

VÝCVIK SLOVENSKÝCH POSÁDOK NA NEMECKÝCH LIETADLÁCH (1942 – 1943)

ŠTEFAN ANDROVIČ

ANDROVIČ, Š.: Training of Slovak aircrews on German aircraft 1942 – 1943. *Vojenská história*, 3, 3, 1999, pp 115 – 125, Bratislava.

The author studied the issue of the Slovak airmen conversion to German technical equipment in the period of 1942 – 1943 on the basis of available archive material. The rich and by its contents unique source of former Slovak Air Arm personnel memories played an irreplaceable role as archive material describing the events. The author also used the private archive, the so-called „Aeroarchive of the author“.

Military History. Slovakia. World War II. Slovak Army.

VÝCVIK NA MESSERSCHMITTOCH V GROVE A DODÁVKY BF-109 E

Po stiahnutí frontových jednotiek slovenských vzdušných zbraní z poľa a vyhodnotení ich operačnej činnosti ministerstvo národnej obrany (MNO) rovnako ako nemecká letecká misia na Slovensku (DLM) dospeli na základe expertíznych posudkov k jednoznačnému záveru, že základnou podmienkou opätovného, ale úspešnejšieho nasadenia slovenského letectva na východnom fronte je modernizácia jeho výzbroje. Svedčí o tom aj korešpondencia nemeckého vyslanca H. E. Ludina v Bratislave s gen. F. Čatlošom. V rokovaní medzi MNO a DLM nemecká strana požadovala postavenie aspoň jednej stíhacej a jednej bombardovacej letky, neskôr aj letky prieskumnej, ktoré mali byť vyzbrojené modernou nemeckou technikou. Čatlošov plán bol však ešte veľkorysejší, počítal s vytvorením troch perutí – stíhacej, bombardovacej a tzv. diaľkozvednej. Príslušný personál mal byť vycvičený vo výcvikových strediskách Luftwaffe. Slovenská strana v záseade s návrhom DLM súhlasila, avšak s podmienkou, že frontové letky – týkalo sa to predovšetkým stíhacej, bude nasadené ako samostatné jednotky v operačnom pásme Rýchlej divízie.¹

DLM v rozpore so štatútom svojej kompetencie prejednávala bez účasti slovenského MNO, pre ktoré bola DLM len poradným orgánom, s orgánmi rišskeho ministerstva letectva (Reichsluftfahrtministerium – RLM v Berlíne odoslanie slovenských letcov na preškolenie do výcvikového strediska Luftwaffe v Ľarup-Grove v Dánsku a tiež dodávku nemeckého materiálu na vybavenie jednej stíhacej letky lietadlami Messerschmitt Bf-109. Lietadlá aj všetok ostatný pomocný materiál potrebný na kompletne vybavenie letky mali byť predmetom obchodnej transakcie s nemeckými dodávateľmi podľa kúpnych podmienok, spôsobu, času a miesta dodávky atď. Do rokovaní bolo zainteresované MNO, ministerstvo zahraničných vecí, DLM, VVZ, Luftwaffe a príslušné podriadené zložky. Hoci podmienky výcviku a dodávky lietadiel Bf-109E neboli ešte do polovice februára 1942 celkom vyjasnené, VVZ v Trenčíne vybralo z viacerých útvarov káder letcov, určených na výcvik v Nemecku (Dánsku). Určení piloti ukončili lietanie už 17. 2. 1942² a postupne sa začali sústreďovať do Piešťan. Sústreďenie celej vybranej skupiny bolo ukončené dôstojníckym zhromaždením večer o 23.00 h dňa 25. 2. 1942.

Nasledujúci deň odišla celá 105-členná skupina VZ cez Prahu do Nemecka. V Piešťanoch sa s transportom v mene MNO rozlúčil gen. A. Pulanich. Cieľom transportu bola výcviková základňa Jagdgruppe Drontheim na dánskej základni Grove. Skupine VVZ velil mjr. let.

¹Collect. J. Rajninec: poznámky (nesprac.) k SVZ – 1942/43; In: Múzeum SNP, B. Bystrica.

²VHA Praha f. MNO – SVVZ – Trenčín, DR z 15. 2. 1942/dôv. tech.

V. Kačka, tvorilo ju 19 pilotov, 47 mechanikov, 24 zbrojárův, 4 špecialisti na palubné prístroje a slaboprúdy, 5 rádiomechanikov, 1 ošetrovateľ padákov a 6 príslušníkov pomocného personálu, vrátane zdravotníkov. Pre riadenie pilotného výcviku určil veliteľ nemeckej Ausbildung Gruppe šiestich skúsených inštruktorov Luftwaffe. Vybraní slovenskí piloti mali dovtedy každý nalietané najmenej 1500 letov v celkovom trvaní asi 400 letových hodín (rtk. J. Jakab dokonca 3443 letov v trvaní 803 hodín). Transport prišiel v nedeľu 1. 3. 1942 do Grove a po všeobecnom oboznámení výcvik sa začal ráno 3. 3. 1942. Mal dve časti, teoretickú a praktickú. Praktické lietanie viedol poručík Luftwaffe Lutter. Lietanie sa začalo na Aradách 96 až 27. 3. 1942. Po absolvovaní 5 až 8 letov s inštruktorom, nasledovali samostatné lety na Ar-96B, nácvik orientácie, lietanie v bojových zostavách a prvý nácvik vzdušného súboja. Kurz mal pridelené štyri Aradá 96B Werk. Nr. 104, 114, 122 a 146 a dva Messerschmitty Me-109D1 (Werk. Nr. 72 a 73). Nemci slovenských pilotov podceňovali. Názornou ukážkou vysokej kvality našich pilotov bol cvičný súboj dvoch Arád 96 dňa 14. 4. 1942 priamo nad letiskom.³ Nemecký inštruktor, feldwebel Burkhardt bol skúsený frontový pilot z Poľska a Francúzska, v bitke o Anglicko mal na konte jedno víťazstvo (ako kpt. skončil vojnu so 61 víťaznými súbojmi). Napriek tomu slovenský čtk. J. Režňák v súboji jeho Arado bez ťažkosti vymanévroval do pozície „zostrelého“, Burkhardt to neočakával a Režňák si vyslúžil pokarhanie nielen od nemeckého inštruktora, ale aj od veliteľa slovenskej letky 13. stot. let. O. Ďumbalu.⁴

Od začiatku apríla sa malo prejsť na lety s Messerschmittmi Bf-109 B a D ako príprava na prechod na lietadlá Bf-109E, ale lietalo sa naďalej len na Aradách, respektíve vôbec nie, pretože jarne počasie v Dánsku to dlho neumožňovalo. Od 5. 5. 1942 sa začal praktický dielenský výcvik na zemi na Me-109 (Bf-109), ale 15. 5. 1942 bolo lietanie celkom zastavené⁵ na príkaz RLM, údajne pre nedostatok pohonných látok. Až 20. 5. 1942 sa začal výcvik na Me-109D Werk. Nr. 73 a na ďalšom medzitým dodanom stroji Werk Nr. 43. Každý samostatný let trval 10 až 25 minút.

Ešte počas príprav na odchod do Grove bola rokováním medzi MNO a DLM určená komisia, ktorá mala v Dánsku kvalitatívne a technicky preveriť 12 ponúkaných strojov Bf-109E-7, ktoré mali po skončení výcviku v Grove preletieť na Slovensko. V slovenskej časti spoločnej komisie na ich prevzatie boli majori let. V. Kačka a J. Trnka, mjr. tech. zbroj. let. Ing. J. Voda, stot. let. O. Ďumbala a por. let. J. Gerthofer. Za DLM to bol popredný predstaviteľ DLM, obštlt. Weh, stbsing. F. Burger a hptm. Bratz. Dňa 12. 5. 1942 odišli vlakom do Berlína slovenskí zástupcovia MNO a VVZ pplk. let. J. Ďurana a mjr. Ing. J. Voda s členmi DLM, aby na RLM prerokovali všetky podrobnosti prevzatia lietadiel a príslušného materiálu pre slovenskú stíhaciu letku.⁶ Nasledujúci deň sa rokovania v Berlíne zúčastnil aj slovenský vojenský pridelenec (ataše) pplk. A. Androvič so svojím zástupcom npor. let. J. Nemetzom. Na RLM im zástupcovia firmy Messerschmitt oznámili, že na prevzatie v Grove je pripravených len 11 lietadiel, pretože dvanásť strojov počas preletu do Dánska havaroval a bol vrátený do materskej továrne na opravu.⁷ Ďalší priebeh rokovania v Berlíne slovenských zástupcov doslova šokoval. Predstavitelia DLM ako „poradcovia“ MNO nielen že nehájili záujmy slovenskej strany, ale otvorene vystupovali proti ich požiadavkám, čo vyvolalo nemalý údiv aj samotných predstaviteľov RLM. Vojenský pridelenec pplk. A. Androvič informoval o tom MNO v Bratislave, ktoré cestou nemeckého vyslanca H. Ludína dôrazne protestovalo.⁸ Pri prerokovaní otázky technického vybavenia letky nemeckými automobilmi pplk. Ďurana požadoval taký počet, aby letka bola schopná na fronte samostatného nasadenia. Stbsing. Burger najprv vyhlásil, že

³Zápisník letov a osob. pamäti J. Režňáka, magnetofon. záznam J. Rajninca.

⁴Osobné pamäti J. Režňáka; magnetofon. záznam; In: collect. J. R.

⁵Osobný denník V. Krišku z Grove (orig. rkp. v súkr. vlastn. rodiny).

⁶Collect. J. Rajninc: ex VHA – Praha:cop.: VVZ – DR č. 20/42; In: Múzeum SNP, B. Bystrica.

⁷Záznam z rokovania na RLM 13. 5. až 16. 5. 1942 (orig. v súkr. vlast. Dr. A. Androviča).

⁸Z pozostalosti pplk. A. Androviča, v súkr. vlast.

slovenská armáda autá „Ford“ nepotrebuje, lebo disponuje dostatočným počtom vozidiel podobného typu, potom obští. Weh tvrdil, že slovenská letka nemusí byť takýmto materiálom vybavená vôbec, lebo o to sa postará nemecká letecká jednotka, vo zväzku ktorej bude letka nasadená. To bol pre slovenských zástupcov ďalší šok, lebo sa nerešpektovala požiadavka slovenského MNO nasadiť našu letku v poli ako samostatný útvar, podriadený veleniu Rýchlej divízie. Weh svojím výrokom nechtiac prezradil, že DLM ani Luftwaffe vôbec nerátajú s nasadením letky v priestore slovenskej RD.⁹ Cieľ Nemcov bol priehľadný, ak by slovenskej vojenskej správe patrili len lietadlá a všetko ostatné vybavenie Nemcom, so slovenskou letkou by prakticky disponovalo nemecké velenie, a nie veliteľstvo RD. Neskôr sa to skutočne stalo, keď slovenskú frontovú letku 13 podriadili nemeckej JG 52.

Naproti tomu úsilím slovenského MNO aj VVZ bolo, aby celá letka VZ s jej Messerschmittmi Bf-109E bola kompletne vybavená nemeckým materiálom podľa predpisov OKH pre útvary Luftwaffe a aby lietadlá aj príslušný materiál boli ešte pred odletom letky na front plnoprávnym majetkom slovenskej vojenskej správy, t. j. aby po uzatvorení kúpnopredajných podmienok bol tento vojenský materiál prevzatý, evidovaný a zaplatený ako inventár našich vzdušných zbraní (VZ). V tom prípade by s kompletnou letkou a jej vybavenosťou aj po nasadení na front disponovalo výhradne slovenské MNO, resp. VVZ. Toto slovenské vojenské orgány síce dočasne dosiahli, ale len pokiaľ boli vo výzbroji letky „Emily“ (Bf-109E). Modernejšie „Fritzy“ (Bf-109F), aj neskoršie „Gustavy“ (Bf-109G) boli majetkom Luftwaffe a slovenská armáda musela za ich užívanie platiť nájom. Rokovanie sa napriek relatívne ústretovému postoju RLM skončilo bez konkrétnych výsledkov, pokiaľ išlo o „Emilov“, a to zásluhou zavádzajúcich, nekvalifikovaných a neraz arogantných postojov zástupcov DLM. Nebol to ojedinelý prípad, vojenský pridelenec pplk. A. Androvič sa gen. Čatlošovi viackrát sťažoval, že Nemci zaujali arogantné odmietavé stanovisko aj pri pokusoch obstaráť náhradné motory pre jediný slovenský dvojmotorový Bloch MB-200. Na ostré výhrady VVZ Weh podráždene reagoval poznámkou, že keď tá „stará bedna nechce lietať, nech ju dajú do šrotu, aj tak vraj k ničomu nie je“.¹⁰

Pôvodný denný program komisie, vypracovaný RLM určoval na 16. mája komisionálnu návštevu výcvikovej základne v Grove, spojenú s prehliadkou slovenskej letky. Po zastavení výcviku bol program doplnený o kategorickú požiadavku prebratia lietadiel. Pritom RLM za asistencie DLM zostavilo tento doplnený program zámerne tak, že pobyt komisie v Grove bol určený len na jeden deň – nedeľu 17. 5. 1942. V priebehu jediného dňa musela komisia vykonať prehliadku celej základne aj slovenskej letky. Pilot Vladimír Kriško vykonal ukážku štartu a pristátia s lietadlom Arado Ar-96, Werk. Nr. 104. Okrem toho komisia musela prekontrolovať 11 lietadiel Me-109E, určených pre VZ. Prvé nemilé prekvapenie čakalo komisiu pri zistení, že z 11 pripravených strojov bolo len päť verzie Bf-109E-7, ostatné boli staršie E-3 a E-4.

Samo preberanie pripomínalo skôr žalostnú frašku ako odovzdávanie strojov v celkovej hodnote niekoľkých miliónov. Zo slovenskej strany sa ku komisii pridali majori Kačka a Trnka, stot. Ďumbala a por. Gerthofer, ale aj tak museli pobyt komisie v Grove predĺžiť, aby lietadlá mohli aspoň písomne prevziať. Komisia prevzala stroje podľa drakových a motorových kníh pre jednotlivé lietadlá, ktoré predložil zástupca firmy Messerschmitt Ing. Kull. Zistilo sa, že na krytoch motorov mali tieto stroje síce napísané „Serie März 42“, vyzerali teda ako nedávno vyrobené, ale všetky predložené dokumenty boli novozaložené, pôvodné drakové aj motorové knihy Ing. Kull odmietol komisii vydať. Bol to nehorázny podvod, ktorý svedčil o nekorektnosti nemeckých obchodných partnerov. Arogantný podraz to bol aj z hľadiska potenciálneho vojenského spojenectva. Komisia dôrazne protestovala, čo prinútilo Ing. Kulla prisľúbiť, že výnimočne vypracuje a predloží doplnujúci zoznam vykonaných opráv, prípadne aj havárií,

⁹Collect. J. Rajninec, cit. pozn. ad 2 a 7 odkazov (nespracovaný materiál k SVZ – 1942/43).

¹⁰Z pozostalosti pplk. A. Androviča (spom.), dtto: J. Rajninec: citov. odkazy.

ktoré tieto stroje prekonali. Podceňovanie a arogantnosť odhalil náhodne aj V. Kriško, ktorý dobre vedel po nemecky, keď začul, ako Kull pred nemeckými mechanikmi ironicky komentuje slovenských dôstojníkov. Až po odovzdaní požadovanej doplňujúcej dokumentácie sa v celej nahote ukázala nečestná hra odovzdávajúcich nemeckých orgánov, v ktorej dominantnú rolu hrali príslušníci „poradného“ orgánu DLM.

Celú situáciu dobre ilustruje preberací protokol stroja Bf-109 E-7/trop., Werk. Nr. 6474, so zamontovaným motorom DB 601A, Werk. Nr. 63928. V novozaloženej knihe mal tento motor uvedených 358 odlietanych hodín a jednu čiastočnú revíziu opravu.¹¹ V dodatočne predloženom zozname opráv Ing. Kull však uviedol, že ten istý motor má za sebou už štyri generálne opravy. Keďže podľa predpisov RLM každá generálka motora sa vykonávala po troch čiastočných revízijských opravách, komisii bolo jasné, že motor má v skutočnosti odlietanych najmenej 600 hodín, z toho takmer polovicu v prašnom prostredí africkej púšte. Podobných prípadov bolo viac, ale všetky mali spoločného menovateľa – mali odberateľovi zatajiť skutočný technický stav lietadiel. Aj pred slovenským MNO sa vynoril ťažký problém, ako sa zachovať voči takej arogancii sebavedomého tzv. obchodného partnera. MNO, už poučené z referencií členov komisie, si bolo vedomé, do čoho vstupuje, ale hoci to bol doslova riskantný hazard, nemalo iné východisko ako podrobiť sa nekorektným manierom silnejšieho partnera diktujúceho pravidlá tejto hry.

Ďalším problémom bolo ohodnotenie funkčnej kvality preberaných lietadiel. Pri ich prehliadke došlo k prudkej výmene názorov medzi stbsing. Burgerom z DLM a pplk. let. J. Ďuranom, ktorý patril medzi najlepších odborníkov VZ. Ďurana mal výhrady k spôsobu preberania strojov, Burger trval na dodržaní nemeckých predpisov, podľa ktorých v Luftwaffe preberali velitelia Jagdstaffel pre svoje letky všetky stroje po opravách v dielňach. Takýto stroj mal vydržať ďalších 150 letových hodín v 100-percentnej bojovej hodnote až do najbližšej generálky. Burger nechcel pochopiť, že išlo o obchod, kde kupujúci mal iné nároky ako bežný užívateľ v Luftwaffe. Komisia striktne žiadala pre každý stroj globálne údaje o životnosti, opravách aj haváriach motorov aj drakov, ale Nemci nakoniec oficiálne len stroho Slovákom oznámili, že nijaké údaje im nevydajú.¹²

Komisia nakoniec na základe všetkých získaných informácií aj vlastných technických poznatkov priznala drakom preberaných lietadiel maximálne 60 percent a motorom 40 až 50 percent ich skutočnej hodnoty. Slovensko však muselo zaplatiť ako za kvalitné, celkom nové lietadlá. Dôvod, prečo slovenská komisia nakoniec pristúpila na taký ponižujúci obchodný diktát, bol ten, že RLM nekompromisne trvalo na stanovisku, že slovenskí piloti v Grove môžu na týchto lietadlách lietať, až keď stroje prevezme do majetku slovenská vojenská správa a zaviazá sa, že uhradí škody spojené s prípadným poškodením stroja počas výcviku. Dňa 22. 5. 1942 k takémuto poškodeniu skutočne došlo a Nemci prípad okamžite využili, hoci pilot Hodro, ktorý údajne nehodu zapríčinil, v zápisnici uviedol, že príčina bola technického charakteru, teda z viny nemeckých mechanikov.

Keďže platnosť preberacích protokolov bola podmienená ich schválením na MNO, v úsilí začať čo najskôr v celom rozsahu s výcvikom MNO dohodlo so zástupcami RLM a DLM, že ak bude schválenie preberacích protokolov v Bratislave trvať dlho, MNO sa zaviazá uhradiť všetky škody, vzniknuté prípadným poškodením lietadiel slovenskými pilotmi pri výcviku. Týkalo sa to aj Hodrovho prípadu. Priebeh rokovaní v Berlíne aj v Grove bol demonštráciou nemeckej arogancie a podceňovania slovenských partnerov. Celý prípad mal dlhodobé dozvuky a výrazne narušil vytváranie ilúzií o dobrých slovensko-nemeckých vzťahoch. Korunu nepriateľstva voči Slovensku nasadil obstlt. Weh, keď v Grove využil zaneprázdnenie pplk. Ďurana pri technickom preberaní lietadiel a svojvoľne navštívil ubikácie slovenského mužstva. Napriek prítomnosti zástupcu slovenského vojenského prídelenca v Nemecku npor. J. Nemetza

¹¹Preberací protokol stroja – v súkr. vlastníctve kpt. Š. Záhradníka.

¹²VHA – Praha: f. MNO – S – VVZ/1942 – Taj.: Protokoly z rokovaní v Berlíne a Grove.

si pri vstupe do každej miestnosti vynucoval v štýle nemeckého drilu hlásenie službukonajúceho poddôstojníka, kontroloval veci, ktoré mu neprináležali do funkcie atď. Npor. Nemetz na správanie Weha upozornil pplk. Androviča, čo malo za následok odmietnutie ďalšej plánovanej cesty slovenskej komisie do Nemecka dňa 22. 5. 1942. Celý prípad nebol ojedinelý v slovensko-nemeckých vzťahoch, mal obdoby pri iných rokovaniach súvisiacich s modernizáciou slovenskej armády a dodávkami výzbroje, výstroja a iného vojnového materiálu z Nemecka na Slovensko, čo však už nesúvisí priamo s dejinami slovenských vzdušných zbraní.

Po všetkých uvedených obštrukciách a prietahoch RLM konečne súhlasilo s ukončením výcviku slovenských letcov v Grove. V dňoch 15. až 18. 6. 1942 piloti vykonali ostré streľby na pozemný cieľ a 1. júla sa výcvik oficiálne skončil. V jeho priebehu frekventanti vykonali priemerne 10 až 17 letov na Ar-96B, 12 až 13 letov (každý pilot) na Bf-109B alebo D a 11 až 13 letov na výkonnejších Bf-109E. Na každého slovenského pilota pripadlo v úhrnnom čase 16 až 24 letových hodín.¹³

Po skončení výcviku z jedenástich prevzatých strojov Bf-109E bolo pripravených k preletu na Slovensko 7 strojov, z toho štyri Bf-109 E-4 (Werk. Nr. 2787, 2945, 3317, 3461), jeden Bf-109 E-7 (Werk. Nr. 5244), ktoré 3. 7. 1942 preleteli stot. let. Páleníček, por. let. Gerthofer, rtk. Jakab, rtk. Cyprich a čtk. Brezina po trase Grove – Ludwiglust – Zerpst – Lignitz – Olomouc do Piešťan, spolu s dvoma Bf-109E-2 (Werk. Nr. 972 a 993), ktoré pilotovali majori let. V. Kačka a J. Trnka.¹⁴ Ostatní piloti a technický presonál odišiel z Grove 1. 7. 1942 o 12,30 h vlakovým transportom cez Padborg, Flensburg, Berlín, Prahu a Břeclav do Bratislavy, kde prišiel až 5. 7. 1942 o 23,55 h. Nikto ich tam nevítal. Až na druhý deň ráno transport dorazil do Piešťan.¹⁵ Ďalšie tri stroje Bf-109E-3 (Werk. Nr. 1572), E-4 (Werk. Nr. 5015) a E-7 (Werk. Nr. 6476) po dodatočnom prevzatí prileteli do Piešťan až 25. 8. 1942. Posledný, jedenásty stroj Bf-109E-7/trop (Werk. Nr. 6474) prelietaval až 4. 7. 1942 čtk. Martiš, ktorý však musel v Lignitz núdzovo pristáť a stroj poškodil. Ten musel ísť do opravy v dielňach Luftwaffe, kde ho potom prevzal por. let. Gerthofer až 5. 9. 1942. Preletel s ním do Trenčianskych Biskupíc, kde ho technici leteckého parku najprv technicky prevzali a až potom bol prelietnutý do Piešťan.¹⁶ Ako náhradu za tento neprevzatý stroj stot. Ďumbala 5. 7. 1942 vo Wiener-Neustadte prevzal iný Bf-109E (Werk. Nr. 2028), lenže musel s ním pri prelietavaní núdzovo pristáť na letisku Wien-Aspern. Poškodené lietadlo muselo ísť do opravy a až 13. 8. 1942 s ním Ďumbala konečne preletel na Slovensko. Stroj mal civilnú, tzv. preletovú nemeckú imatrikuláciu D-IW+??.¹⁷ Všetky stroje boli postupne technicky prehliadnuté a zaevidované v leteckom parku vzdušných zbraní v Trenčianskych Biskupiciach, kde im v dielňach LP zatreli pôvodné výsostné oznamenie Luftwaffe a nahradili ho výsostnými znakmi slovenského vojenského letectva.¹⁸ Zaujímavá je poznámka rtk. J. Jakaba, ktorý vo svojom zápisníku letov uvádza, že z Grove preletel nie oficiálne uvádzaný Bf-109E, ale typ Bf-109D-1. Nepodarilo sa zistiť, ktorý údaj je správny.¹⁹

Predstavitelia DLM nezabudli pplk. let. Ďuranovi jeho odmietnutie prevziať olietané a repasované staršie stroje Bf-109E ako „nové“. Po návrate z Nemecka sa obštl. Weh sťažoval priamo na MNO u gen. Čatloša. Vojenský pridelenec pplk. Androvič bol pozvaný na konzultácie do Bratislavy, ale ten Ďuranu obhajoval a vyhlásil, že na väčšine rokovaní v Nemecku nebol on, ale jeho zástupca pre veci letecké, npor. Nemetz. Ten tiež dosvedčil Wehovo spupné správanie pri návšteve ubikácií slovenských vojakov v Grove. Nakoniec však Nemci dosiahli svoje. Na nátlak DLM bol pplk. let. J. Ďurana najprv zbavený velenia leteckého pluku

¹³VHA – Praha:f. MNO – S – VVZ/1942 – Taj.: Závěrečná správa o výcviku v Grove.

¹⁴Zápisník letov (cop.) por. J. Gerthofera, mjr. Trnku, čtk. Brezinu a rtk. Jakaba.

¹⁵Súkromný denník V. Krišku z Grove (cop. in: collect. Ing. Š. Androvič

¹⁶Zápisník letov (cop.) por. J. Gerthofera.

¹⁷Fotodok. in: collect. Ing. Š. Androvič a J. Rajninec.

¹⁸Inf. Š. Záhradník, Trenčín (1958).

¹⁹Zápisník letov (cop.) rtk. J. Jakaba; In: collect. J. Rajninec.

v Piešťanoch a poslaný na nútenú dovolenku, neskôr v polovici augusta 1942 bol menovaný veliteľom letiska Vajnory a velenie pluku po ňom prevzal mjr. let. Karol Sojček.²⁰ Odstavením Ďuranu z predsedníctva preberacej komisie MNO pre tzv. „Program Bf-109“ sa naplnili zámery DLM s týmto nečistým obchodom so Slovenskom, a tak sa otvorila už bezproblémová cesta na postupnú dodávku pestrej zmesi tridsiatich olietanych Messerschmittov Bf-109E rôznych verzií, ktoré Slovensko muselo zaplatiť v plnej hodnote kvalitných nových strojov. Boli dodané (všetky olietané) tieto stroje:

- 1 ks Bf-109 verzie D-1
- 1 ks Bf-109 verzie E-1/B
- 2 ks Bf-109 verzie E-2
- 2 ks Bf-109 verzie E-3
- 15 ks Bf-109 verzie E-4
- 9 ks Bf-109 verzie E-7, resp. verzie E-7/trop.

Spolu to bolo 30 Messerschmittov.²¹

VÝCVIK NA NEMECKÝCH CVIČNÝCH LIETADLÁCH A ICH DODÁVKY

Z devätnástich absolventov stíhacieho výcviku v Grove boli vybraní štrnásti, ktorí boli začlenení do stavu stíhacej letky 13 v Piešťanoch, kde sa 1. septembra 1942 začala formovať jej frontová skupina. MNO na základe predchádzajúcich dohovorov počítalo s tým, že letka bude na východnom fronte operovať ako samostatný letecký útvar, a tak bolo treba upraviť všetky stroje, s ktorými sa počítalo na frontové nasadenie. Postupne všetky stroje prešli ešte raz revíznou prehliadkou v leteckých dielňach LP v Trenčianskych Biskupiciach, kde bolo odstránené pôvodné výsostné označenie Luftwaffe vrátane trupových znakov a tzv. transportného továrenského (preletového) označenia. Pôvodné znaky boli nahradené znakmi vzdušných zbraní (VZ): modrý, bielo lemovaný kríž s červeným kontrastným terčom v strede. Kamufláž bola doplnená na trupe žltým prstencom a žltým označením koncov krídel na spodnej strane. Na zvýraznenie príslušnosti k slovenskej frontovej letke dostali všetky lietadlá Bf-109E ešte prídavné označenie vo forme štylizovaného znaku namaľovaného po oboch stranách motorového krytu. Letecký park vykonal evidenciu strojov, každý z nich bol po oboch stranách trupu označený bielym identifikačným číslom označujúcim zavedenie lietadla v zostave letky 13.²² Tieto úpravy v leteckých dielňach trvali istý čas. Aby sa príprava tzv. frontovej garnitúry nezdržovala, bolo treba využiť iné typy lietadiel, ktoré boli k dispozícii. Pre nedostatok vhodných výcvikových strojov piloti využívali na udržovacie lety väčšinou lietadlá Avia B-534, alebo cvičné jednoplošné lietadlá nemeckej výroby Klemm Kl-35D. Avie boli štandardným stíhacím strojom, ktorý VZ užívali aj v prvej fáze vojny proti ZSSR, všetci piloti ich dobre poznali. Klemmy boli dodané až v rámci nemeckých dodávok.

Prvých 12 strojov Kl-35D pre VZ bolo zakúpených vo firme Klemm Flugzeugbau GmbH. v Böblingene prostredníctvom organizácie Wirtschaftsgruppe Lufthart Industrie. Preberanie a verifikačné lety vykonala ešte 1. 10. 1941 v Trenčianskych Biskupiciach komisia VZ na čele s vtedajším stot. let. Júliusom Trnkom.²³

Boli to stroje Werk. Nr. 2041, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 4040, 4042, 4044 a 4045. Mali marking slovenského vojenského letectva (VZ) a po dodávke ďalších Klemmov roku 1942 dostali všetky ešte trupové identifikačné označenie vo forme písomného kódu (štyri písmená VO-AI a ďalšie). V septembri 1942 MNO zakúpilo ďalších 19 strojov (Werk.

²⁰Poznámkový (nesprac.), materiál J. Rajnina k SVZ – 1942/43; In: Múzeum SNP, B. Bystrica.

²¹VHA – Praha: Preberacie protokoly Messerschmittov Me-109 pre VZ (excerp. mat. J. R.).

²²Piloti letky neskôr často používali tieto identifikačné čísla aj v záznamoch do zápisníkov letov a iných dokumentov.

²³Zápisník letov J. Trnku a Š. Záhradníka za rok 1941.

Nr. 3309, 3310, 3311, 3312, 3313, 3314, 3316 až 3322 a ďalšie nezist. Werk. Nr.) z celkovej dodávky 33 lietadiel Kl-35D pre Slovensko.²⁴ Tie boli spolu s tromi Aradami Ar-96A-1 prevzaté a 28. 8. 1942 ich zalietli mjr. let. J. Trnka a rtk. J. Jakab.²⁵ Treba poznamenať, že prvý Klemm 35D zakúpilo MNO ešte v roku 1940 pre svoju podriadenú zložku (civilnú) SLES. Bol to školný a cvičný stroj, na ktorom výcvik nebol taký problematický ako na iných cvičných nemeckých typoch. Oboznámenie aj výcvik slovenskí piloti ľahko zvládli v rámci bežnej praxe. S nákupom Klemmov tiež neboli ťažkosti.

Arado-96 bol ďalší typ cvičného stroja tzv. vyššieho štandardu, s ktorým počítalo VVZ ako tzv. prechodovým typom pre výcvik stíhacích pilotov. Stroj mal už zaťahovací podvozok a vyhovoval koncepcne aj technicky ako moderný cvičný stroj. S jeho nákupom boli však oveľa zložitejšie problémy ako s Klemmom 35D. Spôsob, akým sa uskutočňovalo dojednanie aj dodávka Arád pre VZ, je len ďalším príkladom kompetenčných rozporov medzi jednotlivými zložkami nemeckých styčných a poradných orgánov pri slovenskom MNO.

Zmluvou medzi Nemeckou ríšou a Slovenskou republikou z 30. 1. 1940 bol pri nemeckej vojenskej misii (DHM) zriadený orgán tzv. Wehrwirtschaftsoffizier, t. j. dôstojníka pre brané hospodárstvo na Slovensku. Úlohou tohto odborného a poradného orgánu, spoločného pre DHM a DLM pri MNO bolo okrem iného aj posudzovanie a odporúčanie zbrojných dodávok pre slovenskú armádu. Do kompetencie oboch týchto nemeckých misií spadali schvaľovacie rozhodnutia o navrhovaných dodávkach zbraní a zbrojných systémov vrátane letectva. Dňa 5. 12. 1941 zaslala letecká továreň Arado Flugzeugwerke GmbH Potsdam prostredníctvom berlínskej inštitúcie Wirtschaftsgruppe Lufthart Industrie (WLI) slovenskému Veliteľstvu vzdušných zbraní (VVZ) v Trenčíne ponuku na dodávku troch lietadiel Arado-96 s motormi Argus As-10C.²⁶ Ponuku slovenské MNO prostredníctvom VVZ akceptovalo, požiadavku DLM potvrdila, ale ponukové listy zneli len na typ Ar-96, bez údajov o zabudovaných motoroch. Po podpise zmluvnej pohľadávky nakoniec vyšlo na svetlo, že ide o dodávku (už akceptovanú) troch Arád-96, ale staršej verzie Ar-96-A1 s menej výkonnými motormi Hirth, bez nastaviteľných vrtúľ a zameriavačov na pozemné ciele (PC), teda v podstate o trochu modernejšie, ale stále iba elementárne výcvikové stroje pre stíhacie letectvo. Bol to v podstate ďalší nemecký obchodný podraz voči slovenskému zákazníkovi. Zmluva bola však podpísaná, právoplatná a na jej základe Nemci dodali prvé dve Arády, tretie nedoletelo, vraj pre poruchu za letu. Prvý stroj s motorom Hirth ostal na Slovensku ako jediný, druhý vrátili pre technické chyby, tak ako neskôr v prípade Messerschmittov Me-109, to totiž boli olietané stroje.²⁷

Vytriezvenie prišlo 19. 2. 1942 vo forme listu WLI, v ktorom táto inštitúcia uviedla bez udania dôvodu, že objednávku troch Arád nemôže vôbec zabezpečiť, prvé Arado však späť nežiadali. V ďalšom liste, ktorý v rovnakej veci prišiel až 29. 5. 1942, tentoraz od DLM, ozamovali, že berlínske RLM súhlasí s dodávkou troch Arád 96 pre VZ a odporúča MNO, aby vo veci vyjasnenia tejto spornej dodávky vstúpili do priameho rokovania s továrňou Arado. Preberanie a zalietanie týchto troch Ar-96A-1 potom prebehlo 28. 8. 1942 na letisku Trenčianske Biskupice. Stroje Werk. Nr. 2881, 2883 a 2884 prebrali mjr. let. J. Trnka a technický dôstojník leteckého parku npor. let. Š. Záhradník.²⁸ Súčasne MNO objednalo od fi. Arado prostredníctvom DLM dňa 20. 8. 1942 ďalšie 3, čím sa konečná požiadavka uzatvorila na počte šiestich strojov Ar-96. Z prvej, už dodanej trojice Ar-96 bol Werk. Nr. 2884 náhradou za pôvodný Werk. Nr. 2882 (tiež s motorom Hirth), ktorý slovenské MNO po prezentovaní vrátilo pre technické nedostatky. Požiadavka na ďalšie tri Ar-96 bola už presne špecifikovaná na verziu Ar-96B s mo-

²⁴Zistené výrobné čísla strojov podľa preberacích listov LD-LP, ktoré sa všetky nezachovali.

²⁵Zápisník letov. J. Trnku a J. Jakaba za rok 1942, v súkr. zbierkach J. Rajnina a Š. Androviča.

²⁶VHA – Praha – f. MNO – S – VVZ/dôv. tech. 942: cop. ponukového listu WLI – Berlín.

²⁷Prvé Arado Ar-96A dostalo vo VZ trupové označenie čierna „I“. Vrátene druhého stroja pozri dokl. VHA – Praha – f. MNO – S – VVZ/taj.: Dokument VVZ – Trenčín, č. 111. 981/1942.

²⁸Zápisník letov J. Trnku a Š. Záhradníka, zázn. z 28. 8. 1942.

torom Argus.²⁹ Objednané tri stroje Ar-96B potom postupne prichádzali, počnúc 26. 2. 1943. Na jar 1943 začal na nich v Piešťanoch prípravný výcvik tzv. 2. garnitúry pilotov letky 13. Treba poznamenať, že v druhej trojici dodaný (v poradí štvrtý) stroj Ar-96 Werk. Nr. 2879 bol tiež len starší typ verzie Ar-96A so zabudovaným motorom Argus As-10C, s ktorým výrobca dodával modernejšie stroje tohto výrobného radu, verzie Ar-96B. V zápisníku letov pilotov sa uvádzajú len výrobné čísla (Werk. Nr.) lietadiel z prvej trojice, kde išlo o stroje verzie „A-1“. Neskôr už boli uvádzané len ako stroje „Ar-96“, teda bez špecifického označenia verzie, tiež bez výrobného čísla. Preto je ťažké identifikovať ten-ktorý konkrétny stroj. Podľa informácií súčasníkov boli Aradá z prvej trojice neskôr pridelené jednotlivým letkám VZ ako spojovacie, na výcvik pilotov boli určené ďalšie tri stroje z druhej dodávky.³⁰

VÝCVIK BOMBARDOVACÍCH LETCOV NA KRYME A V NEMECKU – LETKA 41

Za zrod slovenského bombardovacieho letectva možno považovať rozhodnutie VVZ z 12. 6. 1943, ktorým sa od 30. 6. 1943 zriadila nová bombardovacia letka 41. Za jej veliteľ a bol určený stot. let. P. Gašparovič. Letka bola začlenená do leteckej skupiny, určenej na postupné operačné nasadenie na východnom fronte a súčasne na dodanú nemeckú leteckú techniku.³¹

Pre výcvik na lietadlách He-111 bolo určených spolu 212 príslušníkov VZ, z toho 21 dôstojníkov, 5 rotmajstrov, 61 poddôstojníkov z povolania a 125-členná skupina mužstva. Títo vybraní príslušníci VZ boli sústredení v Nitre. Za priameho predstaveného celej skupiny bol určený stotník let. Peter Gašparovič, veliteľ letky 3. Sústredenie bolo ukončené 21. júna 1943 o 16,00 h Letka He-111 s definitívnym oznamením „letka 41“ bola zriadená dňom 30. júna 1943. Súčasne letka 3 prestala vykonávať výkonnú leteckú službu a zostala rámcovou. Jej dovtedajší veliteľ P. Gašparovič bol menovaný za veliteľa letky 41. Všetky potrebné hospodárske a technické náležitosti na jej vybavenie zabezpečil letecký park a technická letka 2 v Nitre. V poli bola letka po intendantnej stránke podriadená slovenskej Rýchlej divízii. Po hospodársko-správnej stránke bola pričlenená k veliteľstvu skupiny vzdušných zbraní, ktorá bola ako celok podriadená veliteľovi Rýchlej divízie. Súčasne s prípravou vytvorenia letky 41 sa začali aj rokovania o dodaní asi 10 strojov He-111 pre VZ, okrem dvoch, ktoré už vlastnili (trupové čísla S-81 a S-82). Po definitívnom sformovaní letky 41 odišla do Saki vlakovým transportom cez Žilinu, Košice, Mukačevo, Dnepropetrovsk, Záporožie do Novoalexejevky, okrem troch letcov, ktorí na miesto určenia odleteli lietadlom (mjr. M. Lisický, stot. A. Matúš a čtk. z povolania F. Počiatok ako palubný mechanik).³² Vlakový transport na východ viedli: pplk. let. Karol Sojček, veliteľ leteckého pluku, pplk. Alojz Ballay, náčelník štábu VVZ. V skupine ďalej cestovali: stot. Peter Gašparovič, veliteľ letky 41, členovia štábu frontovej leteckej skupiny, npor. Ján Jančíga, npor. Jozef Gurský a npor. Ladislav Sottník, technici letky 41 npor. M. Vančo a por. Š. Mlýnsky, piloti – poručníci J. Pavlovič, K. Novotný a ďalších 16 pilotov – poddôstojníkov, pozorovatelia nadporučíci V. Gábriš a F. Sládeček, poručníci B. Rohály, J. Fredsam a J. Pejko, 13-členná skupina leteckých pozorovateľov – aspirantov, skupina rádioperátorov, mechanikov, zbrojárrov atď. Na Kryme ich ubytovali najprv len pod vojenskými stánkami v Novoalexejevke. Až 8. 7. 1943 sa im ušlo lepšie ubytovanie v kúpeľnom mestečku Saki na západnom pobreží Krymu, kde bolo aj výcvikové stredisko.³³ Výcvik viedli nemeckí in-

²⁹VHA – Praha – f. MNO – S – VVZ/taj.: Objedn. VVZ na tri stroje Ar-96B s motorom Argus 10C.

³⁰Inf. via: J. Trnka, Š. Záhradník, V. Cvacho a ďalší.

³¹VHA – Praha – f. MNO – S – VVZ: List VVZ č. 20. 486 Taj. let. 1943 z 12. 6. 1943.

³²Zápisník letov M. Lisického a A. Matúša, tiež inf. Ing. M. Beznáka.

³³Inf. via: mjr. Ing. M. Beznák a M. Fajnor, Trenčín.

štruktóri na štyroch starších, od Luftwaffe zapožičaných strojoch Heinkel He-111H. Nacvičovali sa orientačné prelety, súhra posádok aj ostrá strelba na plávajúce terče na mori.³⁴ Táto skupina mala po skončení ostať na fronte a vytvoriť základ pre efektívnejšie využitie bombardovacieho letectva VZ. Výcvik na Kryme sa však časovo preťahoval, okrem iného aj vinou viacnásobného poškodenia niektorých lietadiel. Zapožičané He-111 boli staršie stroje s drevenými vrťuľami. Slovenská strana musela za ich používanie zaplatiť Nemcom nájom za každú odlietanú hodinu aj poškodenie, spôsobené slovenskými letcami. Stroje mali nemecký marking, len vrťuľové kužele boli označené slovenskou trikolórou. Služobná komunikácia počas letov bola v nemčine. Lietajúci personál bol rozdelený podľa odbornosti do štyroch skupín, a to piloti, pozorovatelia, palubní mechanici a palubní telegrafisti. Na tieto skupiny bol zameraný výcvik. Teoretické poznatky zahrňovali navigáciu, bomby a zapaľovače, meteorológiu, zbrane, denné cvičenie morzeovky pre všetkých príslušníkov posádky. Školenie bolo veľmi intenzívne, striedavo prerušované telovýchovou a kúpaním v mori i v teplej vode v kúpeľoch. Na mori sa nacvičovalo aj narábanie s gumovými záchrannými člmi. Neskoršie sa zostavovali jednotlivé posádky podľa ich vlastného rozhodnutia. To platilo len pokiaľ, ak vo vytvorenej posádke nebol dôstojník. Ten si určoval zloženie posádky podľa vlastného výberu.

Letke 41 boli z nemeckej strany pridelené 4 lietadlá He-111 rôznych typov. Na týchto strojoch sa začal výcvik jednotlivých posádok, spočiatku len okruhov v okolí letiska, ktoré bolo priamo pri Čiernom mori. Letisko bolo dostatočne veľké, o čom svedčí aj okolnosť, že na ňom počas Jaltskej konferencie pristála oficiálna americká a anglická delegácia. Vybavenie lietadiel bolo veľmi dobré, účelne pripravené na bombardovanie, vyzbrojené guľometmi na vlastnú obranu proti nepriateľským stíhačom, pilot mal chránený chrbát pancierovou doskou.

Po zvládnutí navigácie a po ukončení prednášok boli vykonané prísne testy na mapách, až potom sa začali navigačné lety. Tie boli v porovnaní so slovenskými pomermi veľmi dlhé, poučné a na osvojenie navigácie v praxi veľmi účinné. Lietadlo sa napríklad na trati Saki – Kerč (pristátie) – Kirovograd (pristátie) – Saki alebo Saki – Kerč (pristátie) – Záporožie (pristátie) – Nikolajev (pristátie) – Saki. Ďalšia používaná trasa Saki – Uman (pristátie) – Kirovograd (pristátie) – Nikolajev (pristátie) – Saki.

Strelba z palubných zbraní sa konala pri Čiernom mori z guľometu MG-15. Letecký personál chodil na odborné zdravotné prehliadky v nemeckej nemocnici v Simferopole. Zároveň sa konali skúšky so simuláciou výšky až 7000 m. Skúšky dopadli dobre. Počasie bolo dobré, obloha bez mračien, zatiaľ nepršalo, ale letcov trápili veľké horúčavy. Nemci to pomohli vyriešiť tak, že letke 41 požičali modré plátenné nohavice a košele. (V tom čase uletel na pripravenom spojovacom lietadle Klemm 35 palubný mechanik Murgaš s ruským pilotom, ktorý bol väznený v blízkom malom koncentračnom tábore.)

Osádky, ktoré vykonali všetky navigačné lety, boli vybrané na odlet do Nemecka do bombardovacej školy v Greifswalde na baltskom pobreží. Výcvik na Kryme prerušil až postup Červenej armády, ktorá Krym odrezala, a tak znemožnila Nemcom výcvik v Saki ukončiť. Luftwaffe musela výcvikovú základňu zrušiť a evakuovať. Toto rozhodnutie len urýchlilo odchod slovenských letcov do bombardovacej školy v Greifswalde.³⁵ Do tejto školy odleteli dve kompletne posádky 8. 9. 1943. Prvá posádka: por. Belo Rohál pozorovateľ, čat. Štefan Kovalinka pilot, rtk. Pavol Dubravský palub. telegrafista, čat. Ján Rosinec palub. mechanik. Druhá posádka: por. Karol Novotný pilot, des. ašp. Matej Beznák pozorovateľ, rtk. Štefan Čech palub. telegrafista, des. Štefan Illy palubný mechanik. K uvedeným kompletným posádkam boli pričlenení ďalší pozorovatelia: npor. let. Viliam Gábriš, npor. let. František Sládeček, por. let. Juraj Pejko, slob. ašp. Imrich Zimáni, strel. ašp. Rudolf Grach.

Letisko v Greifswalde bolo umiestnené pri Baltskom mori v jeho blízkosti. Greifswald bol vzdialený asi 5 km, spojený kanálom s morom a do mesta premávala úzkokolejná železni-

³⁴Inf. via: mjr. Ing. M. Beznák (1987 – 1997): Informácie o strojoch He-111 H. 23 nie sú správne.

³⁵Rozkaz č. 15 leteckej skupiny VZ na Kryme zo dňa 9. 9. 1943 (collect. M. Beznák).

ca. Bola tu lekárska univerzita, divadlo, balet, nemocnica a pekné kostoly, námestie a chodníky čisté. Na letisku boli ubytovaní osobitne dôstojníci, poddôstojníci a aspiranti tiež samostatne s vlastnou jedálňou. Ubytovanie v 3-posteľových izbách, vankúše a deky v bielych poťahoch, teplá a studená voda po celý deň. Školenie bolo zamerané jednoúčelovo na nácvik bombardovania, nechýbala denne morzeovka, letecké zbrane, bomby, meteorológia a práca s bombardovacím zameriavačom LOTFE VIID, vykonávanie náletov na tzv. tepich, ktorý sa pohyboval na zemi po valcoch v nastavenej rýchlosti. Ďalej boli k dispozícii menšie zameriavacie zariadenia, na ktorých boli premietané filmy zo skutočného bombardovania, napríklad Lon-dýna. Na týchto prístrojoch bolo možné nastaviť aj rýchlosť a smer vetra. Po uskutočnení celého náletu na určený cieľ na filme sa prístroj zastavil a malé svetielko na fotografii ukazovalo zásah, ktorý bolo možno v stanovenej mierke vyhodnotiť. To bol na začiatku denný výcvik pozorovateľov. Až po zvládnutí uvedených pomocných zariadení sa začalo bombardovanie z lietadla na cieľ, ktorý bol umiestnený v zátoke mora, kde bol z dosák pozbíjaný cieľ sfarbený čierno-bielymi pásmi v rozmeroch 30 x 30 m. Bomby boli z betónu s hmotnosťou 50 kg a boli uložené v bombovnici v počte 32 ks. Lietadlo He-111 unieslo 2000 kg bômb. V boji sa používali väčšinou 250 kg bomby, ktoré boli umiestnené v bombovnici namiesto 4 bômb hmotnosti 50 kg. Bombardovanie bolo zaujímavé aj z toho pohľadu, že opravy kurzu pri nalietavaní na cieľ robil pilot lietadla spolu s pozorovateľom. Pozorovateľ mal k dispozícii malú páčku pri ľavej ruke a tou ovládal smerové kormidlo, pilot riadil malé krídelká na konci krídiel, a tak ovládal náklon lietadla na požadovanú stranu. V tom musela byť činnosť pilota a pozorovateľa úplne koordinovaná, lebo od nej závisela presnosť zásahu. Úplne doladovanie rýchlosti lietadla s rýchlosťou, ktorá sa nastavovala na zameriavači, bola veľmi dôležitá, lebo ju mohol pozorovateľ sledovať v okulári a správne nastavenie rýchlosti bolo dosiahnuté tým, že cieľ presne zostával na priesečnej čiare zameriavača. Rýchlosť vetra a jeho smer sa nastavoval na zameriavači a aby cieľ nevybočoval zo strany na stranu na čiare osi lietadla, musel pozorovateľ spolu s pilotom robiť opravy kurzu. Na opravu sa používali dva rozkazy, a to vľavo (alebo vpravo), hrubo (grob) alebo jemne (fain), aby sa dosiahla potrebná situácia, že cieľ zostával trvale na osovej čiare zameriavača. Túto fázu letu neovládali naši piloti dokonale, a preto ich Nemci vzali na samostatné lietanie so svojimi pilotmi a naši dostali na bombardovanie nemeckých pilotov. Výsledky sa výrazne zlepšili, lebo nemeckí piloti dokázali aj vo výške 4000 m udržať lietadlo po oprave kurzu tak, že sa vôbec „nerozkývalo“. Odhod bômb nastal automaticky, keď sa v okulári zameriavača stretli dva trojuholníky. Inštruktori v škole boli na vysokej odbornej úrovni, všetci boli záložníci, ktorí mali odlietané stanovenej normy letov. (Veliteľ školy Lindner bol tiež major v zálohe.) Najviac náletov na cieľ bolo vykonaných z výšky 3000 m, ale bombardovalo sa aj z výšky 4000 m. Každý pozorovateľ sa mohol presvedčiť o svojej „dokonalosti“, na to slúžila vyhodnocovacia miestnosť. Tu mali naši príslušníci bombardovacieho kurzu vlastný panel, kde boli podľa jednotlivých pozorovateľov vy-značené dopady všetkých bômb v stanovenej mierke. Prestalo vystatovanie, že niektorí z pozorovateľov trafili presne cieľ – „len tak triesky lietali“.

Prichádzal koniec vyučovania. Posádka prvého lietadla sa chystala na odlet späť na Krym. Odlietali 15. 10. 1943 o 12,00 h v zložení npor. let. Viliam Gábriš pozorovateľ, čtk. Štefan Kovalinka pilot, rtk. Pavol Dubravský palub. telegrafista, čat. Ján Rosinec palubný mechanik, ako pasažieri npor. František Sládeček, por. let. Juraj Pejko. Dňa 24. 10. 1943 odletela druhá posádka v zložení por. let. Karol Novotný pilot, des. ašp. Matej Beznák pozorovateľ, rtk. Štefan Čech palubný rádiotelegrafista, ako pasažieri pozorovateľa por. let. Belo Rohál, slob. ašp. Imrich Zimáni a strel. ašp. Rudolf Grach. Desiatnik Jozef Illý palubný mechanik zostal po operácii slepého čreva v nemocnici v Greifswalde. Táto posádka v dôsledku leteckého náletu na severné Nemecko musela pristáť v Poznani, no pri pristáti sa zlomila ostruha, takže musela v Poznani prenocovať. Na druhý deň odletela do Krakova, lebo povolenie na let do Piešťan mohla získať len na veliteľstve letiska v Krakove. Pri veľmi hustej hmle musela nad Krakovom

krúžiť, až ich vystreľovaním rakiet zo zeme a zo stredu letiska dokázali nasmerovať na pristátie. Pilot Novotný vypadol z hmly asi vo výške 30 m v polohe, s pravým krídlom kolmo na zem, a tak preletel medzi dvoma zaparkovanými Fw-190, lietadlo ihneď vyrovnal a tvrdo pristál na trávnatéj ploche letiska. Po vybavení formalít s preletom do Piešťan odletela posádka na poludnie 25. 10. 1943 na Slovensko a pristála v Piešťanoch okolo 14,30 h. Posádka dostala voľno do budúceho dňa. Až vtedy sa jej členovia dozvedeli, že letka 41 bola donútená opustiť letisko Saki a premiestniť sa autami do Odesy, lebo Červená armáda obsadila pevninskú šiju spájajúcu Krym s Ukrajinou. Z toho dôvodu odletel por. Novotný s lietadlom He-111 na určené letisko. Ašpiranti dostali rozkaz, aby odišli do Banskej Bystrice do školy pre dôstojníkov v zálohe, kde končili leteckí technici školu pre dôstojníkov v zálohe. Letka 41 sa zišla až 3. 1. 1944 v Poprade, kde bola ubytovaná v leteckých kasárňach. Nemala k dispozícii ani jeden He-111. Tým sa skončila činnosť letky 41 na lietadlách He-111.³⁶

Po odlete dvoch Heinkelov zo Saki do Greifswaldu bola celá letka 41 rozčlenená. Ostávajúce dva pridelené He-111 so slovenskými posádkami pomáhali zabezpečovať evakuačný vzdušný most z Krymu do Rumunska. Pozemný sled a tí, ktorí zo vzdušného sledu ostali na Kryme, boli pričlenení k slovenskej pešej divízii a postupne stiahnutí z frontu. Letka 41 ako samostatný útvar stratila svoju funkčnú spôsobilosť. Koncom októbra 1943 sa vojaci aj štáb letky začali v Odese nakladať na transport na návrat domov. Evakuácia z Krymu sa začala súčasne aj pre stíhaciu letku 13. Vlakové transporty pozemných sledov bombardovacej letky 41 aj stíhacej letky 13 sa stretli 13. 11. 1943 na stanici v Žiline. Nasledovala karanténa, v druhej polovici novembra 1943 frontové dovolenky (do polovice decembra) a potom nové sústreďenie v Poprade, predpokladanom novom sídle letky 41, aj budúcej bombardovacej perute.

Ukončenie výcviku na He-111 a ústup z Krymu však pôsobil veľmi demoralizujúco. Letka po karanténe v Žiline, následnej „frontovej“ dovolenke a dovolenke na vianočné sviatky a Nový rok nebola po nástupe do kasární v Poprade dňa 2. januára 1944 v poriadku. Chýbala potrebná morálka, disciplína, pôsobilo rozčarovanie nad ukončeným výcvikom na He-111 a perspektívy do budúcnosti boli neurčité a chabé. Veliteľ letky stot. Gašparovič zakázal vychádzky, nariadil ranné rozcvičky aj lietajúcemu personálu, dôsledne dbal na ustrojenie vojakov, pravidelné prehliadky, čistotu a poriadok na izbách a bezchybný výkon služby. Udržovacie lety robila letka 41 začiatkom roka na letisku v Spišskej Novej Vsi na Š-328 až postupne začiatkom jari dostala vlastné lietadlá: tri Fw-58C2, jeden KL-35D a neskoršie jeden Ju W 34 Hi. Pozorovatelia začali plniť podmienky na menovanie pozorovateľom letcom, čo sa uskutočnilo 1. apríla 1944. Začiatkom marca boli záverečné skúšky na ukončenie školy pre dôstojníkov v zálohe v Banskej Bystrici. V máji sa rozšírila správa, že prídu talianske bombardovacie lietadlá, trojmotorové Savoia-Marchetti SM 84 bis, na ktorých sa malo uskutočniť preškoľenie celej letky v Poprade. V lete 1944 vystriedal npor. let. Jozef Gurský doterajšieho veliteľa letky 41 stot. let. Petra Gašparoviča. Letka vykonávala udržovacie lety na všetkých pridelených lietadlách. Najradšej lietalí na Fw-58C2 „vážka“. Lietadlo malo dva motory, zaťahovací podvozok, a tak aspoň trošku pripomínali lietanie na He-111. Väčší rozruch nastal, keď odletel 4. 8. 1944 veliteľ leteckej skupiny mjr. let. Mikuláš Lisický na Fw-58C2 do ZSSR z letiska Mokrad'. Vtedy neboli známe podrobnosti, kto s vyšším veliteľom odletel. Na zamaskovanie odletu vykonala letka 41 dlhé lety v oblasti Vysokých Tatier, aby pátrala po troskách vraj havarovaného lietadla. Úplné prekvapenie a rozruch v Poprade vzbudil úlet do ZSSR por. let. Karola Novotného, por. let. Bela Rohála, por. let. M. Nahálka, rtk. Jaromíra Gucmana, rtk. Jána Špiriaka, rtk. A. Šebestu, čat. F. Strachotu, voj. akad. F. Targoša 20. 8. 1944, po ktorej prišiel VVZ v Trenčíne rozkaz o úplnom zákaze lietania. Týmto zákazom ukončila letka 41 svoju činnosť v Slovenskej armáde, ktorú opäť obnovila, keď sa úspešne zapojila do Slovenského národného povstania.

³⁶Celá časť o výcviku letky 41 je spracovaná na základe svedectva mjr. Ing. M. Beznáka z 3. 4. 1997.