a kormidiel i nastavenie vyvažovacích plôch boli v zodpovedajúcej polohe v pilotnej kabíne. To všetko ukazovalo, že lietadlo nemalo žiadne motorické ani mechanické nedostatky a chystalo sa na normálne pristátie.

Správa komisie HSCL mapovala aj priebeh letu až do momentu nehody. Celková rekonštrukcia hovorí, že let OK-WDZ (linka OK-07 z Prahy do Bratislavy s pôvodne plánovaným preletom aj do Košíc) prebiehal štandardne, avšak v Bratislave dostala posádka pokyn zmeniť miesto priletu na letisko Poprad-Tatry z dôvodu nepriaznivého počasia v Košiciach. (Z rovnakého dôvodu bolo zmenené pôvodné cieľové letisko v Košiciach na Poprad-Tatry aj u inej Dakoty OK-WDP, linka OK-05). Let z Bratislavy prebiehal podľa správy štandardne, v letovej výške 3 000 metrov, v spojení na štandardných frekvenciách a stanovených kurzoch okolo letiska Sliač (správu o prelete letiska Sliač vydalo lietadlo OK-WDZ o 14.27 hodine a zároveň požiadalo o zapnutie zostupového zariadenia Lorenz a „B“ lokátoru na letisku Poprad-Tatry. Po prelete majáku Sliač pokračovalo v kurze 060 stupňov, nadviazalo spojenie so zameriavačom Poprad-Tatry, dostalo správu o počasi a na novej frekvencii aj inštrukcie pre zostup a správu od pozemného zameriavača, že je nad „B“ lokátorom). Dakota priletela nad tatranské letisko o 14.41 hod. Tento údaj potvrdil záznam z protokolu pracovníka zameriavača letiska a rovnako tak aj členovia posádky spomenutej predošlej Dakoty OK-WDP, ktorá pristála na letisku 14.34 hod., t. j. sedem minút pred preletom Dakoty OK-WDZ.

Po prilete nad letisko zahájilo lietadlo riadený zostup. Predpísaný čas pre odlet od letiska pri riadenom zostupe na letisku Poprad-Tatry za bezvetria bol 5,5

6 AMZV ČR, f. TOD, USA, sešit XII, tamže, s. 9-10.

minúty. S ohľadom na vietor skrátila posádka čas odletu od letiska o jednu minútu, t. j. na 4,5 minúty. Vietor v smere 240 stupňov dosahoval v menších výškach nad terénom rýchlosť okolo 100 km/hod. Vplyvom tohto vetra sa lietadlo dostalo asi o 11 km ďalej než posádka predpokladala. V priebehu odletu od letiska klesalo priemernou rýchlosťou 3,5 metra za sekundu. Zvýšenú rýchlosť klesania volili podľa správy piloti pravdepodobne preto, že vzhľadom na silný vietor bola skrátaná doba odletu od letiska asi o jednu minútu. V tomto priestore zahájila posádka vo výške 1 300 metrov nad úrovňou letiska akt štandardnej otočky.⁷ Pri manévri samotnej otočky, ktorý trval dve až dve a pol minúty na lietadlo pôsobil spomínaný silný vietor, vďaka čomu bola otočka ukončená asi 3,5 km severne od osi zostupu vo vzdialenosti až 38 km východne od letiska Poprad-Tatry. To však podľa komisie nebol problém, samotná otočka prebehla rutinne. Lietadlo nasadilo kurz 266 stupňov a postupovalo v zostupnom lete na letisko. Pôsobil naň silný protivietor, ktorý znížil traťovú rýchlosť na 165 km/hod. Hoci komisia nevedela stanoviť uhol klesania, nemohlo vraj lietadlo za dve-tri minúty stratiť výšku 800 – 900 metrov bez pôsobenia vonkajších okolností. Podľa nej to znamenalo, že samotný vplyv vetra a v jeho dôsledku samotný zostup vo väčšej vzdialenosti od letiska, než je predpísané, nemohli byť vlastnou príčinou leteckej katastrofy, že „*k zníženiu výšky a zmene kurzu bolo lietadlo donútené zásahom zvonka, pretože ako kvalifikácia posádky, tak technický stav lietadla a pozemných zabezpečovacích prostriedkov dával záruku úspešného dokončenia letu*“.⁸ Preto údajne komisia pozorne prehľadala okolitý terén a zistila závažné skutočnosti, ktoré potvrdili svedecké výpovede miestnych ľudí. Našli sa vraj tri veľké časti balóna s letákmi „Slobodnej Európy“ na mieste asi dva kilometre východne od miesta dopadu lietadla, v smere z ktorého lietadlo priletelo. Podľa výpovede svedkov boli 18. januára 1956 spozorované balóny v oblasti havárie na úpätí Vysokých Tatier a tiež v priestore Levoče, odkiaľ pri udanom smere a sile vetra mohli prilietieť na miesto kolízie. Posádka OK-WDZ ich podľa správy komisie spozorovať nemohla, lebo celý región stredného Slovenska bol pokrytý mrakmi. Cestujúci, ktorí zostali nažive, pokračovala správa komisie HSCL, zhodne potvrdili náraz krátko pred dopadom, prudký pohyb a rýchle klesanie, čo mala spôsobiť zrážka s ťažkým predmetom. Komisia taktiež konštatovala, že chýbajúci anténny systém hlavnej rádiostanice lietadla (podarilo sa ho nájsť až po niekoľkých mesiacoch) nebol strhnutý nárazom o stromy a musel byť poškodený a odtrhnutý ešte za letu. Správa ďalej sumarizovala:

„Podľa dôkladného rozboru celého prípadu a na základe zhodnotenia všetkých zistených skutočností došla komisia k záveru, že lietadlo narazilo

7 AMZV ČR, f. TOD, USA, sešit XII, tamže, s. 13.

8 AMZV ČR, f. TOD, USA, sešit XII, tamže, s. 14.

*prednou hornou časťou trupu na spodnú časť balónu so záťažou, pričom došlo v dôsledku zhoršenia aerodynamických vlastností lietadla (spôsobené čiastočným poškodením lietadla a prípadným dočasným vlekcom balónu) k strate rýchlosti, náhlemu poklesu a strate výšky. Pri zrážke nebolo lietadlo tak poškodené, aby sa stalo úplne neovládateľné, ale následkom kolízie bol porušený rovnomerný zostup lietadla. Nečakaný náraz na trup lietadla spôsobil u posádky dočasnú stratu kontroly nad držaním správneho kurzu, podstatne zhoršil celkové ovládanie lietadla a okrem chaosu, ktorý spôsobil na palube, mohol byť vážnou príčinou zranenia pilota... Lietadlo bolo nájdené severovýchodne od kóty 1228 Škapová, 32 km východne od „B“ lokátoru letiska Tatry, 4880 metrov severne od osi zostupu... Na základe preskúmaného materiálu a dôkladného rozboru letu dospela komisia k záveru, že katastrofu lietadla OK-WDZ spôsobila zrážka lietadla s jedným z balónov „Slobodnej Európy“.*⁹

Oficiálna verzia správy komisie HSCL, vypracovaná doslova expresne 31. januára 1956, mala o príčine nešťastnej levočskej tragédie jasno – spôsobil ju americký balón s nákladom protikomunistických letákov. Československá komunistická propaganda však mala v tejto veci jasno oveľa skôr. Už štyri dni po tragédii písala, že ju spôsobil spomenutý balón. Faktom však bolo, že pozostatky balóna sa podľa správy našli až 28. januára, teda 10 dní po nehode. Hoci tu uvedené fakty a informácie časovo nesesedeli, komunistická propaganda si s tým hlavu nelámala a rozohrala mediálnu i diplomatickú protiamerickú ofenzívu.

Podľa dnešných leteckých odborníkov nehodu spôsobila súhra viacerých faktorov – zlé počasie, chyby pilota a porucha výškomerov na havarovanej Dakote. V dôsledku silného vetra urazilo lietadlo väčšiu vzdialenosť, aká mala byť pri otočke a následnom dosadnutí na dráhu letiska. Výškomery lietadla u rádiotelegrafistu a druhého pilota indikovali rôzne hodnoty, posádka ich neporovnávala a neopravila. V dôsledku mrznúceho dažďa sa pravdepodobne znefunkčnili (upchali či zamrzli) snímače tlaku, ktoré boli nevyhnutné pre určenie správnych hodnôt výškomerov. Lenže, výškomery lietadla sa akoby „zbláznili“. Podľa výškomeru rádiotelegrafistu sa lietadlo v momente nárazu nachádzalo vo výške 860 metrov nad letiskom, avšak lietadlo havarovalo vo výške 350 metrov nad úroveň pristávacej plochy.¹⁰ Takže prístroje v skutočnosti ukazovali o 510 metrov viac ako bola reálna výška. Samotnú nehodu prežilo podľa svedectiev pasažie-

9 AMZV ČR, f. TOD, USA, sešit XII, tamže, s. 16, 17.

10 ŠÍROVÁ. Letecké a železničné nehody československých provozovatelů v letech 1948–1989 v denním tisku. Rigorózní práce. Fakulta sociálních věd, Univerzita Karlova v Praze. Citované podľa KELLER a KOLOUCH. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 2, 1945–1960*. Cheb 2009, s. 238.

rov aspoň sedem-osem ľudí, avšak nedostupnosť terénu i zlé počasie spôsobili, že ich našli až po 12 hodinách nasledujúci deň. Prežili štyria.

Balóny s protikomunistickými letákmi, vzlietajúce z územia Nemeckej republiky (NSR), neboli v roku 1956 pre Československo či iné krajiny sovietskeho bloku žiadnou novinkou. Ich organizované vypúšťanie začalo už v roku 1951 (najrozsiahlejšiou balónovou akciou bola operácia Veto, ktorá trvala od apríla 1954 do novembra 1956 a v prvom roku svojho fungovania dopravila z NSR do ČSR viac ako 180-tisíc balónov s okolo 90 miliónmi letákov) a hlásila sa k nim súkromná americká organizácia Výbor pre slobodnú Európu (FEC, Free Europe Committee) s oficiálne prezentovanou motiváciou: prelomiť informačnú bariéru v sovietskom bloku a pravdivo informovať o slobodnom a demokratickom svete. Hoci FEC sa deklaroval ako súkromná a nezávislá organizácia, a to isté vyhlasovali aj štátni predstavitelia vo Washingtone, jeho hlavným finančným donátorom bola CIA. FEC bol nástupcom Národného výboru pre slobodnú Európu (NCFE, National Committee for Free Europe), ktorý vznikol v roku 1949 a bol „otcom i matkou“ Rádia Slobodná Európa (RFE, Radio Free Europe). Zároveň fakticky organizačne koordinoval protikomunistickú americkú kampaň v rokoch 1950 – 1960 pod názvom „Križiaci za slobodu“ (*Crusade for Freedom*). FEC i NCFE boli administratívne nepriamo napojené na americké orgány, najmä na Radu národnej bezpečnosti (National Security Council), ministerstvo zahraničných vecí (State department), finančne priamo na CIA a na jej tajné operačné krídlo Úrad pre koordináciu politiky (OPC, Office of Policy Coordination).

Diplomatickú ofenzívu s protiamerickou propagandou zahájila československá komunistická diplomacia už čoskoro po vypracovaní správy HSCL a viedla ju na viacerých úrovniach a líniiach. Prvá mala široký priestor v domácej tlači a bola programovo adresovaná domácejmu obyvateľstvu a jej úlohou bolo presvedčať, že všetko zlo spočíva na pleciach zvrhlých amerických imperialistov, resp. že haváriu lietadla a smrť 22 československých občanov majú na svedomí práve oni.¹¹ Druhá prebiehala na pôde OSN. Išlo v podstate len o dve nóty, československú (Václav David) a americkú (Joseph C. Grew), adresované generálnemu tajomníkovi organizácie. Keďže tu snaha Prahy rýchlo stroskotala, pokúsila sa dosiahnuť úspech cez Medzinárodnú organizáciu pre civilné letectvo (ICAO, International Civil Aviation Organisation), ktorá bola vlastne pridruženou organizáciou OSN, s cieľom obviniť USA za levočskú tragédiu a dosiahnuť zastavenie vysielania balónov s protikomunistickými letákmi do krajín soviet-

11 Prvá správu o leteckej tragédii pri Levoči prinieslo 20. januára 1956 *Rudé právo*. Išlo o strohé fakty – trosky sa našli 12 km od obce Torsky, z trosiek lietadla OK-WDZ vytiahli štyroch zranených a 22 mŕtvych, na miesto nehody vyslalo ministerstvo dopravy komisiu, ktorá určí príčiny tragédie. In *Rudé právo*, 20. 1. 1956, s. 2.

skeho bloku.¹² Tretia, v skutočnosti najmasívnejšia a trvajúca tri roky, bola adresovaná vláde, resp. ministerstvu zahraničných vecí USA a taktiež obviňovala z tragédie Washington. Samozrejme, všetky spomenuté línie sa navzájom časovo i obsahovo prelínali a dopĺňali. Zaujímavo vyznieval fakt, že chronologicky odštartovala Praha ako prvú propagandu v *Rudom práve* a potom po linke OSN, a to dokonca krátko pred zverejnením vyšetrovacej správy HSCL a takmer mesiac pred prvou oficiálnou protestnou nótou vláde USA. Totiž, už 30. januára 1956 adresoval minister zahraničných vecí Václav David list predsedovi vlády Viliamovi Širokému, ktorý ukazuje na jednu zaujímavú súvislosť – Praha do hry zapojila aj Moskvu. Minister David Širokému oznamuje, že

*„na základe konzultácie so sovietskymi súdruhmi [predpokladá sa, že konzultácie prebehli na ministerstve so sovietskym poradcom – pozn. autora], ktorá vyznela kladne, predkladám Vám v prílohe na schválenie návrhu listu, ktorý by bol v záležitosti vysielania balónov s provokatívnymi letákmi na územie ČSR zaslaný telegraficky generálnemu sekretárovi OSN a po zvyčajnej lehote v plnom znení uverejnený v československej tlači a rozhlase“.*¹³

Minister David ďalej uviedol, že ak by predseda vlády tento postup schválil, bolo by vhodné upustiť od ďalších protestov voči vláde USA, ako mu pôvodne navrhoval v liste 27. januára 1956, t. j. aby československá strana požadovala náhradu škôd spôsobených balónovými akciami v rámci rokovaní o otvorených hospodárskych otázkach medzi ČSR a USA. David Širokého tiež informoval, že na žiadosť HSCL o zakročenie proti vysielaniu balónov odpovedala parížska kancelária Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo 22. a 25. januára 1956, že záležitosť sa vyšetruje. Návrh listu generálnemu sekretárovi OSN David poslal na vyjadrenie aj prvému tajomníkovi ÚV KSČ Antonínovi Novotnému, ministrovi národnej obrany Alexejovi Čepičkovi a aj ministrovi vnútra Rudolfovi Barákovi. V liste sa uvádzalo, že balóny majú výbušné zariadenie a ich výbuchy spôsobili už vážne zranenia. Najmä v januári tohto roku nadobudli nekontrolované letiace balóny taký rozsah, že ohrozujú bezpečnosť civilnej dopravy na vnútroštátnych linkách. Od 19. januára 1956 bola v ČSR viackrát dočasne prerušená jej prevádzka. Vláda ČSR, ako sa uvádzalo v liste, viackrát pro-

12 Neúspešnú snahu ČSR v rokoch 1956 a 1957 na pôde Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo presadiť dokument, ktorý by zo zodpovednosti za levočskú tragédiu obvinil USA podrobne spracoval: SEGEŠ. Balónová aféra v réžii komunistického Československa a jej medzinárodné súvislosti. In MICHÁLEK a kol. *Obraz a odraz osobnosti modernej doby*. Bratislava 2019, s. 377-381.

13 Národní archiv České republiky (NA ČR), Praha, fond Úrad predsedníctva vlády – tajné (ÚPV-T) 1945–1959, č. kart. 2054, č. j. 08999/56-ABO/1.

testovala u vlád USA a NSR, že sú zodpovedné za porušovanie medzinárodného práva a žiadala, aby túto činnosť zastavili. Keďže toto „porušovanie československej územnej zvrchovanosti nielen neprestalo, ale sa v poslednej dobe naopak stupňuje, a že ide o činnosť ktorá je v rozpore so základnými princípmi Charty OSN, mám česť upozorniť na ňu z poverenia vlády ČSR Vašu Excelenciu a požiadať Vás o podporu československej vlády v úsilí o zastavenie týchto akcií“.¹⁴ Je zaujímavé, že v tomto návrhu sa ešte o levočskej leteckej tragédii nehovorí. Jeho súčasťou malo byť aj akési vysvetľujúce memorandum, ktoré vlastne opakovalo frázy o balónovej hrozbe pre civilné letectvo. Navyše za nebezpečné označovalo to, že balóny nesú provokatívne tlačoviny a vybuchujú, pričom zápalná plynová náplň a výbušné zariadenie spôsobili vážne zranenia najmä deťom. Týmto ohrozujú základné princípy Charty OSN a sú v rozpore aj s Chicagskou dohodou o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944. Vláda ČSR preto pokladá za nutné, aby túto záležitosť prerokovala Hospodárska a sociálna rada (HSR) OSN na svojom najbližšom zasadnutí. Ministerstvo zahraničných vecí pripravilo k memorandu aj krátky text, odvolávajúci sa na bod č. 13 rokovacieho poriadku HSR. Podľa neho sa mal predložiť na 21. zasadnutie rady doplnkový bod „Porušovanie vzdušného priestoru štátov balónmi ohrozujúcimi bezpečnosť leteckej dopravy a pôsobiacimi škody na zdraví a majetku obyvateľstva“. Dagovi Hammarskjöldovi ho mal odovzdať československý veľvyslanec pri OSN Josef Ullrich.¹⁵ Návrh ministra Davida najprv schválil 2. februára 1956 Odbor zahraničných vecí na Úrade predsedníctva vlády, pričom nemal obsahové pripomienky. Praktický dosah takéhoto listu šéfovi OSN však podľa neho zostane obmedzený, keďže nepredpokladá, že generálny tajomník OSN podnikne akékoľvek konkrétne kroky iba na základe žiadosti československej vlády. Odporúčal preto, aby žiadosť adresovali priamo HSR a aby na jej zasadnutí československá delegácia predložila návrh rezolúcie, ktorou by sa zaoberala spomínaná Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo. Tá by potom mala informovať HSR o výsledkoch svojho vyšetrovania. Takýto postup vnímal František Vavříčka, autor návrhu na spomínanom Odbore zahraničných vecí, ako výhodný aj z toho dôvodu, lebo sa mu dlhodobo budú musieť venovať medzinárodné organizácie. Tým by sa dosiahol väčší propagačný účinok, zmobilizovala sa verejná mienka a zároveň by to umožnilo taktické manévrovanie a trvalé propagandistické využitie celej akcie, ktoré by potom ČSR mohla aktivovať alebo utlmať podľa svojich politických záujmov.¹⁶ S takýmto postupom súhlasil aj predseda vlády V. Široký.

14 NA ČR, f. ÚPV-T, tamže, návrh listu ministra zahraničných vecí generálnemu sekretárovi OSN.

15 NA ČR, f. ÚPV-T, tamže, vysvetľujúce memorandum, č. 09095/56/ABO.

16 NA ČR, f. ÚPV-T, tamže, Informácia pre s. predsedu vlády, vec: balónová akcia – list gene-

Diplomatická československá nóta, podpísaná ministrom zahraničných vecí a adresovaná generálnemu tajomníkovi OSN, bola oficiálne odoslaná 7. februára 1956 a nasledujúci deň ju uverejnilo *Rudé právo*. Oproti pôvodným návrhom z konca januára a začiatku februára však už obsahovala aj obvinenia z leteckej tragédie pri Levoči. Začínala konštatovaním o dlhšom porušovaní zvrchovanosti ČSR tým, že „americké organizácie vysielajú zo základní na území NSR do československého vzdušného priestoru balóny s tlačovinami, ktorých obsahom je Československu nepriateľská a vojnová propaganda“.¹⁷ V posledných mesiacoch vraj tieto balóny spôsobujú nebezpečné explózie, ktoré ohrozujú zdravie a životy osôb. Nóta spomína výbuch balónu v Mengusovciach pri Poprade zo 6. novembra 1955 a zranenia Ondreja Kokyho a Jána Čonku. Pripomína tiež explóziu balónu z 15. januára 1956 v obci Drienov pri Prešove a ťažké zranenie Milana Jurčíka. A 26. januára 1956 vybuchol balón v obci Dobrá Niva neďaleko Zvolena, pričom spôsobil ťažké popáleniny Emílii Kuchárovej. Od 10. do 18. januára 1956 boli vraj spozorované balóny na všetkých letových trasách, najmä na Slovensku. Nóta ďalej hovorí o leteckej tragédii pri Levoči, kde zahynulo 22 ľudí, a že HSCL sa už 21. januára obrátila na Medzinárodnú organizáciu pre civilné letectvo v Paríži so žiadosťou, aby odstránila toto nebezpečenstvo. Keďže lety balónov údajne pokračovali, ČSR musela zastaviť nočnú leteckú prevádzku.

Predošlé diplomatické kroky československej vlády u vlád USA a NSR sa minuli účinkom. Minister David sa priamo odvolával na pražské nóty z 20. júla 1953, 5. mája 1954, 19. apríla 1955, ako aj na vyhlásenie ministerstva zahraničných vecí z 11. novembra 1955, v ktorých sa vláda ČSR dôrazne ohradila proti vysielaniu balónov nad jej územie a označila ich za vmiešavanie sa do vnútorných vecí a porušovanie suverenity štátu.¹⁸ Vláda USA však neurobila nič preto, aby túto akciu zastavila, ale naopak, naďalej ju financovala a koordinovala zo západonemeckého územia. Balóny boli vraj veľké 15 metrov, vážili s tlačovi-

rálnemu sekretárovi OSN z 2. februára 1956, č. j. 16.36.5/56.

17 Československá vláda žadá o zákrok Organizaci spojených národů. Praha, ČTK, In *Rudé právo*, 9. 2. 1956, s. 4.

18 Na uvedené prvé dve československé nóty vláda USA odpovedala 24. mája 1954, pričom uviedla, že balónová akcia je aktivitou súkromnej organizácie a vláda USA na nej nemá účasť, čo samozrejme, nebola pravda. Zároveň Washington potvrdil svoje stanovisko: je právom ľudí mať necenzurované správy, komunistická vláda v Prahe pripravuje ľud o možnosť mať slobodný styk s ostatnými národmi a letáky v balónoch sú formou, ako im ten slobodný styk aspoň priblížiť. Nóta ďalej pokračuje: „československá vláda tvrdí, že tieto letáky boli podvrhatné a poburujúce... ak si praje československá vláda, aby nebola používaná takáto forma styku medzi národmi, je v jej moci odstrániť nutnosť takých prostriedkov tým, že otvorí priehradu pre voľný prístup k ľudu Československa. USA sú presvedčené, že slobodný styk medzi národmi veľmi prospeje k podpore svetového mieru, na ktorom československá vláda neustále zdôrazňuje záujem“. NA ČR, f. ÚPV-T, tamže, nóta veľvyslanectva USA z 24. mája 1954.

nami okolo 600 kg, mali automatické fotokamery na snímanie terénu a rozhlasové vysielace a prijímače pre špionážne účely. Keďže československé protesty u americkej vlády skončili bez výsledku, považuje vláda ČSR „za nutné obrátiť sa s touto záležitosťou na Organizáciu Spojených národov a upozorniť Vašu Excelenciu na činnosť amerických organizácií a vojenských orgánov USA, ktorá je v rozpore so základnými požiadavkami medzinárodného práva a so zásadami Charty OSN“. ¹⁹ Na nótu ministra Davida odpovedal o dva dni Dragoslav Protič, zástupca generálneho tajomníka s tým, že s jej textom budú oboznámené všetky členské štáty OSN, ako to vlastne v závere nóta V. Davida žiadala. ²⁰

Na túto aktivitu Prahy na pôde OSN zareagovala zakrátko aj americká strana. V podstate americký dokument poslal 3. apríla 1956 Jacob D. Beam z európskeho oddelenia Štátneho departmentu veľvyslanectvu v Prahe s tým, že v tomto dokumente uvedený elaborát by obsahovo mohol tvoriť základ odpovede na československú nótu z 24. februára 1956. Išlo o vyhlásenie Josepha C. Grewa, predsedu Výboru pre slobodnú Európu (FEC), adresované generálnemu tajomníkovi OSN z 19. februára 1956. Toto vyhlásenie uvádzalo dôvody, prečo bol FEC nútený siahnuť po letákovom médiu ako po spôsobe komunikácie s občanmi za železnou oponou a tiež podáva faktický dôkaz čo sa týka zodpovednosti balónovej operácie FEC z hľadiska času uvedenej nehody a vyjadruje presvedčenie, že zodpovedné za haváriu sú prírodné podmienky.

Memorandum Josepha C. Grewa z 19. marca adresované Dagovi Hammarskjöldovi v úvode konštatuje, že chce reagovať na spomenutú nótu ministra Václava Davida, v ktorej sa uvádza, že americké balóny ohrozujú leteckú dopravu v ČSR a že sa tak porušuje *Chicagská konvencia o medzinárodnej civilnej leteckej doprave*. S ohľadom na túto nótu priložil 6-bodové vyjadrenie s konštatovaním, že bude predĺžené členským štátom OSN, ktoré predtým dostali československú nótu. V zhrtnutej podobe memorandum obsahovalo toto:

1. FEC je súkromná americká organizácia, zapísaná v registri organizácií štátu New York od roku 1949, ktorá sa snaží distribuovať informačný materiál ľuďom z východnej Európy. Pre tento účel je sprostredkovaný rozhlasom a v tlačenej podobe pomocou malých balónov vypúšťaných zo západného Nemecka. Túto prácu robia vo viere, že plný tok informácií prispieva k pochopeniu a priateľstvu medzi ľuďmi. Táto potreba je reflektovaná v jednohlasne prijatých rezolúciách na konferencii UNESCO v Montevideu roku 1954.

19 Československá vláda žadá o zákrok Organizaci spojených národů. Praha, ČTK. In *Rudé právo*, 9. 2. 1956, s. 4.

20 Sekretariat OSN odpovedel na telegram ministra zahraničních věcí ČSR. In *Rudé právo*, 14. 2. 1956, s. 2.

2. Komunistické vlády v Československu, Maďarsku a Poľsku, teda tých krajín, do ktorých balóny už roky prinášajú letáky FEC, porušujú princíp slobodnej komunikácie, blokujú rozhlasové vysielanie a zabráňujú voľnému prístupu západných kníh, novín i časopisov, cenzurujú rodinnú korešpondenciu a obmedzujú ďalšie médiá. FEC zastáva názor, že tieto reštrikcie predstavujú jasné porušenie preambuly štatútu UNESCO, v ktorej sa vyjadruje viera, že štáty, ktoré sa bránia zásadám UNESCO, medzi iným aj voľnému toku informácií, neumožňujú slobodnú výmenu vedomostí a ideí, čo vlastne bráni komunikácii medzi ľuďmi. ČSR, Maďarsko a Poľsko ratifikovali tento štatút a vyhlásili ho za prirodzené právo. Ak by táto bariéra neexistovala, nebolo by potrebné použiť na komunikáciu balóny. Ale reálna prítomnosť bariéry, známej ako „železná opona“, permanentné odmietanie komunistických režimov vo východnej Európe povoliť ľuďom normálne kontakty so slobodným svetom, obmedzenie prístupu k slobodným voľbám a obmedziť svoje vlastné formy vládnutia, to všetko potom prirodzene vytvára medzinárodnú ofenzívu.
3. Počas posledných dvoch mesiacov bol vlastne každý orgán v sovietskom bloku zapojený do masívnej propagandistickej kampane proti americkým balónom, či už boli použité pre vedecké alebo informačné účely. Prejavila sa snaha vyvolať všeobecný zmätok v nazeraní na balóny. Zapojili sa do toho aj krajiny, do ktorých neboli vysielané. Je signifikantné, že ZSSR, kam balóny FEC nedolietavali, v ktorého jazyku neboli tlačené letáky, sa stal lídrom v tejto kampani. Je tiež signifikantné, že takmer po dvoch rokoch operácií sa tieto balóny s letákmi stali predmetom hanlivého tvrdenia, pripomínajúceho komunistickú „biologickú vojnu“, z ktorej bola obviňovaná OSN počas kórejskej vojny.
4. Sovietsky blok si za základ svojich útokov zvolil obvinenie z „hazardu voči leteckej doprave“. V tomto spojení Grew poznamenal, že balóny vysielajúce FEC s nákladom vážia jeden až tri kilogramy, bez nákladu jeden kilogram, sú z tenkého 1,5-milimetrového plastu. Rozsiahle štúdie a predošlé hodnotenia Amerického úradu civilného letectva (US Civil Aeronautics Administration) dokázali, že váha nákladu (jedna až 7 libier, t. j. od pol do troch kg) nepredstavuje riziko pre letectvo. Výsledky týchto štúdií sa premietli vo fakte, že smernice Výboru pre koordináciu amerického letectva (Air Coordinating Committee of the US), krajiny s najhustejšou leteckou dopravou, platia iba na balóny nesúce náklad nad viac ako 5 kg. To isté potvrdzovali aj predpisy amerického ministerstva obrany (US Department of Defense). Tisíce balónov s kovovými vysielaczkami s váhou 6 libier (t. j. okolo 3 kg) vzlietajú denne po celom svete, obyčajne z letísk a bez bariér či hraníc. Neexistuje žiadny dôkaz, že by spôsobili akúkoľvek nehodu.

Grew tiež poznamenal, že FEC balóny sú vybavené prístrojmi, ktoré zabezpečia, aby sa balóny znehodnotili a plyn z nich unikal predtým, než sa dostanú na zem. Balón letí vo výške 24 – 40-tisíc stôp (7 300 – 12 200 metrov), čo je ďaleko nad maximálnou výškou civilných či komerčných lietadiel.

5. Československá vláda v nóte z 24. februára 1956 vyhlásila, že havária lietadla v Tatrách na Slovensku 18. januára 1956 bola zapríčinená „*kolíziou lietadla s balónom*“, naloženým nákladom tlačovín. Ako na toto obvinenie reagoval Grew? „*Nehoda bola krutá pre 22 cestujúcich, ktorí zomreli, a pre ich rodiny a priateľov. Ale obvinenie je falošné. V prvom rade, žiadne balóny neboli vyslané FEC-om na Slovensko 18. januára 1956 do momentu, kedy bola oznámená havária. Po druhé, balóny, ktoré boli predošlý deň vyslané mali štandardnú váhu 3 libry (t. j. 1,36 kg). Po tretie, verejne dostupné záznamy o rýchlosti vetra priamo demonštrujú, že žiadny balón FEC zo západného Nemecka nemohol dosiahnuť priestor Tatier o 14.47 miestneho času 18. januára 1956, keď malo lietadlo údajne, predtým ako havarovalo, posledný rádiový kontakt.*“²¹ Podľa Grewovej nóty niektoré vyhlásenia predstaviteľov československej vlády jasne naznačovali, že skutočnou príčinou nešťastnej leteckej havárie boli poveternostné podmienky:
- a. priznali, že viditeľnosť v čase nehody bola iba 70 stôp (21,3 metra);
 - b. priznali, že lietadlo, ktoré normálne malo letieť z Bratislavy do Košíc bolo donútené pre zlé poveternostné podmienky zmeniť trasu a pokúsiť sa pristáť na letisku Poprad-Tatry;
 - c. priznali, že oblasť Vysokých Tatier je známa riskantným terénom pre leteckú navigáciu počas nepriaznivého počasia;
 - d. oficiálna predpoveď československých a poľských správ o počasi, založená na informáciách troch staníc v danej oblasti hovorila, že o 16.00 miestneho času bude zatiahnutá obloha, viditeľnosť bude v dôsledku hmly a sneženia znížená na „*nulu až tri desatiny míle*“.²²

Memorandum J. C. Grewa generálnemu tajomníkovi OSN poukazovalo na ďalšiu nezrovnalosť v československých obvineniach. Praha obvinila FEC, že letáky, ktoré sa dostali do oblasti, boli označené ako „Free Europe“. Záznamy FEC však podľa Grewa ukazujú, že žiadne letáky s týmto názvom neboli vyslané v tom čase alebo predošlý deň do oblasti a ani kde-

21 National Archives and Records (NAR), College Park, MD, f. RG-59, US State department towards internal affairs of Czechoslovakia, roll 8, no. 949.723/2-2555 CS/W.

22 NAR, tamže, roll 8, no. 949.723/2-2555 CS/W.

koľvek inde. A ďalej, pokračoval Grew, Československý civilný letecký úrad znova oficiálne 21. februára 1956 vyhlásil, že balóny, ktoré spôsobili haváriu vážili 100 – 150 kg. Žiadne balóny, ktoré by vážili nad štandardné tri libry (1,36 kg) neboli vyslané FEC-om ani nasledujúci deň.

6. Preto vzhľadom na uvedené okolnosti, bol Grew presvedčený, že obvinenia sovietskeho bloku sú motivované, nie s ohľadom na fakty, ale stálou obavou z dôsledkov voľného toku slobodných informácií.²³ Viac dokumenty k aktivite jednej či druhej strany po línii OSN v danej veci neuvádzajú. Organizácia s prezentovanými nótami (československou či americkou) nič nepodnikla a ani sa nimi nezaoberala.

Protiamerickú (protibalónovú) diplomatickú ofenzívu naštartovala Praha oficiálne nótou, adresovanou veľvyslanectvu USA v Prahe 24. februára 1956. Chronologicky ju však predbiehala tajná vnútorná (československá) komunikácia. Potvrďuje to list ministra zahraničných vecí Václava Davida predsedovi vlády Viliamovi Širokému a náčrt (návrh) nóty vláde USA, ktorých príjem potvrdil úrad predsedníctva vlády 28. januára 1956. David navrhuje, aby sa vláda – popri už vykonaných alebo pripravovaných krokoch – obrátila znova na vládu USA so žiadosťou o zastavenie nepriateľskej činnosti proti ČSR a „*aby sme si teraz už vyslovene vyhradili právo uplatniť voči nej nárok na náhradu všetkých škôd, ktoré táto činnosť spôsobuje československým občanom a podnikom*“.²⁴ S ohľadom na prebiehajúce rokovania o otvorených hospodárskych otázkach medzi ČSR a USA navrhol zvoliť takýto postup: urýchlene odovzdať americkému veľvyslanectvu nótou a uverejniť ju v plnom znení v tlači a rozhlase. Taktiež požadoval, aby vláda na najbližšom rokovaní o spomenutých otvorených hospodárskych otázkach vzniesla – s odvolaním sa na nótou, bez akéhokoľvek ďalšieho výkladu, ktorý by sa dotýkal politickej stránky veci – požiadavku, aby sa do programu zaradilo aj prerokovanie náhrady škôd spôsobených Československu balónmi vysielanými zo západného Nemecka.²⁵ O vznesení tejto požiadavky však nemala byť vydaná tlačová správa.²⁶ Návrh nóty V. Davida v podstate zopakoval známe fakty: začatie balónovej akcie v roku 1951, sumarizoval dovtedajšie diplomatické nóty i dôrazné ohradenie sa proti tejto činnosti, ktorú oprávnené označoval za porušovanie medzinárodného práva a suverenity ČSR. Konštatovalo sa v ňom,

23 NAR, tamže, roll 8, no. 949.723/2-2555 CS/W.

24 NA ČR, f. ÚPV-T, tamže, č. m. 08.893/56-ABO/1, s. 1.

25 NA ČR, f. ÚPV-T, tamže, č. m. 08.893/56-ABO/1, s. 2.

26 Spomenuté rokovania o otvorených hospodárskych otázkach sa začali už v roku 1946, avšak po februári 1948 boli československou stranou prerušované a jednou či druhou stranou blokováné najmä s politickou argumentáciou. Boli ukončené, v prvom rade vďaka tvrdému postoju a tlaku americkej administratívy, až začiatkom roku 1982.

že nad územie republiky sú vysielané balóny veľkých rozmerov, ktoré spôsobujú občanom početné zranenia a v poslednom čase – keďže lietajú vo výške jeden až štyri kilometre – ohrozujú československú vnútroštátnu leteckú dopravu.²⁷ Tento návrh ešte nespomínal zodpovednosť USA za levočskú tragédiu, ale jasne žiadal zastaviť túto nepriateľskú činnosť a vyhradzoval si právo uplatniť voči USA náhradu za všetky spôsobené škody.

Konečný text predmetnej československej nóty z 24. februára 1956 bol mierne upravený, najmä však doplnený o obvinenie USA z levočskej leteckej havárie. Samotná nóta začína všeobecnou zdvorilostnou frázou o prejavení úcty ministerstva zahraničných vecí americkému veľvyslanectvu a následne oznamuje fakty: levočská letecká tragédia (22 mŕtvych a 4 ťažko zranení), činnosť vyšetrovacej komisie ministerstva dopravy a jej závery z 21. februára 1956 (prvá správa komisie je však z 31. januára 1956), lietadlo v perfektnom stave, bezproblémová otočka pred pristávacím manévrom, náhla zmena kurzu a strata výšky, ako dôvod zrážky s externým predmetom. Nóta potom opakuje známe veci zo správy komisie (chýbajúca anténa rádiostanice, výpovede miestnych obyvateľov, ktorí v priestore videli balóny s nákladom letákov, zničený balón dva kilometre od zrážky, poškodená predná časť trupu lietadla) a opakuje aj predošlé známe diplomatické nóty z rokov 1953 – 1955 či obvinenia z porušenia *Charty OSN* i *Chicagskej konvencie o medzinárodnej leteckej doprave*. Zároveň konštatuje, že americká reakcia na všetky uvedené balónové aktivity nebola žiadna, resp. že ich odmieta zastaviť. Československá vláda zároveň vyjadruje rozhorčenie všetkých obyvateľov ČSR nad americkými aktivitami, ktoré spôsobili katastrofu lietadla na Slovensku a čo najdôraznejšie protestuje proti vysielaniu balónov do československého vzdušného priestoru. Týka sa to nielen letákových balónov amerických organizácií, ale aj balónov vybavených fotografickými prístrojmi pre špionážne účely vojenských orgánov USA. V závere nóty Praha opäť čo najdôraznejšie žiada vládu USA, aby zabránila vysielaniu balónov nad územie Československa a aby osoby, ktoré týmito aktivitami spôsobili haváriu lietadla na Slovensku boli potrestané s najväčšou prísnosťou. Zodpovednosť spočíva popri vláde USA aj na vláde Nemeckej spolkovej republiky a československá strana bude trvať na kompenzácii všetkých škôd.²⁸

O príprave či aj existencii protiamerickej nóty veľvyslanec Alexis U. Johnson vedel. Možno predpokladať, že ani jej obsah nebol pre neho prekvapením. Štátnemu departmentu už 22. februára 1956 v telegrame č. 340 totiž napísal konzul

27 NA ČR, f. ÚPV-T, tamže, č. m. 08.893/56-ABO/1, návrh nóty ministra V. Davida adresovaný premiérovi V. Širokému.

28 NAR, tamže, roll 8, Copy of complete text in unofficial English translation „Protest against sending of balloons over Czechoslovak territory“, February 24, 1956, no. 107.706/56-ABO/1.

v Prahe Harold C. Vedeler, že oficiálne komuniké zverejnené na tlačovej konferencii predchádzajúci deň oznamuje údajné výsledky vyšetrovania komisiou vytvorenou ministrom dopravy ohľadne havárie lietadla 18. januára na Slovensku. Ako dôkaz a príčina sa uvádza kolízia trupu lietadla s nákladom balóna. „*Toto reprezentuje prvé priame a otvorené verejné obvinenie*,“ sucho konštatoval Vedeler, „*že balón spôsobil zrážku, hoci podobné predošlé konštatovania Prahy takéto stanovisko implikovali a dalo sa teda očakávať*.“²⁹ Pre amerického titulára v Prahe Alexisa U. Johnsona, ako aj pre samotný Washington, obvinenie zo zodpovednosti za haváriu lietadla malo oveľa hlbší rozmer, čo si československá strana určite dobre uvedomovala a snažila sa ho preto využiť ako silný propagandistický tromf. Zahŕňalo 22 mŕtvych aktérov letu Dakoty OK-WDZ. Nešlo o nejaké majetkové či obchodné problematické hodnoty, ale o hodnoty ľudského života. Tu možno vidieť jeden z nosných dôvodov, prečo americká strana tak zodpovedne pristupovala k tejto záležitosti, hoci, v dôsledku nedostatočných informácií v tejto veci zo začiatku viac-menej tápala. K tomuto stanovisku priam priamo nabáda telegram Johnsona svojmu ministrovi do Washingtonu č. 346 z 28. februára 1956: „*Nie som v pozícii dostatočne posúdiť všetky faktory, nie som schopný poskytnúť pevné odporúčania na odpoveď k českej nóte, zhrnutej v telegrame ambasády č. 345. Napriek tomu verím, že naša odpoveď musí brať do úvahy fakt, že Česi v súčasnosti riadia túto vec absolútne čisto z propagandistického hľadiska*...“³⁰ Ďalej vysvetľuje, že Praha postavila svoju tézu najprv na balónovej hrozbe pre dopravné lietadlo, potom sa ukázala zásadná časová nezrovnalosť na československej argumentácii o zrážke, navyše zdôvodnila haváriu lietadla aj nejasnými a nevierohodnými odbornými dôkazmi. Napriek tomu všetkému nebude jednoduché vyvrátiť túto protiamerickú propagandu. Za podstatný faktor, resp. výhodu označil to, že jeden veľmi malý FEC balón by nemohol spôsobiť skutky, z ktorých ich obvinila Praha.

Veľvyslanectvo USA v Prahe odpovedalo nótou č. 385 10. apríla 1956. Navyše obsahovala aj text spomínaného Josepha C. Grewa generálnemu tajomníkovi OSN z 19. februára 1956. Obvinenie zrážky lietadla s balónom veľvyslanectvo odmietlo. Tvrdenie, že balón spôsobil haváriu lietadla označilo ako „*unfounded*“ (neopodstatnené).³¹

Americkým stanoviskom sa apetít a zámer Prahy udržiavať oheň pod propagandistickým kotlom nezmenšil a diplomatický ping-pong okolo príčin havárie civilnej Dakoty OK-WDZ pokračoval novou rozsiahlou pražskou nótou z 19. júna 1956. Táto nóta, ako je v diplomatickej korešpondencii bežným zvykom, opakovala predošlé známe fakty a stanoviská spojené s haváriou Dakoty

29 NAR, roll 8, no. 949.723/2-2756.

30 NAR, roll 8, no. 949.723/2-2856.

31 NAR, tamže, roll 8, no. 949.723/2-2555 CS/W, American Embassy Prague, April 10, 1956.

OK-WDZ z januára toho roku. Za katastrofu môže zrážka s balónom vyslaným „*súkromnou americkou organizáciou*“ (v pozadí vláda USA) zo západného Nemecka a doplatilo na ňu životom 22 československých občanov. Ministerstvo zahraničných vecí taktiež uviedlo, že vláda USA sa vyhýba meritórnej odpovedi na československú nótu z 24. februára, pokúša sa preniesť zodpovednosť za vysielanie balónov FEC a odmieta vziať na vedomie memorandum Josepha C. Grewa z apríla toho roku, poslaného generálnemu tajomníkovi OSN. Praha zároveň konštatovala, že vláda USA sa nielenže zdráha meritórne odpovedať na údaje a požiadavky uvedené v nóte z 24. februára, ale sa zdržala aj zaujatia vlastného stanoviska k prehláseniu tzv. Výboru pre slobodnú Európu. Vyvoláva to dojem, že sama má pochybnosti o tom, čo sa „*v tomto provokatívnom vyhlásení uvádza...*“, zdráha sa s ním stotožniť a je si pravdepodobne vedomá toho, že

*„dôvody, ktoré tento výbor prinútili posilať balóny do Československa sú z hľadiska medzinárodne právneho úplne irelevantné a nemôžu nijako ospravedlniť hrubé porušovanie vzdušného priestoru Československa, ani oslabiť zodpovednosť USA za katastrofu československého dopravného lietadla, spôsobenú balónom americkej organizácie, ilegálne vyslaným nad Československo“.*³²

Vzdušný priestor iného štátu (ČSR) balóny jednoznačne porušovali, čo však neznamenalo, ako podsúvala Praha, že si vláda USA automaticky prizná zodpovednosť za haváriu lietadla a 22 životov. Pražská nóta ďalej argumentovala, že zvrchovanosť štátu nad jeho územím a vzdušným priestorom je jednou zo základných zásad medzinárodného práva, pričom sa odvolávala na *Dohodu o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944*.³³ USA ako spolusignatár tohto dokumentu i člen Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo mali podľa československej nóty povinnosť dodržiavať toto zvrchované právo. Vysielanie balónov bolo podľa československej nóty v rozpore s článkom 8 tejto dohody, ktorý pojednával o bezpilotných leteckých prostriedkoch a stanovil zákaz ich letov nad územie iných štátov, s výnimkou zvláštnych povolení daného štátu.³⁴ Československo vláde USA taký súhlas nedalo a v tomto ohľade bolo právne stanovisko ČSR nespochybniteľné. Toto Washington rešpektoval, ale na druhej strane sa nemienil nechať zatlačiť do kúta argumentáciou o zodpovednosti za leteckú katastrofu a odmietal naďalej aj to, že balón túto katastrofu spôsobil.

32 NAR, tamže, roll 8, československá nóta vláde USA z 19. júna 1956, no. 123.350/56-ABO/1, s. 2.

33 Článok 1 tejto dohody stanovoval: „*Zmluvné strany uznávajú že každý štát má úplnú a výlučnú zvrchovanosť nad vzdušným priestorom na svojom území.*“

34 NAR, tamže, roll 8, československá nóta vláde USA z 19. júna 1956, no. 123.350/56-ABO/1, s. 3.

Uvedená pražská nóta sa odvolávala aj na ďalšie skutočnosti. Balóny FEC vysielané na československé územie boli vraj 15 metrov dlhé a vážili s nákladom okolo 180 kg. Údajne o tom existovali svedectvá pilotov a leteckého personálu. Nóta upozornila aj na to, že nebezpečenstvo balónov pre civilnú leteckú dopravu rieši aj Medzinárodné združenie pre leteckú dopravu i Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo. Poskytla tiež vlastný pohľad na pozíciu FEC, podľa ktorého je táto činnosť vykonávaná so súhlasom a za plnej podpory vlády USA a tá nesie za jej činnosť plnú zodpovednosť. Na základe uvedeného žiadala v nóte vládu vo Washingtone, aby uhradila všetky spôsobené škody v súvislosti s haváriou a úmrtím 22 pasažierov. Celkovú škodu vyčíslila na 5 525 374 Kčs, z čoho pripadala náhrada škôd cestujúcim a ich pozostalým 4 970 703 Kčs a pre ČSA 554 671 Kčs.³⁵ Nóta taktiež trvala na prísnom potrestaní zodpovedných osôb za túto tragickú katastrofu a rovnako na tom, aby vláda USA urobila okamžité opatrenia, ktoré znemožnia vysielanie ďalších balónov do československého vzdušného priestoru. Veľvyslanectvo v Prahe pripravilo nasledujúci deň krátke summary československej nóty pre Štátny department, v ktorom uvedené sumy ako náhrady škôd uviedlo v dolároch pri výmennom kurze 1 : 7,17, t. j. celkovo 789 339 dolárov, z toho 710 100 dolárov pre obete a pozostalých.³⁶ Na základe akého kľúča a kto vlastne stanovil tieto sumy na československej strane? Samotný návrh nóty (odpovede) na československý dokument z 19. júna 1956 vypracovali v podobe tajnej inštrukcie č. 1911 a doslovnej nóty v Európskom oddelení Štátneho departmentu 24. septembra 1956.

Tajná smernica mala viac-menej podobu informačného a inštrukčného dokumentu, čo mieni Štátny department v danej veci ďalej podniknúť. Experti mali posúdiť, či Praha v nóte z 19. júna 1956 poskytla dostatočné dôkazy o tom, že nehoda 18. januára bola výsledkom kolízie s balónom FEC. Ak Praha neposkytne vierohodný dôkaz, alebo ak ten dôkaz bude taký, že nebude možné postaviť na ňom reálne fakty, vláda USA bude v pozícii, že na primeranom právnom základe bude môcť odmietnuť požiadavku náhrady. Tú môže odmietnuť aj v zhode s politikou prijatou Štátnym departmentom v súvislosti s prípadmi leteckých incidentov v ZSSR a jeho satelitoch, a teda môže vyzvať československú vládu, aby predložila prípad na Medzinárodný súdny dvor do Haagu, pričom výška náhrady za škody by mala byť približne adekvátne s americkým vyčíslením a s americkým súhlasom. To však Washington odmietal urobiť, nakoľko by tak potvrdil pražskú tézu o americkej zodpovednosti. Zároveň vyjadril obavu, že československá vláda môže sfaľšovať svoje dôkazy, a preto je dôležité, aby vec vyšetrovali nezávislé organizácie, ktoré sú na to kompetentné, a aby dostali po-

35 NAR, tamže, roll 8, československá nóta vláde USA z 19. júna 1956, no. 123.350/56-ABO/1, s. 6.

36 NAR, tamže, roll 8, from Prague to Secretary of State, no. 586, June 20, 1956.

trebné podklady a svedectvá i ďalšie relevantné dôkazy. Československá vláda by mala dať zodpovedajúcu odpoveď a zabrániť akýmkoľvek pokusom o zatajovanie faktov. A táto odpoveď (sumáre či čiastkové vyšetrovacie správy) musí byť podložená aj kópiami relevantných dokumentov.³⁷

Návrh textu americkej nóty (pri texte je použitá podpisová šifra štátneho podtajomníka Johna F. Dullesa) sa zameriaval priamo na fakty – vláda USA preštudovala československú nótu z 19. júna 1956 a odvolala sa na predošlé nóty, v ktorých sa hovorí o údajnej americkej zodpovednosti za nezákonné aktivity súkromnej entity FEC. A tu podľa nej zostávala bez odpovede rozhodujúca otázka, či „*bol tento incident v skutočnosti priamym výsledkom kolízie medzi československým lietadlom a balónom FEC*“.³⁸ Vláda USA trvala na verzii, že si želá vidieť všetky relevantné dokumenty a dôkazy a až potom k nim vypracuje vlastné stanovisko. Požadovala preto tieto originály alebo overené kópie:

1. plný text správy, spolu s príslušným dôkazovým materiálom, ktorý komisia mala v rukách a z ktorého vyvodila záver o zodpovednosti za haváriu;
2. kópiu letového plánu vyplnenú pilotom lietadla ohľadne zmeny pôvodného letu, spolu so všetkými vystavenými inštrukciami pre pilota na cestu a všetky zmeny v letovom pláne, žiadané alebo oznamované, či už v písomnej alebo rádiovkej podobe, pokrývajúce celý let od pôvodnej destinácie po odklonenie cieľa a haváriu;
3. úplný prepis všetkých predpovedí počasia a správ či klimatických podmienok, ako boli pozorované na zemi a vo všetkých výškach od času pôvodného odletu po čas zrážky tak ako boli zachytené a oznamované všetkým lietadlám vrátane DC-3 OK-WDZ, t. j. poskytnúť záznamy meteorologických dát, vrátane vetra, viditeľnosti, teploty, dažďa, snehu a ľadu, oblačnosti a podobne;
4. kópie všetkých záznamov rádiových vstupov rádiostanicami na zemi a v lietadle, ako aj všetky záznamy komunikácie v lietadle počas jeho havárie, ako aj prepisy celej konverzácie medzi lietadlom a letiskom, vrátane záznamov ďalších vzdialenejších či bližších staníc v oblasti havárie, menovite v Bratislave, Zvolene, Košiciach, Prešove a Spišskej Novej Vsi;
5. fotokópie trosiek lietadla a trosiek balóna, ktorý spôsobil kolíziu, a kópie literatúry, ktorú komisia našla s balónom počas vyšetrovania nehody;
6. kópie záznamov údržby lietadla pre aktuálne obdobie, zahŕňajúce menej než 15 dní pred nehodou, zachytávajúce technické a operačné podmien-

37 NAR, tamže, roll 8, Department of State instruction no. 1911, September 24, 1956, no. 949.723/9-2456, secret.

38 NAR, tamže, roll 8, Department of State instruction no. 1911, September 24, 1956, no. 949.723/9-2456, secret, verbatim text, s. 3.

- ky lietadla a všetkých jeho prístrojov, mechanické úpravy častí lietadla, odporúčané alebo urobené elektrické a elektronické úpravy na lietadle;
7. kópie písomných právnych úkonov a pracovných postupov na letisku, kde lietadlo malo pristávať, popis všetkých navigačných pokynov a predpisov, prístrojov, spolu s popisom typov navigačných prístrojov v lietadle, rádiové frekvencie použité pri lete na pozemnej stanici, frekvencie použité na komunikáciu s lietadlom;
 8. od československej vlády sa žiada, aby detailne popísala dôkaz, ako je uvedené v jej nóte z 24. februára 1956, že lietadlo bolo v perfektnom technickom stave, že jeho let prebiehal normálne až do doby pristávania a že ukončilo predpísanú otočku v kontrolovanom zostupe na letisku Poprad-Tatry. Československá strana by mala tiež uviesť špecifické dôvody, prečo bola finálna letisková destinácia zmenená z Košíc na Poprad.

Záver návrhu Dullesovej nóty je kategorický. Žiada Prahu,

*„zvlášť vzhľadom na to, že žiadny predstaviteľ USA nebol prizvaný do vyšetrovacej komisie, aby povolila vyšetrovateľom akreditovaným vládou USA podľa ich uváženia: vyšetriť pôvod všetkých dokumentov, navštíviť miesto havárie a skontrolovať informácie od pozemných staníc, vrátane letiska Poprad-Tatry a ďalších miest v okolí dráhy letu, ako aj ďalších miest týkajúcich sa letu a havárie, ako aj urobiť fotokópie všetkých dokumentov a objektov, ktoré sú do veci zapojené“.*³⁹

Samotnú nótu odovzdalo veľvyslanectvo USA v Prahe ministerstvu zahraničných vecí 9. októbra 1956. Bola identická s návrhom Dullesovej nóty z 24. septembra 1956 a v závere konštatovala:

*„Ked' československá vláda odpovie na uvedené požiadavky, vláda USA bude, po starostlivom štúdiu faktov a okolností, odpovedať detailne na všetky body, ktoré boli uvedené v nótach československej vlády z 24. februára a 19. júna 1956.“*⁴⁰

Predpokladať, že by Praha kladne a pravdivo zareagovala na takéto požiadavky, by bolo naivné. Bolo to z politického hľadiska nereálne. Ani v ďalších nótach nevybočila zo svojej propagandistickej línie, o čom svedčí nasledujúca diplomatická korešpondencia.

39 NAR, tamže, roll 8, Department of State instruction no. 1911, September 24, 1956, no. 949.723/9-2456, secret, verbatim text, s. 5.

40 NA ČR, f. Úřad civilního letectví (ÚCL), č. kart. 151, 1956, nota veľvyslanectva USA v Prahe č. 117 z 9. októbra 1956.

Odpoveď na poslednú americkú nótu v podobe 26 stranového dokumentu odovzdalo pražské ministerstvo zahraničných vecí veľvyslanectvu USA v Prahe 20. februára 1957. Praha v nej konštatuje posun v pohľade americkej strany. Vidieť vraj, že Washington starostlivo preštudoval jej nóty z februára a júna 1956. Avšak americké stanovisko v októbrovej nóte označila za neuspokojivé (*not satisfactory*) pretože:

- sa odvoláva na predchádzajúce americké nóty, ktoré obraňujú nelegitímne vysielanie balónov s provokatívnou literatúrou;
- žiada o poskytnutie množstva údajov, ktoré nie sú nevyhnutné pre štúdium príčin leteckej havárie a vyšetrovanie havárie lietadla, na palube ktorého boli len československí občania, je výsostne v jurisdikcii československých autorít;
- USA sa vyhýbajú jasnému uznaniu vlastnej zodpovednosti na základe medzinárodného práva za aktivity FEC a vydanie takého prehlásenia v tejto podstatnej otázke podmieňujú poskytnutím československých dodatočných údajov ohľadne leteckej havárie, ktoré sú úplne nepodstatné v tejto záležitosti.

Požiadavka USA na detailné informácie ohľadne havárie podľa pražskej nóty naznačuje, že USA sa stále vyhýbajú prevziať zodpovednosť za aktivity Rádia Slobodná Európa (RFE), ktoré spôsobili haváriu. Rozdiel medzi týmto faktom a faktom vyhýbania sa uznať jasnú zodpovednosť je tak vážny, že československá vláda je oprávnená žiadať USA, aby okamžite uznali svoju zodpovednosť za aktivity FEC, a to ešte predtým, než jej poskytne žiadané údaje. Namiesto toho, aby splnili československú požiadavku, vyžiadali si poskytnutie ďalších podrobností, ako napr. identifikačné údaje a informácie o servisných prehliadkach lietadla, mená a kvalifikáciu posádky, mená a dátumy narodenia a rodinný stav pasažierov, údaje o počasí v Tatrách v čase havárie, popis navigačných a komunikačných prístrojov na letisku, detailné informácie o vraku lietadla, možné technické chyby, ktoré mohli mať vplyv na haváriu, odtrhnuté súčasti z vraku z dôvodu kolízie s vonkajším predmetom, informácie o počasí podľa svedectiev preživších a dôkazy od miestnych svedkov dokazujúce stret s balónom, dôkladnú rekonštrukciu letu podľa zistení vyšetrovacej komisie či rekonštrukciu toho, čo sa stalo od začiatku pristávacieho manévra.⁴¹ Vyšetrenie komisie podľa pražskej nóty uzavrelo haváriu ako dôsledok kolízie s balónom vypusteným nelegálne do československého vzdušného priestoru americkou organizáciou FEC. Toto potvrdila rekonštrukcia letu a nájdenie zvyškov balónu neďaleko havárie. Nóta

41 NAR, tamže, roll 8, summary text, Johnson from Prague to Secretary of State, tel. no. 405, February 21, 1957.

z Prahy končí opätovným tvrdením o zodpovednosti USA za haváriu na základe týchto informácií a opakovanou žiadosťou o kompenzáciu škôd v už spomenutej výške 5 525 374 Kčs.

Haváriu Dakoty v Tatrách konzultovalo americké veľvyslanectvo s americkým vojenským a leteckým atašé v západnom Nemecku aj s niektorými americkými leteckými odborníkmi a vyšetrovateľmi na amerických leteckých základniach vo Frankfurte a Mníchove. Nezávisle od seba vyjadrili názor, že zo sumy dostupných informácií nevedia zodpovedne určiť, čo sa pri pristávaní Dakoty udialo. Preto požiadali o poskytnutie ďalších potrebných informácií, najmä pokiaľ ide o pristávaciu dráhu na popradskom letisku a okolité terénne podmienky. Zároveň chceli vedieť, aké druhy balónov sa v tom čase nachádzali nad územím a či neboli poškodené letiskové pristávacie zariadenia. Rekonštrukcia letu DC-3 podľa nich naznačuje, že pri pristávaní panovalo napätie a stres, a to kvôli slabej viditeľnosti a vplyvu silného vetra. Haváriu mohol zapríčiniť i nedostatok paliva.⁴² Keďže Praha sa nechystala takéto informácie poskytnúť, Štátny department nemohol reálne pokračovať v línii vlastnej analýzy príčin havárie.

Via facti, v roku 1958 došlo v rámci sledovanej problematiky príčin havárie Dakoty OK-WDZ z americkej strany k významnému posunu.⁴³ Dňa 21. apríla 1958 odoslala centrála vo Washingtone (výkonný štátny tajomník Christian Herter) veľvyslanectvu v Prahe inštrukciu č. 1998 v podobe návrhu textu nóty, ktorá mala byť adresovaná československému ministerstvu zahraničných vecí. Inštrukcia mala byť zahrnutá v nóte vlády USA ako odpovede na dve československé nóty z júna 1956 a z februára 1957, v ktorých Praha žiadala okrem iného náhradu škôd za haváriu lietadla. V sprievodnom liste k tejto inštrukcii sa ešte konštatuje, že navrhnutá nóta je výsledkom starostlivého a zodpovedného skúmania faktov a každé tvrdenie v nej je podložené právnym dôkazom. Československá vláda vyfabrikovala príbeh o príčinách havárie lietadla, hoci je úplne zrejmé, že havária lietadla pri letisku Poprad-Tatry 18. januára 1956 bola dôsledkom nesprávneho rozhodnutia vedenia ČSA, ktoré rozhodlo o vypravení posádky na samotný let. Ako ďalej uvádza táto nóta, je jasné, že československá vláda zámerne vykreslila nehodu tak, aby mala argument žiadať o ukončenie letov FEC balónov. V celej tejto snahe však Štátny department videl i ďalšie princípy medzinárodného práva, oveľa vážnejšie a dôležitejšie pre samotnú vládu USA, ako bol program FEC balónov, ktorý československá vláda dávala do

42 NAR, tamže, roll 8, tel. no. 984, from Frankfurt to Secretary of State, May 28, 1957, no. 949.723/5-2857 HBS.

43 Je zaujímavé, že historici túto problematiku nesledovali amerických prameňov ani prameňov československého ministerstva zahraničných vecí. Napríklad Prokop Tomek v podstate „ukončil“ problematiku havárie Dakoty pri Levoči v roku 1957, potom sa už vraj v diplomatickej korešpondencii medzi Prahou a Washingtonom neobjavovala. Tento názor však dokumenty v NAR vyvracajú.

popredia. Veľvyslanectvo malo urýchlene v súlade s uvedenou inštrukciou a pri všetkej opatrnosti zistiť, či je tvrdenie uvedené v nóte (založené na svedectvách viacerých svedkov) správne. Týkalo sa umiestnenia vojenských zariadení v oblasti vysokotatranských hôr pri obci Ľubica. Štátnemu departmentu to malo byť potvrdené telegramom čo najskôr vzhľadom na stanovený dátum navrhutej odpovede československej vláde a s tým spojeného tlačového komuniké.⁴⁴

Odpoveď veľvyslanectva na uvedenú inštrukciu Štátneho departmentu je z 30. apríla 1958. Veľvyslanec John Allison v nej vyjadruje presvedčenie, že ide o výnimočný prípad. Zároveň upozorňuje na to, že vojenský a letecký atašé nie sú schopní potvrdiť vyjadrenia ohľadne inštalácie vojenských zariadení vo Vysokých Tatrách východne od Ľubice.⁴⁵ Vedia o tom iba z opakovaných snáh vstúpiť tam, pričom celá táto oblasť je uzatvorená už niekoľko rokov a je vyhradená pre cvičenia protilietadlového delostrelectva. Preto navrhli zakomponovať do nóty text v takomto znení: *Táto oblasť východne od Kežmarku a severne od Levoče bola už viac rokov vojenským cvičiskom pre protilietadlové delostrelectvo a uzavretá pre ľudí zvonka (outsiders). Preto tam nemala byť povolená letecká trasa.* „Letecký atašé vraj z vlastnej skúsenosti ohľadom činnosti protilietadlového delostrelectva presadzoval názor, že je veľmi otázne prezentovať tvrdé stanovisko, ako sa to navrhuje v inštrukcii Štátny department, t. j. že lietadlo bolo zostrelené. Je presvedčený, že USA by mali argumentovať iba v rovine, o ktorej sú naozaj presvedčené, t. j. že lietadlo havarovalo z dôvodu extrémne slabej viditeľnosti a že tento faktor nepriaznivého počasia bol rozhodujúci (plus, že lietadlo sa odchýlilo od správneho kurzu). Zároveň navrhol zmenu v texte nóty, nakoľko zostrelenie lietadla protilietadlovou strelou by v nej vyznelo ako nepravdepodobné (*improbable*). Letecký atašé sa domnieval, že ďalší odsek by mal byť pozmenený – má tam byť uvedený faktor možného zostrelenia iba ako pozitívna *prima cause* (príčina, ktorá vedie k žiaducemu výsledku) a odporúčal pozmeniť text takto:

„Fakt, že československá vláda odmietla ukázať lietadlo v stave vraku či aspoň vidieť fotky trupu lietadla, vrhá podozrenie na možnosť, že toto lie-

44 NAR, tamže, roll 8, Department of State Instruction no. 1998, April 21, 1958, no. 949.723/4-2158 CS/G.

45 Vojenský obvod Javorina pri Kežmarku a Levoči bol zriadený v roku 1952. Územie vojenského výcvikového priestoru bolo vytvorené z celých katastrálnych území štyroch obcí (Ľubické Kúpele, Blažov, Dvorce a Ruskinovce) a z častí katastrálnych území ďalších 22 spišských obcí. Mal päť katastrálnych území – Blažov, Ihla, Levočská dolina, Ľubické kúpele, Sypková. Jeho výmera bola 31 623,6 ha. Ako vojenský výcvikový priestor bol zrušený rozhodnutím vlády SR z 1. decembra 2010. Jeho územie bolo rozdelené medzi 19 príľahlých obcí (Bajerovce, Holumnica, Hradisko, Ihľany, Jakubany, Jurské, Kolačkov, Krásna Lúka, Levoča, Lomnička, Ľubica, Nižné Repaše, Podolíneč, Poloma, Šambron, Tichý Potok, Torisky, Tvarožná, Vyšné Repaše) do 26 katastrálnych území.

tadlo mohlo byť predmetom streľby protiletadlového delostrelectva počas jeho preletu ponad zakázané oblasti vojenského cvičiska. Protiletadlová strela, ktorá by zasiahla trup lietadla, mohla vytvoriť ‚silný úder‘, ktorý preživší pasažieri, ako hovoria, ‚pocítili‘ niekoľko minút pred haváriou. To v skutočnosti mohlo spôsobiť, že lietadlo urobilo nečakanú otočku a pilot stratil kontrolu, narazil do stromov kopca Škapová a spadol na zem, spôsobiac tak zranenia a smrť na mieste.“⁴⁶

Akonáhle bude tento text chválený, oznamoval v závere veľvyslanec Allison. veľvyslanectvo bude informovať Štátny department o čase a spôsobe navrhnutého odovzdania československej vláde.

Štátny department v reakcii na tento telegram odoslal veľvyslanectvu do Prahy text opravený podľa citácie leteckého atašé. Veľvyslanectvo zaslalo pražskému ministerstvu takto opravenú nótu 14. mája 1958. Odpoveď ministra Václava Davida v nóte 12. septembra 1958 bola, tak ako sa očakávalo, odmietavá:

„Nóta USA sa skladá z viacerých falošných a neodôvodnených urážok a obvinení, ktoré dokazujú fakt, že vláda USA vo svojej odpovedi na československú nótu z 20. februára 1957 nebola vedená snahou zistiť objektívne fakty, ale snahou vyhnúť sa zodpovednosti a hodiť dôvod za haváriu lietadla na Československú republiku. Napriek faktu, že tento zámer bol už manifestovaný v celkovom texte nóty, československá vláda ju nechala preskúmať starostlivo a detailne československými leteckými expertmi. Spolu so zvláštnou komisiou, ktorá bola poverená vyšetrovaním príčin havárie a kompetentnými československými predstaviteľmi po preštudovaní nóty dospeli k záveru, že vymyslené konštrukcie amerických predstaviteľov na príčiny havárie nemajú nič spoločné s realitou a sú zacielené na poškodenie medzinárodného postavenia ČSA a predstaviteľov československého civilného letectva. Československá vláda odmieta neodôvodnené obvinenia ako nedôstojnú snahu zneužitia leteckej havárie, v ktorej 22 československých občanov stratilo životy, za politicky motivované útoky proti ČSR a vo všetkých bodoch sa drží výsledkov vyšetrovania príčin havárie tak ako s nimi prišla československá komisia. Československá vláda opäť žiada vládu USA, aby urobila kompenzáciu za škody, zapríčinené činnosťou organizácie, za ktorú americká vláda nesie medzinárodnú a právnu zodpovednosť a vyhradzuje si právo použiť všetky prostriedky, ktoré môže považovať za primerané na dosiahnutie kompenzácie za škody.“⁴⁷

Uvedenú pražskú nótu veľvyslanec Allison poslal na Štátny department a týmto krokom diplomatická korešpondencia medzi ČSR a USA o príčinách ha-

46 NAR, tamže, roll 8, from Prague to Secretary of State, no. 636, April 30, 1958.

47 NAR, tamže, roll 8, československá nóta č. 121.588/58-6 z 12. septembra 1958.

várie Dakoty OK-WDZ skončila. Pre Prahu v podstate neúspešne. Balóny FEC s protikomunistickými letákmi nad československé územie nalietať ešte aj v roku 1960 a Washington škody za haváriu Dakoty z januára 1956 nezaplatil. Jediným pozitívom v prospech Československa bola „balónová“ medzinárodná mediálna propaganda, ktorá ale v dobe studenej vojny a priorít veľmocenskej bipolárnej politiky Moskvy a Washingtonu zostala len malou búrkou v pohári vody.

O autorovi/About the author:

PhDr. Slavomír Michálek, DrSc.

Historický ústav SAV, v. v. i.

Klemensova 2522/19, 811 09 Bratislava

Slovenská republika

e-mail: histmich@savba.sk

<https://orcid.org/0000-0002-0179-1444>

<https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=37083256900>

<https://www.webofscience.com/wos/author/record/P-9150-2019>

Zoznam použitých prameňov a literatúry / List of references and literature

Primárne zdroje / Primary sources

Archívy a archívne pramene / Archives and Archives sources

National Archives and Records, College Park, MD, f. RG-59, US Department of State towards internal affairs of Czechoslovakia, roll 8.

Archiv Ministerstva zahraničních věcí České republiky, Praha, fond Teritoriální odbor Dokumentace, USA, sešit XII.

Národní archiv České republiky, Praha, fond Úřad předsednictva vlády – tajné 1945 – 1959, č. kart. 2054.

Národní archiv České republiky, Praha, fond Úřad civilního letectví, č. kart. 151, 1956.

Dobová tlač/ Press

Rudé právo, 20. 1. 1956, s. 2.

Rudé právo, 9. 2. 1956, Československá vláda žádá o zákrok Organizaci spojených národů. Praha, ČTK, s. 4.

Rudé právo, 14. 2. 1956, Sekretariát OSN odpověděl na telegram ministra zahraničních věcí ČSR, s. 2.

Sekundárne zdroje / Secondary sources

Monografie a zborníky ako celok / Monographs

KELLER, Ladislav a KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu, díl 2, 1945–1960*. Cheb: Svět křídel, 2009.

MICHÁLEK, Slavomír. *Za hranicou sloboda 1948 – 1953, Dakoty „slobody“ a vlak do Selbu*. Bratislava: VEDA, 2013.

ŠÍROVÁ, Tereza. *Letecké a železničné nehody československých provozovatelů v letech 1948–1989 v denním tisku*. Rigorózní práce. Fakulta sociálních věd, Univerzita Karlova v Praze.

TOMEK, Prokop. *Balony svobody: Letákové operace Svobodné Evropy 1951–1956*. Cheb: Svět křídel, 2014.

Štúdie a články v časopisoch a zborníkoch, kapitoly v kolektívnych monografiách / Articles in Journals, Chapters in Monographs

SEGEŠ, Dušan. Balónová aféra v réžii komunistického Československa a jej medzinárodné súvislosti. In MICHÁLEK, Slavomír a kol. *Obraz a odraz osobnosti modernej doby*. Bratislava: VEDA, 2019, s. 377–381.

Internetové zdroje / Online sources

Týždenník Priekopník, orgán Krajského výboru KSS v Košiciach – 27. januára 1956.
<https://spis.korzar.sme.sk/c/5724442/letecku-havariu-mala-sposobit-zrazka-s-balonom.html>