

STARÉ SPOLAHLIVÉ CAUDRONY

JURAJ RAJNINEC

RAJNINEC, J.: Old reliable Caudrons. *Vojenská história* 2, 2, 1998, pp 93 – 97, Bratislava.

The author discusses a partial topic from the history of Slovak Air weapons, particularly the World War 2 period – the history of two-motors French airplanes Caudron C-445 M Goeland usage by the Air Force of the Slovak Army. He analyses the reasons that led Slovak Ministry of Defense and Headquarters of Air Weapons representatives to the purchase multipurpose planes C-445 M. He describes their usage especially in terms of an air connection between the rear and places of combat deployment of the Slovak Army front troops at the Eastern front in 1942 – 1943; safeguarding by the members of the 51st Flight. The author also describes a usage of Goelands in the training of multy-motor planes pilots, radio-telegraphists and ground technical staff of Slovak Air weapons.

Military History. Slovak Air Weapons. Caudron C/445 M Goeland.

Prvá fáza operačného nasadenia vzdušných zbraní (VZ) na východnom fronte v druhej polovici roka 1941 evidentne potvrdila nevhodnosť použitia lietadiel Letov Š.328, Avia B.534, resp. Bk.534 v modernej taktike vedenia vzdušných operácií. Hlavnou prekážkou bola zastaranosť konštrukcie a relatívne nízke výkony týchto strojov.

Druhá fáza nasadenia VZ na východnom fronte v rokoch 1942 – 1943 tento stav nielen výrazne potvrdila, ale súčasne naliehavo avizovala ďalší problém – absenciu leteckého dopravného útvaru schopného zabezpečiť kvantitatívne väčšiu a podstatne rýchlejšiu prepravu osôb a nákladu medzi Slovenskom a frontom. Tento problém sa začal výrazne prejavovať najmä vtedy, keď sa kuriérna trasa letky 2, závislá od taktických presunov Rýchlej divízie, predĺžila až do Krasnodaru. Nová letová trasa vedúca po linke Vajnory – Trenčianske Biskupice – Žilina – Išla – Lvov – Žitomir – Dnepropetrovsk – Rostov na Done – Krasnodar merala vyše 2100 km. Posádky kuriérnych Š.328 ju absolvovali na tri etapy za 11 a pol hodiny čistého letového času. Na trase prvej etapy z Vajnor do Lvova (vzdialenosť asi 630 km) boli tri medzipristátia, každé trvalo 25 minút, počas ktorého sa nakladala pošta a i. Medzipristátie poskytovalo posádke možnosť krátkeho oddychu. Na ďalšej 810-kilometrovej trase zo Lvova do Dnepropetrovska, ktorá vyžadovala šesť hodín letu, bolo už len jedno 15-minútové medzipristátie v Žitomire. Počas neho pozemný sled letky naložil ďalšiu poštu, doplnil palivo a stroj okamžite odštartoval. Na odpočinok posádky nezostal čas. Na trase tretej 660 km dlhej etapy z Dnepropetrovska do Krasnodaru, ktorú kuriér zdolal za 4 a pol hodiny letu, bolo v programe 20-minútové medzipristátie v Rostove na naloženie pošty a doplnenie paliva. Krátka dĺžka medzipristátia neposkytovala posádke dostatočný čas na oddych. Nasledujúci deň ráno kuriér štartoval na spätný let na Slovensko.¹

Štvornásobne predĺžená letová trasa s dlhými dennými preletmi, častými zmenami počasia na trase, pomalé zastarané stroje Š.328 a nedostatok odpočinku, to všetko kládlo na posádky kuriérov extrémne vysoké nároky, s ktorými sa letci dokázali vyrovnáť len s krajným vypätím fyzických a psychických síl. Stroje boli permanentne preťažované nákladom pošty a balíkov. Náklad bol uložený v priestore pozorovateľa. Ten pre nedostatok miesta bol nútený počas letu sedieť na borte sedadla naplno vystavený mohutnému prúdu vzduchu. Teplá bielizeň a kožušinová zimná kombinéza sa stali trvalou potrebou pozorovateľa aj v horúcich letných

¹ OBUCH, T.: Zápisník letov a spomienky, v dokum. aut. Takisto: GALBAVÝ, Š.: Zápisník letov a spomienky v dokum. aut. Takisto: SLÁDEČEK, F.: Spomienky v dokum. aut.

Nezriedka sa stalo, že pri dlhých, štvorhodinových až šesťhodinových preletoch, telesná potreba prinútila posádku prerušiť let a pristáť na trase. Napr. pri kuriérnom lete na trase Žitomir – Dnepropetrovsk 2. septembra 1942, spomenutá príčina prinútila posádku pilot rtk. let. M. Berko – pozorovateľ por. jazd. F. Sládeček pristáť v polovici trasy na ďatelinovom poli pri mestečku Čerkasy. Pilot nechal motor Letova bežať na voľnobeh, posádka sa i obĕrstvila, chvíľu si odpočinula a po 15 – 20 minútach pokračovala v lete. (SLÁDEČEK, F.: Spomienky, v dokum. aut.)

dňoch.² Aj to potvrdzuje, že kuriérne Letovy a ich posádky siahali na hranicu svojich možností. Ďalšie udržiavanie spojenia medzi Slovenskom a frontom mohli spoľahlivo zabezpečiť len viacmotorové lietadlá disponujúce väčšou rýchlosťou, nosnosťou a doletom. No s výnimkou jediného stroja – Avia B.71 (Archangelskij SB-2), sa nijaké takéto lietadlo na Slovensku nenachádzalo. Výhodisko sa črtalo v možnosti nákupu dopravných lietadiel v Nemecku, resp. v Taliansku. MNO v úsilí aspoň čiastočne zlepšiť neutešenú situáciu vo vojenskej leteckej doprave sa už 29. mája 1941 obrátilo na úrad Wehrwirtschaftsoffiziera so žiadosťou o sprostredkovanie kúpy trojmotorového dopravného lietadla typu Fokker F-VIb pre 8 – 12 cestujúcich. Išlo o stroj holandskej konštrukcie, ktorý licenčne vyrábala továreň Avia. Žiadosť ostala bez odozvy a nemecká strana rovnako ignorovala aj slovenský záujem o sprostredkovanie kúpy dvoch lietadiel britskej výroby typu Airspeed AS-6 Envoy.³

MNO skúšalo ďalej. Preto sa 10. apríla 1942 obrátilo priamo na DLM so žiadosťou, aby sprostredkovala kúpu dvoch dvojmotorových lietadiel typu Aero A.304 v Protektoráte. V Čechách totiž od roku 1937 až do nemeckej okupácie v marci 1939 vyrobili pätnásť týchto lietadiel. Stroje A.304 modernej konštrukcie, určené pre česko-slovenské letectvo na prískum a bombardovanie, vznikli úpravou dopravných A.204, ktoré mali prepravnú kapacitu osem cestujúcich a dvoch členov posádky. Pre výber tohto typu lietadla sa prihovárala možnosť jeho prestavby opäť na dopravné účely, čo MNO aj plánovalo.⁴

Lenže DLM požiadavku MNO neakceptovalo, naopak, ponúklo dodať desať dvojmotorových lietadiel Caudron C-445M. Pre nedostatok iných možností MNO ponuku v celom rozsahu prijalo. Podpísanie kúpnej zmluvy však podmienilo praktickým predvedením tohto typu lietadla a jeho vhodnosť na službu vo VZ mala posúdiť komisia VÚ a VVZ. Jedným z dôležitých kritérií pri posudzovaní vhodnosti C-445M bola jeho viacúčelovosť. Išlo o to, či by sa tento stroj okrem dopravnej a kuriérnej služby mohol využiť aj na výcvik pilotov, navigátorov (strelcov) a rádiotelegrafistov pre viacmotorové lietadlá. Jeden C-445M (výr. č. 812) prakticky predvedli na letisku Vajnory 20. augusta 1942 pred komisiou VÚ a VVZ, ktorú viedol Ing. Jozef Voda.

Caudron C-445M francúzskej výroby bol jedným z typov lietadiel, ktoré po okupácii Francúzska ukoristili nemecké jednotky a pod názvom Goeland ho na cvičné a dopravné účely používalo aj nemecké letectvo. Stroj zmiešanej konštrukcie, poháňaný dvoma 9-valcovými riadiálnymi, kvapalinou chladenými motormi Renault 6Q-00/01, každý s výkonom 220 ks (162 kW), dosahoval cestovnú rýchlosť 260 km/h. Maximálny dolet s dvojčlennou posádkou a šiestimi cestujúcimi alebo s 2300 kg užitočnej hmotnosti bol 2040 km.⁵ Na základe odporúčania komisie MNO prostredníctvom DLM objednalo desať C-445M. Prvých šesť strojov, výr. č. 804, 805, 819, 821, 822 a 823 (skúšobný 812 zostal na Slovensku) preletelo z Luftparku v Olomouci do Leteckého parku v Trenčianskych Biskupiciach, kde ich 22. – 25. septembra 1942 prevzala komisia VÚ a Veliteľstvo VZ. Mjr. let. J. Trnka a rtk. rtm. let. J. Jakab prevzaté stroje zalietavali.⁶

VVZ uvažovalo využiť lietadlá C-445M aj na rýchly odsun ranených príslušníkov RD a ZD z frontu na Slovensko. Po ústnom dohovore ministra národnej obrany gen. F. Čatloša so šéfom DLM genmjr. Keiperom 9. novembra 1942 nemecká letecká misia zariadila dodávku ďalších dvoch strojov. Z piatich pripravených strojov na príkaz DLM výrobná firma Caudron SAR Paris dodatočne dva C-445M adaptovala na sanitnú službu. Preto dodávka piatich strojov prebiehala postupne. Dva stroje (výr. č. 863 a 864) boli prevzaté a zalietané 2. februára 1943, desiaty stroj (výr. č. 865) až 22. februára 1943 a napokon s poslednými dvoma C-445M (výr. č. 935 a 936), upravenými na sanitnú službu, prileteli z Olomouca do Piešťan Š. Čakaný a J. Gerthofer 23. júla 1943.⁷

²Tamže.

³VVZ č. j. 45.625 Dôv. zbroj. 1943. Zoznam nerealizovaných objednávok z Nemecka. VHA, nezaradený materiál.

⁴VVZ č. 33714 Dôv. let. 1942. VHA, nezaradený materiál.

⁵WEALE, E. C.: *Combat aircraft of World War Two*. Bracken Books, London 1977, s. 89.

⁶JAKAB, J.: *Zápisník letov*. Takisto: TRNKA, J.: *Zápisník letov*.

VVZ pridelo z prvej dodávky tri stroje Cvičnej letke Leteckej školy v Trenčianskych Biskupiciach, kde sa pod vedením učiteľa lietania J. Jakaba začal intenzívny výcvik prvých štyroch pilotov už 22. septembra 1942. Neskôr prišli ďalší dvaja piloti a výcvik sa skončil 20. októbra 1942.⁸ Jedenásti frekventanti ďalšieho turnusu, ktorý prebiehal od 5. novembra 1942 do 25. februára 1943, boli vybraní z pozorovacích letiek. Šiesti z nich absolvovali výcvik za zníženej viditeľnosti podľa prístrojov.⁹ Ďalší, v poradí tretí výcvikový turnus, ktorý viedol inštruktor Š. Zúber (prebiehal od 25. augusta do 15. októbra 1943), bol určený pre piatich dôstojníkov veliteľstva leteckého pluku.¹⁰

VÚ a VVZ už začiatkom roka 1942 uvažovali o potrebe výcviku palubných rádiotelegrafistov pre obdobie, keď budú k dispozícii viacmotorové lietadlá. Preto dňom 16. februára 1942 zriadili pri Oddiele vzdušného spravodajstva v Žiline kurz pre palubných rádiotelegrafistov s desiatimi frekventantmi. Keďže v tom čase ešte neboli k dispozícii viacmotorové lietadlá, frekventanti absolvovali len teoretickú časť, ktorá sa skončila 30. mája 1942. Praktická časť sa začala paralelne s výcvikovým turnusom pilotov 5. októbra pri Cvičnej letke v Trenčianskych Biskupiciach na dvoch C-445M. Veliteľom kurzu bol menovaný stot. spoj. Juraj Medvec, inštruktorom Otto Staud z DLM.¹¹ Kurz sa skončil 19. decembra 1942.

Leteckú prevádzku lietadiel Caudron zabezpečovalo dvanásť leteckých mechanikov – absolventov kurzu pozemných mechanikov na C-445M, ktorý sa uskutočnil od 5. októbra 1942 do 22. februára 1943 pri Cvičnej letke na letisku Trenčianske Biskupice.¹²

Zakúpením lietadiel C-445M sa otvorili priaznivé podmienky na zriadenie špecializovaného leteckého útvaru – letky 51; jej úlohou bolo zabezpečovať dopravné a kuriérne služby v rámci vzdušných zbraní. Letka 51, ktorá vznikla 1. apríla 1943, sa etablovala na letisku Tri Duby. Jej prvým veliteľom sa stal stot. let. František Wágner. Po personálnej stránke disponovala desiatimi pilotmi, piatimi palubnými rádiotelegrafistami a desiatimi pozemnými mechanikmi. Materiálne vybavenie tvorilo päť C-445M (výr. č. 804, 823, 863, 864, 865), He 111H-10 (W. Nr. 5313), Fi 156C-3 (W. Nr. 8045 – sanitný) a dva Kl 35D (W. Nr. 3313 a 3314). Vzhľadom na nedostatok miesta v hangároch letiska Tri Duby musela letka 1 uvoľniť veľkú časť priestorov pre lietadlá letky 51. Od 29. júla 1943 boli do stavu letky 51 začlenené aj oba sanitné (oficiálne označenie „zdrav.“) C-445M a He 111H-10 (W. Nr. 5468), ktoré však zostali na letisku Piešťany a mohli sa použiť len so súhlasom VVZ.¹³

⁷VHA, fond Letecký pluk, Denný rozkaz č. 126/1943. Takisto: VHA, fond MNO, sign. 272, krab. 31. Takisto: GERTHOFFER, J.: Zápisník letov.

⁸VHA, fond Letecký pluk, Dôverný rozkaz č. 74/1942. Takisto: JAKAB, J.: Zápisník letov. Výcvik absolvovali: rotníci let. J. Lupták, J. Ondriš, por. let. J. Hergott, npor. let. J. Horský, por. let. V. Grúň a d' zást. rtm. let. E. Čech.

⁹VHA, fond Letecký pluk, Dôverný rozkaz č. 74/1942. Z pilotov absolvovali výcvik s úspechom: rtk. rtm. let. B. Mikota, rtk. rtm. let. J. Slivka, rtk. rtm. let. V. Kovár a rotníci let. J. Videršpán, Š. Zúber a Š. Kozáček.

¹⁰VHA, fond Letecký pluk, Dôverný rozkaz č. 37/1943. Výcvik absolvovali: majori let. K. Janček, O. Ďumbala, stotníci let. J. Nemetz, B. Kubica a npor. let. J. Gerthofer.

¹¹VHA, fond Letecký pluk, Dôverný rozkaz č. 8/1942. Takisto: VHA, fond VVZ 2/22, krab. 2.

Pre nedostatok inštruktorov bol kurz rozdelený do dvoch turnusov. Do I. turnusu, ktorý prebiehal v Leteckom parku, boli zaradení: rtk. rtm. M. Zolvík a čatníci P. Molčan a E. Kmet'. Do II. turnusu, ktorý sa konal v OVZ (Oddiel vzdušného spravodajstva) v Žiline, boli zaradení čatníci J. Lauko, J. Bolf, Š. Čech, P. Nemeš a P. Pavlovič. Všetci menovaní frekventanti absolvovali v období od 17. marca do 31. decembra 1941 školu poddôstojníkov pozorovateľov letectva a boli zaradení k jednotlivým pozorovacím letkám. Pozri VHA, fond Letecký pluk, Dôverný rozkaz č. 7/1942. V tom istom období prebehol v OVZ v Žiline aj ďalší kurz palubných rádiotelegrafistov-strelcov, ktorí absolvovali siedmi frekventanti: nadporučík spoj. P. Ondrejovič, T. Šlajchart, J. Jančíga, čatníci L. Margetin, J. Hašul, rotníci J. Vrba a F. Lančí.

¹²VHA, fond Letecký pluk, Dôverný rozkaz č. 6/1943. Kurz absolvovali: čatníci P. Hudec, J. Dojčan a V. Šebian, desiatníci v zál. J. Sládečko, J. Kiovský, L. Kolesár, slobodníci Š. Mateják, J. Sloboda, A. Karaba, E. Polosg, strelníci v zál. V. Kanis a J. Veľký.

¹³VHA, fond Letecký pluk, Dôverný rozkaz č. 15/1943. Takisto: VHA, fond VVZ, sign. 20.161 Taj. let. 1943. Takisto: VHA, fond Letecký pluk, Denný rozkaz č. 126/1943.

Využitie Caudronov v zostave letky 51 bolo naozaj všestranné. Okrem vnútroštátnej prepravy príslušníkov dôstojníckeho zboru, rôzneho materiálu, náhradných súčiastok a pod. slúžili na prepravu pilotov do leteckých tovární na území Protektorátu. Odtiaľ piloti prelietavali zakúpenými lietadlami na Slovensko, resp. prepravovali pilotov, ktorí prileteli s lietadlami do opravy v Olomouci. Lety sa konali po trase Piešťany – Trenčín – Uherské Hradište – Olomouc a späť. Vo všeobecnosti však prevažovali časté kuriérne a účelové lety k ZD do Ovruča a Minska (neskôr k 2. pešej divízii), kde dopravovali rôzne osoby (gen. Malára, gen. Čatloša, gen. Schliepera z DLM a ďalších), propagačný materiál, poštu a pod. Lety k ZD viedli prevažne po trase Vajnory – Piešťany – Krakov – Tiraspol – Ovruč – Minsk. Letová trasa k RD sa po štarte z Vajnor odklonila na juhovýchod k Tiraspolu a ďalej pokračovala smerom na Nikolajev – Melitopol – Rostov na Done.¹⁴

Pri letoch „do poľa“ stroje často preťažoval náklad pošty alebo prepravované osoby, až VVZ z obavy pred možnými haváriami vydalo v polovici augusta 1943 nariadenie, ktorým zredukovalo maximálne zaťaženie lietadiel C-445M z pôvodných šiestich cestujúcich na troch. Týmto rozhodnutím sa možnosti využitia podstatne znížili.¹⁵

Ani z uvažovaného využitia dvoch sanitných strojov na rýchly odsun ranených príslušníkov RD a ZD z frontu na Slovensko napokon nebolo nič. Uskutočnil sa len jeden let. V dňoch 17. – 19. augusta 1943 sanitný C-445M, ktorého posádku tvorili pilot rtk. rtm. let. Juraj Slivka a palubný mechanik čat. Jozef Kiovský, preletel po trase Piešťany – Lvov – Baranoviči do Minska, aby pri späťletnom lete prepravil na Slovensko päť ranených dôstojníkov 2. pešej divízie (bývalej ZD). Bol to prvý a posledný sanitný let tohto stroja. Už 24. augusta 1943 s ním ďalšia posádka (pilot rtk. let. Jozef Videršpán a palubný mechanik slob. v zál. Vendelín Kanis) priletela na letisko Mokrad, kde ho v dielňach Leteckého parku adaptovali na fotografometrické práce namontovaním radovej kamery 5x30/30 a Rmk 18x18. Po adaptácii s ním tá istá posádka priletela na letisko Vajnory, kde ho dostal k dispozícii Vojenský zemepisný ústav v Bratislave.¹⁶

Svojím spôsobom vari svetové prvenstvo dosiahol jeden C-445M (pravdepodobne výr. č. 935), ktorý na žiadosť Ministerstva spojov SR dostala civilná služba. Po zabudovaní krátkovlnnej vysielacej aparatury mal slúžiť na prenos programov Slovenského rozhlasu Bratislava a pokryť tak „hluché“ oblasti ležiace mimo dosahu vysielča vo Veľkých Kostoľanoch. Prvé úspešné pokusné vysielanie Slovenského rozhlasu z paluby C-445M sa uskutočnilo 29. apríla 1943 na trase Vajnory – Piešťany – Vajnory. Pokus však ukázal, že takýto systém rozhlasového vysielania je nákladný, a preto ministerstvo spojov od jeho praktického využitia upustilo.¹⁷

So zmenou oblasti pôsobenia 2. pešej divízie v priestore Minska sa frekvencia dopravných a kuriérnych letov Caudronov medzi frontom a Slovenskom podstatne znížila. A tak 15. augusta 1943 letku 51 znížili, začlenili ju do Cvičnej letky a následne z letiska Tri Duby presunuli na letisko Piešťany. Prevažnú časť personálu letky i všetky jej lietadlá takisto premiestili do Piešťan.¹⁸

Lietadlá C-445M sa tešili veľkej obľube posádok i pozemného personálu, a to vďaka spoľahlivosti, dobrým letovým vlastnostiam a nenáročnej prevádzke. Spoľahlivosť týchto strojov potvrdzuje fakt, že počas ich služby pri vzdušných zbraniach sa nestala ani jedna havária. Nedostatok náhradných súčiastok pre motory a draky postupne znižoval ich stav. Z pôvodných 12 lietadiel zostalo v auguste 1943 sedem a koncom roka 1943 iba päť. Dva C-445M doslúžili pri Cvičnej letke na letisku Tri Duby, kde sa v hangári dočkali Slovenského národného

¹⁴VHA, fond Letecký pluk, Denný rozkaz č. 139/1943.

¹⁵VHA, fond Letecký pluk, Denný rozkaz č. 136/1943.

¹⁶VHA, fond Letecký pluk, Denný rozkaz č. 146/1943.

¹⁷VZLET, roč. 2, č. 5., máj 1943. Takisto: Rozhlasová reportáž z lietadla. In: Slovenské krídla, č. 10/1943.

¹⁸VHA, fond Letecký pluk, Dôverný rozkaz č. 35/1943.

povstania. Po presune stíhačiek La-5FN 1. čs. stíhacieho leteckého pluku z poľného letiska Zolná na Tri Duby oba Caudrony vytiahli z hangára, aby uvoľnili miesto pre nové lietadlá. Pri ústupe povstaleckých síl z letiska ich spolu s ďalšími opustenými lietadlami zapálili. Ďalšie dva Caudrony zostali v hangárii letiska Piešťany až do jeho obsadenia Nemcami.

Lietadlá Caudron C-445M zohrali v histórii VZ významnú rolu nielen v dopravnej službe, ale aj pri výcviku pilotov, rádiotelegrafistov a mechanikov, čo položilo solídne základy pre budovanie posádok a pozemného personálu pre bombardovacie letky 41 a 42, ako aj pre zvednú letku 1, ktoré vznikli o niekoľko mesiacov neskôr.