

**MINISTERSTVO OBRANY
SLOVENSKEJ REPUBLIKY**



VYDAVATEĽSKÁ A INFORMAČNÁ AGENTÚRA



ĽUDOVÍT MIKULA

Priateľ hviezd

generál
M. R. ŠTEFÁNIK

Ministerstvo obrany Slovenskej republiky
Bratislava 2001

Ministerstvo obrany Slovenskej republiky
Vydavateľská a informačná agentúra
Bratislava 2001

© Ľudovít Mikula 2001



V Košariskách pri Brezovej pod Bradlom, v rodine evanjelického farára Pavla Štefánika, bohatej na deti (spolu dvanásť detí), sa narodil 21. 7. 1880 syn Milan. Otec, veľký slovenský rodoľub, svojim deťom dával dve krstné mená. Milan dostal druhé meno Rastislav, aby mu po celý život pripomínalo hlboké slovenské a slovanské korene.

Ako najstarší z rodu sa v kronikách uvádza Michal Štefánik. Zomrel v Senici v roku 1778 ako 54-ročný. Rodiskom mu bol Pravenec pri Prievidzi. V matrike bol uvedený ako poddaný. Pôvod M. R. Štefánika je slovenský. Milanov starý otec Pavol bol farárom v Krajnom a oženil sa so sestrou bratov Šulekovcov: Ľudovíta, ktorého Maďari umučili v komárňanskej pevnosti, a Viliama, ktorého obesili v Berekseku (dnešné Šulekovo). Milanovmu otcovi bol krstným otcom J. M. Hurban a bol známy ako neobľomný Slováčok. V roku 1896, keď sa konali oslavy milénia príchodu Uhrov do Európy, vyhlásil, aby sa žiaden roduverný Slováčok osláv nezúčastnil, lebo tak to vyžaduje národná česť a hrdosť. Pavol Štefánik za svoje slovenské presvedčenie bol počas štúdia vylúčený z lýcea. Napokon zmaturoval v Banskej Štiavnici. Jeho krstný otec J. M. Hurban mu pomohol absolvovať ďalšie štúdiá v Rostocku v Nemecku. Potom sa stal kaplánom na Myjave a od roku 1870 pôsobil ako farár na novozaloženej košarisko-priepasníanskej fari. Po roku sa oženil s Albertínou Jurenkovou, dcérou brezovského notára Samuela Jurenku, bývalého kapitána hurbanovských dobrovoľníkov z rokov 1848 až 1849.

Táto pozitívna atmosféra sa v rodine zachovávala a v nej sa formovala aj osobnosť M. R. Štefánika.

ŠKOLSKÉ ROKY

Prvé tri roky školskej dochádzky absolvoval nadaný M. R. Štefánik v rodnej obci Košariská. Na získanie vyššieho vzdelania v tom čase pripadali do úvahy iba maďarské školy a M. R. Štefánik od štvrtej triedy musel navštevovať školu v Šamoríne, aby sa zdokonalil v maďarčine. V rokoch 1890 až 1891 bol žiakom bratislavského lýcea. Z tohto obdobia sa zachovalo jeho vysvedčenie: ako výborný bol klasifikovaný z matematiky, náboženstva a napodiv i z maďarského jazyka. Potom pokračoval v štúdiu v Šoprone a posledné štyri roky absolvoval v Sarvaši. Ako Slovák sa tam v roku 1896 pri oslavách milénia – príchodu Uhrov do Európy – dostal do chúlостivej situácie, keď ho maďarskí študenti nútili volať na slávu L. Košutovi. Štefánik to odmietol, a tak ho chceli vyhodit' z druhého poschodia školy. Nato sa však zľakli možných následkov. Vedenie školy sa o incidente dozvedelo. Nasledovalo vyšetrovanie. Vinníkom bol, samozrejme, Štefánik a pred vylúčením zo školy ho zachránil profesor matematiky Neuman a riaditeľ školy Benko. O dva roky Štefánik v Sarvaši zmaturoval. Potom sa rozhodol pre štúdium v Prahe. Tu sa slovenským študentom dýchalo slobodnejšie v prostredí, ktoré bolo bližšie slovenskej povahe, reči a kultúre.

Na vysokoškolské štúdium odišiel, ako mnohí evanjelickí Slováci v tých časoch, do Prahy. Na otcovo želanie začal v roku 1898 študovať stavebné inžinierstvo. Tento študijný odbor si vyžaduje prísnu disciplínu, čo Štefánika veľmi nenadchlo. Príčinu však možno hľadať inde. V tom čase sa zapojil do spoločenského života a do práce v kultúrnych združeniach slovenských študentov. Začal písať i básne, poviedky, úvahy a intenzívne zhromažďoval informácie zo Slovenska a uverejňoval ich v časopise Čas. Tu zámerne upozorňoval českú verejnosť na krivdy páchané v Uhorsku na Slovákoch. Bol presvedčený, že i takáto forma pomôže obom národom zjednotiť sa v boji proti utláčateľom. Navyše začal úzko spolupracovať so skupinou mladých študentov zo Slovenska, ktorí pod vedením medika Vavra Šrobára vydávali v Skalici časopis Hlas, inklinujúci k českej kultúre a propagujúci slovenské národné prebudenie. Tu spolu s českým maliarom Aloisom Kalvodom a slovenským hudobným skladateľom M. Schneiderom-Trnavským viedol prílohu časopisu Umelecký hlas. Takto získané honoráre za uverejnené články a plat za dočasné pôsobenie vo funkcii predsedu spolku študentov Detvan mu čiastočne zabezpečovali prežitie

a náklady na štúdium, pretože finančná podpora z Košarísk bola iba minimálna. Nepravidelné stravovanie počas pražského štúdia pravdepodobne zapríčinilo i chorobu zažívacieho traktu a musel sa podrobiť operácii žalúdka. Napriek týmto životným úskaliam pokiaľ mohol, zapájal sa i naďalej do spoločenského života a účinkoval v literárnych, speváckych a tanečných spolkoch, schádzajúcich sa v Mánesi a na Žofíne.

M. R. Štefánik bol všade v spoločnosti obľúbený pre svoju vysokú inteligenciu a prirodzený osobný šarm a príťažlivosť. Príkladom toho je i jeho prvá študentská láska z gymnázia v Sarvaši, Emília Chovanová, s ktorou si písal ešte počas prvej svetovej vojny. Pravdepodobne na neho nikdy nezabudla, rok čo rok, naposledy v máji 1948, nosila na mohylu kyticu ruží. Za povrchnú známosť nie je možné považovať ani Štefánikovu ďalšiu študentskú lásku, Ludmilu Bílu, dcéru riaditeľa žižkovskej reálky, ani Máriu Neumannovú-Žilkovú, ktorá bola niekoľko rokov jeho veľkou oporou a dokonca ho i finančne podporovala na neskorších hvezdárskych výpravách. Je pravdepodobné, že spolu plánovali spoločný život, pretože neskoršie chcel Štefánik postaviť a riadiť v Prahe modernú hvezdáreň.

Po dvoch rokoch štúdia na stavebnej fakulte prestúpil Štefánik na Filozofickú fakultu Karlovej univerzity na štúdium matematiky, fyziky a astronómie. V týchto študijných predmetoch nachádzal uspokojenie i možnosť realizácie svojich budúcich predsavzatí a plánov. Preto začal intenzívne študovať a nevynechal ani jednu prednášku svojich profesorov T. G. Masaryka, Drtinu, Krausa, Karola Zengera, Grussa atď.

Dôležitým medzníkom Štefánikovho života sa stal 12. október 1904, keď ho prodekan Karlovej univerzity prof. Emil Frída, známy český básnik píšuci pod pseudonymom Jaroslav Vrchlický, slávnostne promoval za doktora filozofie na základe obhájenia dizertačnej práce na tému Nové hviezdy pred Tychonom a Nova v súhvezdí Cassiopeia v roku 1572. Jeho práca dostala vysoké ocenenie, známku výborný.

ASTRONÓM V MEUDONE

Trochu sa zamyslíme, čo M. R. Štefánik počas svojho 39-ročného krátkeho, ale nesmierne plodného života dokázal, a to výlučne vlastnou neúnavnou prácou. Ved' i namáhavé a finančne náročné štúdium chudobného chlapca na

Karlovej univerzite v Prahe bolo v tom čase veľkou zvláštnosťou. A navyše, po ukončení štúdia a dizertačnej práce mal iba veľmi malú nádej a perspektívu na získanie primeraného zamestnania v bývalom Rakúsko-Uhorsku. Je isté, že dôkladne zvažoval, kde a ako začať. Najvýhodnejšie sa mu zdalo Francúzsko, i keď iba málo ovládal francúzštinu. Ale jeho heslo „Ja sa prebijem, lebo sa prebiť chcem“ už v tom čase platilo v plnom rozsahu. A to priviedlo mladého Štefánika 18. novembra 1904 do Paríža. Pricestoval s odporúčacím listom od profesora pražskej techniky Zengera, autora novátorských prác z optiky, astrofyziky, meteorológie, ale i v tom čase začínajúcej aviatiky. Domnieval sa, že Zenger bude v Paríži dobre známy a že odporúčajúci list mu v začiatku veľmi pomôže. Bohužiaľ, profesora Zengera z provinčného mesta monarchie nikto nepoznal, a tak odporúčenie nebolo nič platné. Aspoň malú pomoc mu poskytli krajanovia, maliari – B. Kafka, F. Michal, H. Boettinger, T. F. Šimon a L. Strimpl. S nimi sa priatelil ešte počas pražských štúdií. Priatelia umelci sa objavili v Štefánikovom živote i neskôršie, a to vo veľmi smutnej úlohe. O. Španiel bol v roku 1919 pozvaný urobiť po nešťastnej leteckej havárii s Capronim posmrtnú masku svojho priateľa a B. F. Kafka bol autorom jeho najznámejších pomníkov po celej republike. To sme však predbehli pár rokov.

Doktor M. R. Štefánik sa šťastnou náhodou zoznámil s vynikajúcim francúzskym astronómom, riaditeľom modernej hvezdárne na parížskom predmestí Meudon Julom Janssenom, a tiež s vynikajúcim hvezdárom Camillom Flammarionom. Možno troškou k tomu prispel príhovor kniežat'a Hanuša Kolowrata, priateľa Štefánika. A tak koncom apríla 1905 začal pracovať vo hvezdárni a na priateľskú ponuku riaditeľa hvezdárne sa tu i ubytoval, pretože zatiaľ nedostal plat a peňazí, vypožičaných z bánk, už veľa nezostávalo. Bol však nadmieru spokojný, lebo sa mu črtali perspektívy ďalšej vedeckej práce. V rodine riaditeľa Janssena našiel dobré zázemie, považoval ho za svojho druhého otca a úprimne ho obdivoval za jeho hrdinský čin, keď v roku 1871 odvážnym preletom pruských vojenských línií unikol balónom z obkľúčeného Paríža. Neskôršie sa stal i dôverným priateľom jeho dcéry Antoinetty. Tú však skoro nahradila Yvonne Chautempsová, dcéra presláveného právnika, neskôršieho niekoľkonásobného ministra a dokonca i predsedu vlády. Takto M. R. Štefánik rýchlo sprostredkoval prvé kontakty T. G. Masarykovi i E. Benešovi s francúzskymi politikmi.

CESTY K ÚSPECHOM

Sedemnásteho júna 1905 začal s priateľom G. Millochanom prvý výstup na vrchol Mont Blancu. V chatrnom prístrešku observatória vo výške 4 807 m n. m. od 20. júna 1905 do 4. júla 1905 vykonávali výskum snečných škvŕn, hvezdárske pozorovania Marsu a meteorologické pozorovania, pokiaľ im to búrlivé počasie a snehové búrky dovolili. V poslednej chvíli ich tu ratovali pred vyhladovaním a podchladením záchranári. Ďalšie pracovné a výskumné cesty spomenieme iba heslovito, pretože ich vo svojich knihách dost' podrobne opísali: J. Juríček, L. Holotík, M. Vároš, M. Ďurica, M. Novota, Š. Štvrtecký, J. Husár a iní.

V auguste 1905 Štefánik spolu s Janssenom a Millochanom v španielskom Alcosabri sledovali zatmenie Slnka a Štefánikovi to umožnilo prednášať o spektroskopickom výskume. Za výsledky výskumu zo sledovania zatmenia Slnka poskytnuté priamo Francúzskej akadémii vied, a písomne i ďalším renomovaným časopisom, najmä Comptes-Rendus, vďaka zdôrazňovanému zameraniu sa na súvislosti astronomických javov a meteorológie získal Štefánik Cenu Francúzskej astronomickej spoločnosti a Janssenovu cenu. V dňoch 27. až 29. septembra sa v Oxforde zúčastnil na zjazde Medzinárodnej únie pre výskum Slnka. Deviateho októbra prednášal na schôdzi akadémie v Paríži. V októbri navštívil priateľov v Čechách a na Slovensku i brata Igora Branka v juhoslovanskej Palanke. Do konca roka 1905 ešte vystúpil na Mont Blanc. V tom roku navrhol Dr. Vavrovi Šrobárovi program vedeckej činnosti na Slovensku. Bol to náročný a významný projekt, ktorý pri trochu priaznivejších podmienkach v Uhorsku mohol veľa znamenať pre technický rozvoj Slovenska. Vavro Šrobár však na Štefánikovu výzvu nereagoval zrejme preto, že poznal realitu utláčaného slovenského národa v Uhorsku.

Dňa 19. 11. 1906 odcestoval z Paríža do Ruska a v decembri do Turkestanu, aby v Ura-Tjube sledoval zatmenie Slnka. Nasledoval Samarkand, Buchara, Taškent a Orenburg. Zastavil sa aj v Jasnej Poľane u L. N. Tolstého, ktorého si ako spisovateľa veľmi vážil. V tomto období mal Štefánik už uverejnených sedem vedeckých astronomických štúdií vo Francúzsku a jednu v USA. V roku 1908 vystúpil opäť na Mont Blanc i na nižší vrch Grands Mulets (3 057m). V dňoch 17. až 21. septembra dokončil pozorovania a do denníka si zaznamenal, že na Mont Blanc vystúpil už po šiesty raz.

Koncom roka navštívil rodinu na Slovensku. Dňa 6. apríla 1909 odcestoval na meteorologické merania do Alžírsku. V osade Laghouat sa zdržal iba do 20. 4. a odišiel do Tunisu, odkiaľ cez Maltu pokračoval do Neapola a Ríma. V júni bol vo Veľkej Británii a v polovici júla v Ženeve. Tu mal dôležitú schôdzku s americkým veľvyslancom v Nemecku D. J. Hillom, s bohatým priemyselníkom H. Devousoudom a s inými politikmi z ďalších európskych krajín.

V januári 1910 strávil dovolenku v Košariskách, ale už 12. marca odcestoval z Paríža do USA a cez New York, Washington, Chicago a San Francisco pokračoval na Tahiti, kde pozoroval Halleyho kométu a zároveň sa venoval výstavbe meteorologickej výskumnej stanice. Na hore Mont Farere za finančnej pomoci francúzskeho ministra verejných prác Kerroualta postavil hviezdárske observatórium. V roku 1911 navštívil Nový Zéland a na ostrove Vavau pozoroval zatmenie Slnka. V máji odišiel na súostrovie Fidži a neskôr i do Austrálie. Francúzska akadémia vied Štefánikovi 18. decembra 1911 udelila Wildovu cenu spojenú s odmenou 2 000 frankov. Pozorovaniami v observatóriu na Mont Blancu preukázal veľkú odvahu, na vlastné náklady vybudoval observatórium na Tahiti a pozoroval úspešne prelet Halleyho kométy a posledné zatmenie Slnka v súostrovi Tonga, ktoré bezchybne vyhodnotil a zmapoval. V meudonskej hviezdárni preto nastalo rozčarovanie, keď jej nový riaditeľ H. Deslanderess v roku 1906 Štefánika prepustil z práce.

V apríli 1912 bol Štefánik členom výpravy profesora Bigourdana, ktorá v pevnosti Cormeilles neďaleko Paríža pozorovala zatmenie Slnka. Dňa 1. júla 1912 sa zúčastnil na valnom zhromaždení Spoločnosti pre observatórium na Mont Blancu a 27. júla 1912 dostal za preukázané mimoriadne služby francúzske štátne občianstvo. Koncom augusta odcestoval cez Lisabon a Kanárske ostrovy a Senegal do Brazílie. V Passa Quatr pozoroval zatmenie Slnka a zároveň pre Francúzsko vykonával aj diplomaticko-spravodajské služby. Vianoce strávil na Slovensku. V apríli 1913 prišiel na otcov pohreb a navštívil aj chorú sestru Oľgu na Spiši. Bola to jeho posledná návšteva doma na Slovensku. Nevedel, že matku a súrodencov už nikdy neuvidí.

Dňa 30. augusta 1913 znova opustil Francúzsko. Navštívil viaceré mestá USA a opäť odišiel na Tahiti. Neskôr odcestoval loďou do Panamy, kde pracoval pre francúzske ministerstvo námorníctva – rokoval o možnosti

využívať práve dokončený Panamský prielav pre vojenské loďstvo Francúzska. Dňa 25. novembra 1913 odišiel do Quita v Ekvádore, kde vykonával hviezdárske pozorovania a zároveň sa snažil od ekvádorskej vlády získať povolenie na vybudovanie bezdrôtovej telegrafnej a meteorologickej stanice na jednom ostrove zo súostrovia Galapágy. Koncom roku 1913 sa zaoberal možnosťou umiestniť na Slovensku francúzsky kapitál, čím by sa vytvorila konkurencia rakúsko-uhorskému kapitálu.

Do Paríža sa vrátil začiatkom januára 1914, ale už 13. marca mu profesor MUDr. Montprofit musel operovať chorý žalúdok. Po zotavení 25. júla 1914 odišiel do Maroka, kde ho zastihla správa, že prezident Francúzskej republiky ho 31. júla 1914 vyznamenal rytierskym radom Čestnej légie. Zároveň to bol i posledný rok jeho úspešnej vedeckej činnosti.

Dovtedy M. R. Štefánik napísal dvanásť vedeckých prác a množstvo odborných článkov do rôznych renomovaných časopisov. V Maroku, kde pripravoval vybudovanie observatória, sa dozvedel aj veľmi nepríjemnú správu, že vypukla vojna. Okamžite z rabatského hotela volal námorný prístav v Casablance a žiadal o miesto na prvej lodi, ktorá odpláva do Európy. Po určitých komplikáciách a vyjasneniach, že sa musí urýchlene dostať k svojmu pluku, dostal prísľub, že má zaistené miesto na prvej transportnej lodi, ktorá viezla prvý kontingent marockých vojakov na front, a to 9. augusta 1914. Zakotvili v ústí rieky Garona vo Francúzsku, nehlásil sa však v 102. pešom pluku v Chartres, kam bol po získaní francúzskeho štátneho občianstva 27. júla 1912 odvedený, pretože kvôli zdravotným problémom musel ísť do vojenskej nemocnice. Vojenský lekári mu znova navrhovali operáciu, pretože bol veľmi telesne vyčerpaný. Tú však rezolútne odmietol a požiadal velenie francúzskeho letectva o pridelenie do leteckej školy v Chartres. Lekári striktné navrhli ďalšie liečenie injekciami a diétou a z nemocnice Štefánika prepustili až 15. 9. 1914. Nariadili mu ďalšie pravidelné kontroly až do konca apríla 1915, a ak sa stav nezlepší, Štefánik bude z armády prepustený. Zdravotný stav sa liečením a dodržiavaním prísnej diéty zlepšil a 26. januára 1915 dostal povolávací rozkaz k nástupu do 102. pešieho pluku. Po prudkých nemeckých ofenzívach a útokoch bol pre front dobrý každý vojak.

V pešom pluku zostal iba dva dni. To stačilo na prevzatie pešiackej uniformy, červených nohavíc a modrej blúzy. Zatiaľ sa veliteľstvo pluku

nestačilo rozhodnúť, kam toho zvláštneho záložníka zaradiť. Na urgentný rozkaz veliteľstva francúzskej armády bol Štefánik preložený do 1. leteckého oddielu v Dione a už 28. januára 1915 nastúpil na pilotný výcvik vo vojenskej leteckej škole v Chartres. Zadelenie k letectvu značne napomohla jeho predvojnová spolupráca s letectvom, najmä s aviatikmi a s konštruktérmi Voisinom a L. Blériotom. Taktiež ako nadaný technik sa už vtedy zaujímal o riešenie niektorých technických problémov pri vzlete a pristávaní lietadiel a navrhol mechanický stabilizátor, ktorý mal umožniť najmä bezpečnejšie pristátie vtedajších nestabilných a krehkých lietadiel. Taktiež boli známe jeho práce v oblasti meteorológie, bezdrôtovej telegrafie, a to dokonca v zámorí, mimo územia Francúzska. Nezanedbateľné boli i ďalšie patenty a vynálezy v oblasti optiky a astrofyziky.

PILOTNÝ VÝCVIK

Od 1. 2. 1915 bol Štefánik zaradený do skráteného elementárneho pilotného výcviku na jednomotorových lietadlách typu Maurice Farman MF 11. Už počas výcviku Štefánik vynikal v teoretických predmetoch ako základy lietania, aerodynamika, meteorológia, taktika a čítanie máp. Preto mu bola 9. marca 1915 udelená hodnosť desiatnika. Výcvik 8. apríla 1915 úspešne ukončil. Dňa 11. apríla 1915 dostal pilotný preukaz č. 783, a to v triede „R“, t. j. pre prieskumné a ľahké bombardovacie lietadlá typu Maurice Farman MF 11.

Aký to vlastne bol stroj, koľko hodín Štefánik počas výcviku nalietal? Žiaľ, zápisník letov sa stratil a my môžeme konštatovať, že ich nebolo viac ako 80. Francúzi však dbali, aby budúci letci získali skúsenosti z praktického riadenia lietadla na zemi (rolovanie, štarty, pristátie s plynom a bez neho). Taktiež, aby dobre poznali konštrukciu lietadla a motora, získali potrebné znalosti z aerodynamiky, navigácie, meteorológie. Veľmi si potrpeli i na rozbor leteckých nehôd a dodržiavanie letovej disciplíny.

Na začiatku vojny bol letecký výcvik pre dopĺňanie vojenského letectva skrátený, a teda Štefánik ho úspešne absolvoval, i keď v skrátenej forme. Tu treba podotknúť, že ešte začiatkom roka 1909 vyškolili v súkromných leteckých školách L. Blériota a H. Farmana len prvých desať dobrovoľníkov z radov poddôstojníkov a dôstojníkov. K dispozícii mali v roku 1910

iba päť lietadiel a postupne do roku 1914 vzrástla *Aviation Militaire* pri vyhlásení mobilizácie v auguste 1914 až na 160 lietadiel, z toho bolo 10 lietadiel na marockom území.

Veliteľ leteckej školy zaslal na ministerstvo vojny návrh na povýšenie desiatnika Štefánika na podporučíka. V návrhu sa uvádza, že desiatnik Štefánik, doktor filozofie, známy hvezdár a nositeľ rytierskeho radu Čestnej légie a ďalších vyznamenaní, úspešne ukončil pilotný výcvik. V závere je uvedená i poznámka, že je jedným z vedúcich činiteľov presadzovania čs. samostatnosti.

Povýšenie Štefánika zastihlo 3. mája 1915. V tomto období podal žiadosť o pridelenie do leteckého oddielu, určenému na srbský front. Pretože zloženie leteckých eskadríl bolo už dávnejšie určené, podporučíkovi sľúbili, že mu vyhovejú neskôršie pri najbližšej príležitosti. A tak podpor. Štefánik, skôr ako bol vyslaný na front do poľnej bojovej eskadrily, bol pridelený k aviatickému parku leteckého oddielu v Dugny, ktorý sídlil na letisku v Le Bourget, severne od Paríža. Tu prevzal svoj prvý stroj, výr. č. 601, a zdokonaľoval sa i v technike vyššej pilotáže.

LETECKÉ BOJE NA FRANCÚZSKOM FRONTE

Štrnásteho mája 1915 podporučíka M. R. Štefánika prideliť do 10 francúzskej armády k eskadrile MF 54, ktorej velil kapitán Prat. Eskadrilu sformovali 7. mája 1915. Veliteľ bol major G. Fougeroux a umiestnili ju na poľnom letisku v Brias pri Saint Paul v Artois-Department Pas de Calais so správnym strediskom Arras. V tomto čase eskadrila MF 54 mala vo svojom stave 6 lietadiel MF 11 a 56 mužov, z toho 8 pilotov a 6 pozorovateľov. K eskadrile Štefánik odletel z Le Bourget i s prideleným leteckým mechanikom Mauriceom Bourdonom 13. 5. 1915. Let prebiehal za veľmi búrlivého počasia, turbulencia ovzdušia dosahovala také vysoké hodnoty, že hrozila deštrukcia lietadla, a prudký nárazový vietor v niektorých okamihoch celkom znemožňoval pilotáž Mauricea Farmana MF 1. To prinútilo posádku po osemdesiatich piatich km letu núdzovo pristáť v Breteuile pri Amiense. Pri pristávaní poškodili ľavú aj pravú lyžu podvozka. Mechanik telefonoval do leteckých dielní, aby urýchlene zaslali náhradné dielce a obe lyže. Dňa 14. 5. 1915 opravu podvozka skončili a o 16,00 h vzlietli. Na poľ-

nom letisku Brias pristáli o 18,30 h. Na miestnej dedinskej lúke sídlilo veliteľstvo a boli tu rozložené plátenné hangáre letiska. Orientácia a navigácia sa v tom čase vykonávala iba vizuálne, porovnávaním terénu a mapy.

LETECKÁ OPERAČNÁ ČINNOSŤ

Štefánik začal leteckú operačnú činnosť 15. mája 1915 prieskumným letom v priestore Arras – Souchetský les. Po celej dĺžke mal zakresliť stav a rozsah nemeckých opevnení. Vtedy ešte nevedel, že v priestore pod ním ležia čerstvé hroby príslušníkov českej roty Nazdar, ktorá tu 9. mája 1915 útočila v úseku medzi Quvrages Blanc a kótou 140 na hrebni Falais de Vimy pri Arrase a zvyšok roty sa tu zotavoval pri obci Mingoal.

M. R. Štefánik v eskadrile MF 54 od 13. mája do 1. septembra 1915 uskutočnil 38 letov v trvaní 60 hodín, z toho bojovo-operačných bolo 22 v trvaní 45 hodín. K tomu treba pripočítať i celodenné pozorovania z ukotveného balóna 21. júna 1915. Vyžiadal si to vyšší štáb 10. armády, pretože vedeli, že Štefánik so svojim špeciálnym ďalekohľadom najpresnejšie zhodnotí bojové presuny nepriateľa a jeho bojové útoky v priestore Artois a Arras.

V období od 13. mája do 12. júna 1915 Štefánik používal na prieskumné a bojové lety pôvodný MF 11. Od 13. júna 1915 pre jeho značné opotrebovanie, vrátane motora Renault, dostal nový Maurice Farman výr. č. 703. Dňa 3. júla 1915 pri návrate z prieskumného letu s úlohou fotografovať nepriateľské zákopy v priestore mesta Lens, po malom zdržaní posádke došiel benzín a z toho dôvodu šesťvalcový motor pri obci Bailleul-aux-Cornailes vysadil pri pristávaní. V ťažkom teréne sa MF 11 prevrátil a značne poškodil. Štefánik ani pozorovateľ kapitán Henri D. Arragon neboli zranení. Pilot Štefánik 6. júla 1915 dostal nový stroj výr. č. 530, vyrobený v Lyone.

Prieskumné lety sa stávali čoraz nebezpečnejšími, pretože sa začali objavovať v bojovom priestore i stíhacie lietadlá nepriateľa typu Aviatik, Fokker a Brandenburg. A navyše nepriateľská protivzdušná obrana v dňoch 22. a 30. mája 1915 ostreľovala Štefánikov stroj. V prvom prípade bol prestrelený poťah krídel a v druhom bola črepinami poškodená ľavá časť krídla. V dňoch 15. a 16. júna 1915 motor znovu za letu vynechával. Príčinou

boli nečistoty a voda v benzíne v dôsledku nevhodného poľného uskladnenia benzínu.

Podporučík M. R. Štefánik takmer všetky bojové lety (okrem jedného operačného dňa 16. mája 1915, keď stíhal nemecký stroj typu Aviatik v priestore mesta Arras, ktorého sa vtedy zúčastnil pozorovateľ-strelec por. D. Richenmont) uskutočnil spolu s kapitánom Henrim D. Arragonom. Na ďalšom lete 9. augusta 1915 proti hlásenej nemeckej vzducholodi sa ako pozorovateľ-strelec zúčastnil Štefánikov obľúbený letecký mechanik M. Bourdon. Ten sa zúčastňoval aj na ďalších neoperačných letoch pri zalietavaní a na letoch po vykonaných opravách motora. Tieto však nie sú všetky evidencie zachytené.

Všetky operačné lety sa uskutočňovali vo vzdušnom priestore nad 10. francúzskou armádou, ktorej velil generál F. Foch. Priestor bol bojovo značne aktívny pre časté útoky Nemcov na mestá Arras, Amies a na riekou Somme. Vzdušný prieskum a pozorovania vykonávali letci letky MF 11, vrátane Štefánika, v priestoroch línie nemeckého frontu a francúzskych miest Arras – Douai – Somain – Denain – Lens – Carvin – Pont a Marcq. Vykonávali prieskum v operačnej výške podľa počasia od 800 m a podľa pridelenej úlohy zo štábu frontu. Za pozornosť stojí, že 2. júla podpor. Štefánik spolu s pozorovateľom kpt. H. Arragonom pri prieskumnom lete v priestore Arras – Lens – Douai zhodili do nemeckých línií tubu s francúzskou zástavou ako výraz vďaka eskadrily MF 54 za podanie správy o francúzskych letcoch, ktorí boli zostrelení za nemeckými bojovými pozíciami. V tejto fáze vojnoví letci oboch bojujúcich strán na všetkých frontoch pokladali tento spôsob za prejav svojej stavovskej cti, a preto ho bojujúce strany navzájom rešpektovali.

LETECKÉ BOJE V SRBSKU V ESKADRILE MFS-99

Na základe rozkazu z ministerstva vojny z 31. augusta 1914 bol Štefánik preložený z eskadrily MF 54 do prvého leteckého oddielu v Dione s výslovným dodatkom, aby bol odoslaný na srbský front. Skutočnosť, že išlo o preloženie nižšieho dôstojníka z jedného útvaru do druhého a rokovalo o tom hlavné velenie, potvrdzuje, že Štefánikovo odvelenie si vyžadovali vyššie záujmy.

V novom útvare sa hlásil 1. septembra 1915, letecký mechanik Bourdon a sluha Garo prišli o štyri dni, pretože museli dostať protitýfusové injekcie. Zdržali sa tu takmer týždeň a Štefánik iniciatívne nadviazal kontakty s českými dobrovoľníkmi, ktorí sa v lyonskom náhradnom prápore cudzineckej légie zotavovali z bojov v priestore Champagne a Artois. Využil svoje parížske známosti a vybral do leteckej školy Františka Pilata, Bedřicha Starého, Jana Kadavého, Silvestra Šebestu, Jána Štorka a Jozefa Jankoviča. Nikto však neveril, že je to možné, aby z cudzineckej légie boli preložený k letectvu. Stalo sa neuveriteľné. Dňa 18. februára 1916 dostali rozkaz, aby nastúpili do pilotnej školy v meste Pau. M. R. Štefánik to dokázal vybaviť.

Dňa 2. septembra 1915 sa hlásil na ministerstve a oboznámil sa so svojím poslaním v Srbsku. Pri tejto príležitosti dostal hodnosť poručíka a odporúčacie listy pre francúzskeho vyslanca v Niši. Dňa 10. septembra pokračovali v ceste do Marseille, odkiaľ 17. septembra 1915 loďou odplávali do Solúna. M. R. Štefánik loď opustil 23. septembra a vlakom cez grécko-srbskú hranicu odišiel do mesta Niš. Tu sa najskôr ohlásil u francúzskeho vyslanca, čo nebolo u nižších dôstojníkov obvyklé, a až potom u veliteľa letky MFS-99, majora Rogera Vitrata. Letka vtedy operovala v priestore Banica pri Belehrade a z letiska Rajla. Major Vitrat dostal s určitým predstihom odporúčenie veliteľa 10. armády majora gen. štábu Fougerosa s touto charakteristikou por. Štefánika: „Okrem veľkých znalostí a vedomostí učenca má krásne vlastnosti – statočnosť, chladnokrvnosť, odvážnosť. Bol vždy príkladom najlepšieho vojenského ducha. Zverené úlohy plnil s najväčšou presnosťou a svedomitou. Službu poľného letca vykonával vždy presne, navyše organizoval vojenskú meteorologickú službu. Veľmi ľutujem, že por. Štefánik od nás odchádza z 10. leteckej armády.“ Veliteľ letky MFS-99 major Vitrat preto por. Štefánika vrelo privítal a predstavil ostatným dôstojníkom letky. Zároveň vyzdvihol jeho výnimočnú vedeckú činnosť v meteorológii a v astrofyzike ešte počas pôsobenia vo hviezdárni Meudon pri Paríži a upozornil, že ako prvý na svete zriadil v 10. armáde na poľnom letisku Brias každodenné meteorologické pozorovania s predpoveďou počasia na budúci deň. Po preškolení dôstojníckeho a poddôstojníckeho zboru sa táto záslužná činnosť preniesla do celej francúzskej armády.

Mesto Niš (Naissus) s 25 000 obyvateľmi leží na sútoku riek Morava a Nišava a je uzlom železničných a cestných tratí z Belehradu do Istanbulu

a do gréckeho Solúna. V prvých mesiacoch vojny zohralo dôležitú úlohu, lebo po prvých útokoch rakúsko-uhorskej armády Srbi museli pred veľkou presilou ustúpiť. Ale už v bitke pri Cere v dňoch 15. až 21. augusta 1914 hrdinsky zadržali aspoň na čas tvrdý rakúsky útok. Keď Rakúšania a Uhri podnikli novú útočnú ofenzívu po celom toku rieky Driny, museli Srbi ustúpiť až do hôr nad údolím rieky. A dokonca 2. decembra 1914 stratili hlavné mesto Belehrad, takže vláda sa musela presťahovať do provinčného mesta Niš, ktoré sa potom na čas stalo i hlavným mestom Srbského kráľovstva. Vojvoda Putnik rýchlo doplnil preriedené rady srbských bojovníkov a s čerstvými silami udrel na rakúsko-uhorskú armádu takou silou, že museli ustúpiť a kráľ Petar sa vrátil do oslobodeného Belehradu.

Po týchto bojoch zostalo v zajateckom tábore v Niši tisíc slovanských vojakov a do sto dôstojníkov. Ľavú polovicu tábora mali pridelenú „zradcovia Slovania“ a pravú Rakúšania a Uhri. V tom čase sa situácia Srbska značne zhoršila, pretože do vojny vstúpilo Bulharsko a zaútočilo do tyla ustupujúcim Srbom. Sľúbené francúzske posily do tohto kritického času neprišli. Všeobecný ústup sa začal už 10. októbra 1914. Dňa 19. októbra 1914 došlo i na zrušenie zajateckého tábora v Niši a potom už nasledoval len pochod hladu a smrti srbskými a albánskymi horami Kopaonik Prokletije, Šar Planina a Tarabeš až k údoliu rieky Drin a potom k Skadarskému jazeru, druhá skupina k Ochridskému jazeru až do albánskych prístavov Drač a Valona. Potom nasledovala cesta talianskymi loďami cez Jadranské more až na ostrov Asinara blízko Sicílie. Poručík M. R. Štefánik im už vtedy nemohol inak pomôcť, ale vliat im nádej, že v Taliansku sa dožijú lepších čias a zrodu novej česko-slovenskej armády a štátu.

Štefánik po nástupe k letke MFS-99 vykonal niekoľko oboznamovacích letov vo funkcii leteckého pozorovateľa a 30. septembra 1914 prevzal v Palanke z aviatického parku pozorovacie lietadlo Maurice Farman MF 11. V dňoch 1. až 3. októbra 1914 s ním urobil skúšobné zalietavacie lety spolu so svojím leteckým mechanikom M. Bourdonom. Dňa 4. októbra 1914 odleteli do Rajle a 6. októbra 1914 do mesta Niš. Celý let prebiehal za zlých poveternostných podmienok. Pristáť museli na vojenskom cvičisku. Už 10. októbra 1914 Niš bombardovali rakúsko-uhorské lietadlá. Štefánik so svojím mechanikom vzlietli na jeho obranu. K dotyku s nepriateľom však nedošlo. Dňa 12. októbra 1914 Štefánik podnikol dlhý prie-

skumný let až k bulharským hraniciam do priestoru mesta Pierot. Pri druhom lete došlo k bojovému stretu s rakúskym strojom typu Berg C. I, ktorý bombardoval a guľometom ostreľoval Niš. Letecký mechanik tentokrát v úlohe pozorovateľa-strelca za ním poslal niekoľko dávok z guľometu kalibru 7 mm, ale nepriateľské lietadlo uniklo k bulharským hraniciam smerom na Sofiu. Štefánikov bojový Farman 25. októbra 1914 na rozkaz majora Vitraty vykonal s kapitánom srbskej armády Stolovičom ďalší dlhý prieskumný let až nad bulharské zázemie.

Situácia srbskej armády sa zhoršovala zo dňa na deň, i keď sa úporne bránila. V nasledujúcich dňoch sa dostala do klieští postupujúcich nemeckých, rakúsko-uhorských a bulharských armád. Jediná ústupová cesta viedla cez Čiernu Horu a Albánsko. V dňoch 26. až 28. októbra 1914 konali sa preto urýchlené prípravy pozemného sledu eskadry MFS-99 na odchod. Dňa 28. 10. 1914 dostala eskadra v popoludňajších hodinách rozkaz na okamžitý presun do Prokopila. Na letisku nastal veľký ruch, ale 29. 10. 1914 došlo k zmene dispozií letu do Kraljeva. Nakoniec sa letelo do Kuševca. Za daždivého počasia odišiel pozemný sled ráno, ale lietadlá mohli vzlietnuť až okolo jedenástej hodiny pre zlú viditeľnosť a hmlu. V priebehu odletov lietadiel zosilnel vietor tak, že Štefánikov Farman MF 11 mal veľké ťažkosti pri rolovaní na štart a pri vlastnom vzlete zlomil vrtuľu. V tomto okamihu pristál kolega pilot Cornemont s poťahom krídla poškodeným od dlhotrvajúcich dažďov. Ani ďalší pilot seržant Peté neodletel pre vibrovanie prehriateho motora. Toho dňa zostali nakoniec na letisku v Niši dvaja piloti a dvaja mechanici s lietadlami úplne v kritickej situácii. M. R. Štefánik s mechanikom Bourdonom odleteli až po získaní novej vrtule 31. 10. 1914 a pristáli v Krušovci na vojenskom cvičisku o 10,30 hod. Pri pristávaní však opäť zlomili vrtuľu. Dňa 1. 11. 1914 bol na rozkaz veliteľa aviatického technického parku kapitána Larienta Štefánikov Farman výr. č. 499 demontovaný kvôli značnému opotrebovaniu a namiesto neho dostali 2. 11. 1914 Farman výr. č. 528. Pretože stroj stál dlhšie v nepriaznivom počasi na letisku, Bourdon upozornil, že nosné plochy sa poskrúcali a nosné uzly popraskali. Na náter si museli zohnať sami 15 litrov laku a prácu urýchlene vykonať, pretože im hrozilo zajatie.

Major R. Vitrat 2. 11. 1914 skoro ráno i s generálnym štábom srbskej armády opustil Krušovac. Smerovali na Kraljevo s cieľom dostať sa do Rašky, prípadne do Kosovskej Mitrovice. Dňa 3. 11. 1914 na rozkaz vele-

nia museli spáliť aj zostávajúci letecký materiál. Tým sa však aviatický park vystavil nebezpečenstvu, že ďalšie poškodené lietadlá sa nebudú dať v budúcnosti opraviť. Čiastočne opravené Štefánikovo lietadlo zalietal kpt. Lariante de Thol. Stroj však ťahal doprava a vrtuľa tiež nebola vyvážená. Znova opravovali, a tak až 3. 11. 1914 vzlietli z Krušovca tri lietadlá. Pre poruchu strojov sa však museli vrátiť späť. Štefánikovmu lietadlu sa navyše pri pristávaní poškodil podvozok. Opravu motora a podvozka vykonal sám Bourdon, lebo pracovníci aviatického parku i so srbskou protilietadlovou batériou už ustupovali. Dňa 4. 11. 1914 vzlietli znovu. Let prebiehal uspokojivo až k horskému pásmu Kopaonik, vysokému vyše 2 000 m. Tu stihla kamaráta pilota Bastida smola a musel pre poruchu motora núdzovo pristáť v kukuričnom poli. Jeho Farman bol značne poškodený.

Vzniká otázka pričastých motorových a iných funkčných porúch, najmä vzniknutých pri štarte a pristávaní lietadiel. Tu či chceme, alebo nie, musíme sa vrátiť do tejto pionierskej doby, keď boli prevažne používané rotačno-hviezdicové letecké motory typu Gnôme (okrem typu Anzani); tieto rotačné motory vyžadovali veľmi opatrné manipulovanie s pridávaním plynu. Tu sa musel s jednou pákou jemne otvárať prívod benzínu a druhou pákou prívod potrebnej dávky vzduchu. Pri správnom pomere oboch médií rotačný motor príjemne zvonivo zvučal. Tento zvuk vydávala otáčajúca sa masa – hmotnosť motora. Pri nesprávnom alebo rýchlom pridaní plynu mohol pilot každým momentom očakávať vzniknuté prehltenie, a to spravidla dávalo podnet na vznik požiaru, čo pri drevenom lôžku uloženia motora a celej konštrukcie trupu a krídiel znamenalo smrť posádky lietadla, ktorá v tom čase nemala ešte k dispozícii padáky. Používané značky motorov Fiat, Renault, Curtiss, Mercedes, Liberty, Daimler, Maybach a Isotta Fraschini boli už konštruované ako radové s karburátormi-splynovačmi a mali už oproti rotačným väčšiu možnosť zvyšovania výkonu, hoci splynovače boli ešte nedokonalé a spôsobili ne jeden požiar i v prípade Caproniho Ca 33. Po konštrukčnej stránke lietadlá boli stále veľmi krehké, lebo vtedajšie technológie a znalosti stavebného a konštrukčného materiálu nedovoľovali iné progresívnejšie riešenia. Veď i nosné profily krídiel boli veľmi tenké, podľa dnešného pohľadu vykazovali len veľmi malý vztlak, a to pri značne vysokom odpore vzduchu. Takže pri bojových vzletoch z neupravených plôch a následných pristátiach v poľných podmienkach letísk boli časté havárie, čomu sa nevyhol ani pilot M. R. Štefánik.

Takto treba tú dobu a techniku hodnotiť a vzniknuté havárie nedávať len na vrub pilotov, čo mnohí autori nesprávne pripisujú i pilotovi M. R. Štefánikovi.

Počasiu sa rapídne zhoršilo a ani Štefánik sa neodvážil preletieť v hmle pohorie a Sový vrch (2 017 m), hoci pri evakuácii dostali od majora Vitrata úlohu preletieť do Rašky s dôležitým tajným materiálom. Úlohu splnil iba jeden pilot Farmanu MF 11-Dangelzer, ktorý štartoval pred nimi. A tak Štefánik pre nedostatok paliva pristál pri dedinke Stanovo Selo ako kamarát Bastid. Tu sa stretol so svojim kamarátom zo študentských čias Ing. Jánom Procházkom, ktorý v Srbsku pôsobil ako cukrovarnícky odborník a tiež utekal pred nepriateľom. Je zaujímavé, ako Ing. Procházka neskoršie popísal stretnutie so Štefánikom: „Okolo poludnia zakrúžil nad nami eroplán. Zdalo sa nám, akoby hľadal vhodné miesto na pristátie. Ešte počas cesty mi priatelia hovoria, že aviatik nie je Francúz, ale Slovák. Nebolo mi v tej chvíli ťažko uhádnuť, kto to môže byť. Taký známy bol už i tu v Srbsku.“ Dňa 5. 11. 1914 po odľahčení lietadla sa Štefánik znova pokúsil vzlietnuť, ale pri náraze na nerovný terén sa zlomila vrtuľa. Bourdon ju nahradil z rozbitého Farmana kamaráta Bastida. No pri novom vzlete z miestnej lúky ju Štefánik opäť poškodil a tým sa stal Farman neschopný letu, nebolo náhradných dielcov. Mechanik Bourdon vymontoval z palubnej dosky prístroje a Štefánik odišiel do Alexandrovca na vojenské veliteľstvo žiadať auto na odvoz lietadla. Žiadosti pre iné naliehavé požiadavky nevyhoveli, a tak museli 6. 11. 1914 lietadlo výr. č. 528 spáliť. Mechanik iba sucho skonštatoval, že niečo zlé je aj na niečo dobré, lebo eroplán bol už v úbohom stave. Dostať sa do mesta Brusua vzdialeného 25 km im pomohol Ing. Procházka. V meste im však ukradli povoz, skromnú batožinu, a tak museli ďalej ísť pešo do Baratovca, kde prespali. V ďalších dňoch precestovali Kuršumliju, Banji a cez Prištinu prišli do Kosovskej Mitrovice až 12. 11. 1914.

Záverečná časť tohto 160 km ťažkého pochodu sa však neobišla bez mimoriadnej udalosti. Pri ceste z Banje cez zasnežené pohorie Željín (1 785 m n. m.) z 10. na 11. novembra 1914 ich v noci prepadla a okradla zlodejská banda, ktorej sa však po odvetnej paľbe ako-tak ubránili. Po polnoci prišli vyčerpaní do malej dedinky Dubnica. Tu i prvýkrát prespali pod strechou, avšak Bourdon si poznačil do zápisníka, že takú špinavú krčmu ešte v živote nikdy nevidel. Štefánik po týždennom pochode v srbských

horách bol taký vyčerpaný, že začal zvracať krv a neprijímal žiadnu potravu. Urýchlene ho odviezli lietadlom do poľnej nemocnice do Prištiny. Tu ho ošetroval lekár MUDr. Dumas, po vojne profesor parížskej Sorbonny.

Pretože Štefánik v Srbsku plnil tiež politické poslanie, rozhodol sa veliteľ leteckej eskadrily major Vitrat odsunúť por. Štefánika urýchlene do bezpečia, a to mu zachránilo život. Dňa 22. 11. 1914 dostal skúsený kapitán letectva Paulhan rozkaz previezť chorého Štefánika do albánskej Valony. Let prebiehal za ťažkých poveternostných podmienok. Štefánika uložili do otvorenej sedačky pozorovacieho Mauricea Farmana a kapitán Paulhan musel ešte čakať asi hodinu na lepšie podmienky počasia, ale zdravotný stav vyžadoval okamžitý vzlet i za cenu najväčšieho rizika pri lete do hmly, dažďa a za silného nárazového vetra. V albánskych horách Šar, kde planiny dosahujú výšku až 2 760 m, keď sa konečne po 3,5-hodinovom lete dostali do Valony, nemali ešte vyhrané, lebo neinformovaní talianski vojaci na nich začali strieľať, i keď mali lietadlo jasne označené srbskými výsostnými znakmi. Kapitán Paulhan okamžite odletel za mesto a po spotrebovaní benzínu núdzovo pristál v močiari, pretože vhodnejšie miesto v dosahu kľzavého letu už nenašiel. Keď ich obyvatelia vytiahli na suchú zem a dovezli do Valony, por. Štefánik bol už na pokraji svojich fyzických síl. Talianski protiletadlovci sa posádke lietadla viackrát ospravedlnili. Štefánika okamžite prevzali dvaja lekári, ktorí vo vojenskej nemocnici pôsobili, a privolali ihneď lekára Raoula Labryho. Ten cez talianske loďstvo sprostredkoval, aby Štefánika dopravili cez Jadranské more do prístavu Brindisi a odtiaľ vlakom do Ríma. Štefánik ako francúzsky dôstojník bol pravdepodobne na zákrok veľvyslanectva hospitalizovaný v prominentnej rímskej nemocnici a tu sa zoznámil so svojou poslednou a najväčšou láskou, Guillianou Benzoni, blízkou príbuznou talianskej kráľovskej rodiny. Je pre Štefánika typické, že len čo sa mu stav zlepšil, nadviazal kontakty s francúzskym a ruským veľvyslanectvom v prospech čs. zahraničného odboja. Štefánik z Ríma odišiel vlakom cez Janov a Nice do Paríža. Dňa 7. 12. 1914 v hlavnom meste podal hlásenie o vojenskej situácii v Srbsku a na Štedrý deň sa podrobil už siedmej operácii žalúdka. Štefánik v eskadrile MFS-99 uskutočnil 17 letov v trvaní 16 hodín a 40 min. Z toho boli najmenej 4 lety bojovo-operačné v trvaní 4 hod. a 40 minút. Dva lety v dĺžke 5 hod. 30 min. uskutočnil ako cestujúci.

Všetky lety boli vykonané na lietadlách Maurice Farman, na ktoré mal i aprobáciu a diplom.

FRANCÚZSKA LETECKÁ MISIA V SRBSKU

Francúzska letecká misia v Srbsku sa skladala z eskadry MFS-99 a z eskadry „N“ a príslušného aviatického parku. Ku koncu septembra 1915 mala okolo Belehradu rozmiestnených 9 strojov a eskadry „N“ mala v stave 6 Nieuportov typu 17 a dve lietadlá Farman, ktoré používala na kuriérne účely. K 3. 12. 1915 mala 234 príslušníkov letectva. Všetci dôstojníci odišli zo Srbska do Francúzska 31. 12. 1915, okrem Štefánika a Paulhana, ktorí opustili Srbsko už 22. 11. 1915. Por. Štefánik, skôr ako sa podrobil operácii, ešte 18. 12. 1915 poveroval príčiny nevybavenia žiadosti našich dobrovoľníkov a zabezpečil, aby boli 18. 2. 1916 už prijatí do leteckej stíhacej školy v meste Pau. Jeho zámer, vytvoriť čisto národnú leteckú jednotku, sa plne neuskutočnil, ale základ bol už položený a na ňom sa v budúcnosti stavalo. Vo vlastnej diplomatickej a organizátorskej činnosti Štefánik nazabudol využívať každú príležitosť v prospech výstavby letectva.

TECHNICKÉ PARAMETRE MAURICEA FARMANA MF 11

Mnohí ľudia, vzhľadom na absenciu technických údajov, sa často pýtajú, aký to vlastne bol stroj, na ktorom Štefánik lietal, čo mu konštrukčne predchádzalo a aké mal technické a takticko-bojové charakteristiky? Bol medzi lietajúcim a technickým personálom poľných letísk obľúbený? Existuje málo dostupných údajov v leteckej literatúre, ktorá u nás bola viac rokov úmyselne zahmlievaná pravdepodobne iba preto, že na týchto lietadlách bol vyškolený a v prvej svetovej vojne lietal M. R. Štefánik. Fotodokumentáciu ešte teraz prísne strážia štátne archívy, najmä v Prahe, a iba veľmi ťažko sa zaobstarávajú.

Bratia Farmanovci boli pôvodne obchodníci s autami a opravári motocyklov, ale veľmi skoro predvídavo postrehli vývoj lietadiel, zanechali

obchodovanie s autami a začali sa venovať výrobe a konštrukcii lietajúcich strojov. Predchodcom slávneho Mauricea Farmana MF 11 bolo lietadlo NO I Henriho Farmana, staršieho brata Mauricea Farmana. Bol to jednomotorový dvojplošník v tlačnom usporiadaní, typu škatuľového draka s dvojitými chvostovými plochami. Krídla boli dvojnásnikové, pričom predný nosník tvoril súčasne aj nábehovú hranu. Odtoková hrana bola z ocelevej klavírnej struny, napnutá cez konce rebier, ktoré boli veľmi tenké a mali vtáčí profil. Poťah bol obojstranný z bavlneného plátna. Celú drevenú konštrukciu NO I vystužovalo množstvo oceľových lán. Chvostové plochy mali rovnakú konštrukciu ako nosné krídla. Hlavný pristávací podvozok bol zhotovený z oceľových rúrok a celý pristávací systém bol odpružený oceľovými pružinami. Zadný podvozok mal dve menšie kolesá, uložené v bicyklových vidliciach. Tieto vidlice neboli aretované, čo pri vzlete spôsobovalo veľké ťažkosti s dodržiavaním smeru štartu. Henri Farman, ako veľmi úspešný konštruktér, použil pri type NO I oproti ostatným vtedajším konštruktérom, ktorí riešili náklon lietadla do zákrut ohýbaním koncov krídiel, jednoduchú a účinnú odklopnú klapku, samozrejme, v súčinnosti so smerovým a výškovým kormidlom, ktoré bolo pri tomto type umiestnené vpredu pred pilotom. Motor bol tlačný vidlicový osemvalec Renault s výkonom 80 konských síl (HP) a vodou chladený.

Henri Farman sa s týmto lietadlom zúčastnil na viacerých leteckých dňoch a súťažiach. Najslávnejší pre neho bol medzinárodný letecký deň v Remeši, kde 28. 8. 1909 získal prvú cenu za diaľkový rekord – 180 km preletel za rekordné 3 hod. 4 min. a 56 sek. Na druhom mieste sa umiestnil Hubert Latham na Antoinette (154 km) a na treťom Louis Paulhan na stroji Voisin (131 km). Inak je to náš známy pilot, ktorý 22. 11. 1915 odvážnym letom cez srbské hory zachránil Štefánika. Medzičasom leteckí konkurenti vyrobili dokonalejšie lietadlá a Ing. Louis Bleriot 27. 7. 1909 preletel kanál La Manche a pristál po tridsiatich minútach letu neďalekého anglického Doveru.

Nasledujúce mesiace priniesli ďalšie rekordy. Najväčšou udalosťou bol prelet Stredozemného mora z francúzskeho Frejusu do tuniskej Bizerty 23. 9. 1913 pilotom Rolandom Garrosom. More preletel za 7 hod. a 53 min. v jednoplošníku Moranesaulnier, motor typu Gnôme s výkonom len 60 konských síl. Nasledujúce mesiace priniesli ďalšie rekordy na lietadlách

Voisin, Caudron, Breguet, Albatros a Caproni. Mladší brat Henriho, Maurice Farman, tiež začínajúci nadaný letecký konštruktér, si uvedomil, že Voisin-Farman NO I, ale aj jeho vlastný typ MF 7, sú už značne zastarané. Preto navrhol a v roku 1912 i vyrobil svoj slávny Maurice Farman MF 11, ktorý v tom čase bol najvýkonnejší, a preto v leteckých súťažiach bol spravidla vždy na prvom mieste. Spolu s bratom založili leteckú továreň s názvom Societé Henri et Maurice Farman v meste Billancourte blízko Paríža. Aj keď to bol spoločný podnik, bratia pracovali samostatne na vlastných leteckých konštrukciách, preto ich typy niesli samostatné označenia.

Keď si uvedomili blížiacu sa hrozbu vojny, rozšírili továreň tak, aby mohla slúžiť už veľkosériovej výrobe. Začiatkom augusta 1914, keď sa vojnový konflikt naplno rozohral, bol ich závod jediný, ktorý mohol bez väčších stavebných a technických úprav vyhovieť veľkým vojnovým objednávkam. Maurice Farman MF 11 bol školský a bojový dvojplôšník, rámovej zmiešanej konštrukcie, zhotovený prevažne z dreva a kovu. Smerové krídla boli spočiatku konštruované ako plávajúce bez kýlovej stabilizačnej plochy. MF 11 sa v spojeneckých armádach používal na výcvik, prieskum, fotografovanie, spojovacie lety a dokonca na bombardovanie. Pohon zabezpečoval tlačný šesťvalcový vzduchom chladený motor značky Renault s výkonom 74 kW (100 ks), pilotný kokpit bol vybavený len štyrmi palubnými prístrojmi: výškomer, rýchlomer, kompas a teplomer oleja. Riadenie (knipel) bolo zhotovené do tvaru V s obojstranným uchytením rúk a v spodnej časti rukoväti boli namontované ovládacie lanká krídeliek a prevod z páky knipla na ovládanie výškovky. Smerové kormidlo bolo ovládané klasicky, nožným riadením. Vrtuľa bola lepená z kvalitného tvrdého dreva a letokruhy boli orientované pozdĺžne, aby mali lepšiu odolnosť voči odstredivej sile. Priemer vrtule bol 2,5 m. V Taliansku sa používal aj motor Fiat A.10. Lietadlá vyrábané licenčne v Británii sa označovali Farman F. 5B a dostávali anglický motor s výkonom 96 kW. Stroj s týmto motorom mohol na vonkajších vzperách medzi krídlami niesť i rakety Le Prieur. Ďalšie mohli byť zavesené na priehrade bližšie k trupovej gondole. Vyrábala sa aj verzia MF 11 bis s miestom pozorovateľa s guľometom vpredu. Celkový počet vyrobených MF 11, MF 11 bis a F. 5B nie je presne známy, ale odhaduje sa na 1 500 až 2 000 kusov. Francúzske letectvo vyzbrojilo až 37 eskadril, britské letectvo 6 a talianske 24.

TECHNICKO-TAKTICKÉ ÚDAJE

Maximálna rýchlosť podľa použitých motorov bola 108 až 117 km/h, rozpätie 16,3 m, dĺžka 9,48 m, výška 3,18 m, nosná plocha 54 m², hmotnosť prázdneho lietadla 616 až 653 kg, vzletová hmotnosť 927 až 954 kg, stúpanie do výšky 915 m trvalo 15 minút, do 2 000 m 21 minút. Maximálny dostup bol 3 810 m, vytrvalosť letu max. 3,5 hod., nosnosť bômb až do 130 kg. Na obranu MF 11 mal pozorovateľ k dispozícii 1 guľomet typu Hotchkiss kalibru 7,7 mm, resp. taliansky Revelli s kalibrom 6,5 mm. Oba boli skonštruované na bubnové zásobníky na 47 nábojov. Vystrieľanie celého zásobníka trvalo iba 10 sekúnd. MF 11 mal spravidla v zásobe 3 zásobníky.

Farman MF 11 mal nízke plošné zaťaženie, prázdny stroj len 11kg.m-2 a s posádkou a výzbrojou stále iba 17,6 kg.m-2. Preto aj malý bočný poryv vetra pri vzlete alebo pri pristávaní mohol ľahko spôsobiť haváriu, čo sa veľmi často stávalo, najmä na neupravených poľných letiskách. Motor Renault s maximálnym výkonom 100 bol však preťažený, pretože 9,55 kg hmotnosti na 1 HP výkonnosti bola hodnota skutočne veľká. Zo sústavného preťažovania vznikli časté poruchy a požiare motorov. V čase vojny sa pri výrobe lietadiel príliš nehládalo na kvalitu dielenského spracovania, ale predovšetkým na finančný zisk. Volanie pilotov po zvýšení kvality výroby nebolo počas celej vojny nikdy vypočuté. Preto musíme obdivovať odvahu pilotov, ktorí sa na týchto lietadlách púšťali do bojov, samozrejme, v tom čase ešte bez padákov, nehládajúc na vlastné životy s malou iskierkou nádeje, že sa z horiaceho lietadla zachránia.

Niektoré bombardovacie Farmany mali na spodnej časti trupu puzdro na nesenie bômb. Vystuženie oceľovými lankami zabezpečovalo tuhosť trupu, krídiel a smerovky. V poľných podmienkach, bez hangárovania lietadiel, dochádzalo často pôsobením vlhkosti vzduchu k skrúcaniu krídiel a chvostových riadiacich plôch. Konštrukcia podvozka pôsobila priam archaicky. Až neskôr dochádzalo k odstraňovaniu jeho obludných lyží. Toto konštatovanie platí aj o Voisinových, Caudronových alebo Caproniho konštrukciách. Technický popis Mauricea Farmana nám aspoň trochu umožňuje sa vžiť do tej pionierskej doby a predstaviť si, čo každý pilot musel podstúpiť už počas náročného leteckého výcviku, aby ho na týchto krehkých aeroplánoch mohol úspešne zakončiť a zároveň prežiť. Za pozornosť stojí, že

v súčasnosti vo francúzskej firme podnikateľa Salisa zhotovili na počesť MF 11 jeho lietajúcu repliku, ktorú predvádzajú na veľkých leteckých dňoch po celom svete.

ZAČIATOK ODBOJA

K prvému oficiálnemu kontaktu por. Štefánika so začínajúcim odbojom došlo 13. 12. 1915 po jeho návrate zo srbského frontu. V tom čase sa pripravoval na operáciu a jeho dávnejší priateľ maliar L. Strimpl k nemu priviedol Dr. E. Beneša, ktorý nedávno emigroval a spolu s T. G. Masarykom začali vyvíjať činnosť za oslobodenie Čiech a Moravy. Štefánik im ponúkol možnosť využitia svojich úzkych vzťahov s vysokými politickými kruhmi vo Francúzsku a so žurnalistami. Počiatkové nadviazanie vzťahov v Paríži v prospech vtedy neznámeho Masaryka a Beneša, ktoré im sprostredkoval Štefánik, malo rozhodujúci význam pri začatí rokovania s vedúcimi osobnosťami Dohody a zároveň umožnilo publikovať v európskych časopisoch články o oprávnenosti úsilia česko-slovenského odboja a na dosiahnutie našej samostatnosti. A tak cestu do politických kruhov k jednotlivým vládam, najmä k francúzskej, talianskej a americkej, otvoril M. R. Štefánik. Len čo sa uzdravil, znovu ho francúzska vláda poverovala rôznymi diplomatickými misiami vojenskej a politickej povahy, lebo sa už vtedy prevažne zameriavala na úsilie o uznanie samostatnosti. V apríli a v máji 1916 v Taliansku uskutočnil, hoci ešte nie úplne zdravý po operácii žalúdka, niekoľko letov spojených so zhadzovaním letákov, ktoré vyzývali našich vojakov, aby prebehli k spojencom Dohody. A už 4. a 7. mája 1916 lietal s letcami 5. letky III. skupiny talianskeho letectva na malom Caproni Ca. 30 a 10. mája s letcami 4. a 29. letky s lietadlami Maurice Farman. Lety boli vykonané v oblasti bojov Verona – Lago di Garda, Idro – Riva Val, Sarca – Monte a Palon – Mattarelo. Tieto lety boli zároveň využité na prieskum a 7. mája dokonca na bombardovanie železničnej stanice v Mattarele, kde sa v tom čase sústredilo rakúsko-uhorské vojsko. V ďalších mesiacoch lietal znovu pri Verone a Udine a zhadzoval letáky s týmto textom: *Česi, Slováci, Poliaci, Slovinci, Srbi a Chorváti, Vy, ktorí kráčate v boji, proti hraniciam francúzskym, nezabúdajte, že*

nemecko-maďarská spupnosť vyvolala túto vojnu. Ničomníkom musí byť, alebo slepým, hluchým, pomäteným, kto by tvrdil opak. Dejiny neúprosne vydajú slovo o pravde. My zvíťazíme. Kto máš česť v duši a slovanskú krv v žilách, pamätaj, že tvojou svätou povinnosťou je využiť každú okolnosť a príležitosť k zoslabeniu tých, ktorým ešte dnes slúžiš. Vzdaj sa pri prvej príležitosti armádam Dohody.

Štefánik intenzívne pracoval i na politickom poli. Dňa 8. 6. 1916 nadväzuje znova kontakt s francúzskym veľvyslancom v Taliansku Camilom Barrerom a následne s ministrom zahraničných vecí Sidneyom Sonninom a ruským veľvyslancom Michailom Nikolajevičom Giersom. Osobnou agitáciou získal prvých priateľov pre našu česko-slovenskú politickú pozíciu, a to nielen u vysokých politických hodnostárov, ale i v ďalších šľachtických rodinách, ktoré počas svojej vojensko-politickej misie navštívil v Taliansku. Najväčší úspech však dosiahol 3. 2. 1916. Vtedy zorganizoval významné stretnutie T. G. Masaryka s francúzskym predsedom vlády Aristidom Briandom, ktorý súhlasil s ich návrhmi, a začiatkom júna 1916 sa francúzske vládne úrady zaviazali vyzbrojiť samostatnú česko-slovenskú armádu. Jej hlavným cieľom bolo vybojovanie a uznanie budúcej Česko-Slovenskej republiky.

Koncom júla 1916 odišiel Štefánik do Ruska vo funkcii podpredsedu Česko-slovenskej národnej rady v Paríži. V Petrohrade, Mogil'ove a Kyjeve rokoval o našich legionároch aj s generálom Alexejevom, šéfom ruského hlavného veliteľstva. Taktiež vyriešil odvolanie politika Josefa Düricha, ktorý sa usiloval o vytvorenie českého kráľovstva na čele s ruským cárom. Dňa 14. 10. odcestoval z Kyjeva do Rumunska, stretol sa aj s kráľom Ferdinandom. Z Rumunska sa mu podarilo dopraviť 400 dobrovoľníkov krajanov do Francúzska. Títo krajanovia sa zapojili do boja proti rakúsko-uhorskej monarchii. Začiatkom januára 1917 vykonal ďalšiu vojensko-diplomatickú cestu do Ruska. Cez Murmansk a Londýn sa vrátil do Paríža až 21. 4. 1917.

Štefánik má veľké zásluhy na dopĺňaní našich legionárskych oddielov letectva v Rusku pod velením poručíka Leva Melča. Dňa 2. júna 1917 odcestoval už ako major francúzskej armády do USA. Vo Washingtone sa zúčastnil na porade so slovenskými a českými krajanmi, ktorých sa usiloval získať do boja za národnú slobodu. Z finančnej zbierky časť išla na zakúpenie siedmich lietadiel typu Traktor L. W. F. Hoci neboli v najlepšom

technickom stave po príchode na Sibír, aj tak sa na nich vyškolilo ďalších 16 pilotov legionárov.

Koncom septembra Štefánik znovu ochorel, po prepustení z nemocnice sa hneď pustil do ďalšej intenzívnej práce. Dňa 20. 10. 1917 dostal od francúzskej vlády za úspešnú agitačnú činnosť v USA kríž dôstojníka Čestnej légie. Dňa 16. 12. 1917 najvyšší francúzski vládni činitelia, prezident Raymond Poincaré, predseda vlády a minister vojny Georges Clemenceau a minister zahraničných vecí Simon Pichon schválili dekrét o zriadení česko-slovenskej armády vo Francúzsku. Bol to obrovský úspech Štefánikovho úsilia o našu národnú emancipáciu. Dňa 16. 2. 1918 odcestoval do Ríma, kde sa intenzívne usiloval získať povolenie na zriadenie česko-slovenskej armády v Taliansku. To sa mu podarilo vybaviť a podpísať 21. 4. 1918. Bol to jeden z najväčších diplomatických úspechov neúnavného Slováka v službách budúcej republiky.

Piateho júna 1918 spolu s talianskym kráľom Viktorom Emanuelom III. dekoroval prvé česko-slovenské legionárske jednotky v Ríme. Slávnosť prijímania 3. pluku od Národnej rady sa konala na Piazza Venezia, prítomní boli ministerský predseda V. A. Orlando, minister zahraničných vecí Simon Sonino, starosta Ríma Colonna, minister vojny V. Zupelli, francúzsky minister Simon Pichon, americký veľvyslanec Nelson Page, ruský veľvyslanec M. N. Giers.

Slávnosť sa začala presne o 12,00 h. Pplk. M. R. Štefánik vtedy vyslovil tieto slová: *Naši bratia, ktorí sú tu v Itálii a aj tí, ktorí sú vo Francii, prisahajú, že neopustia nikdy tento posvätný prápor; prisahajú, že radšej zomrú do posledného vojaka, než by ustúpili o jeden krok.* Dňa 18. 6. 1918 Štefánika francúzsky ministerský predseda a zároveň minister vojny Clemenceau vymenoval za brigádneho generála so zreteľom na jeho poslanie v armáde, ktoré vykonáva ako zástupca veliteľa čs. armády a ako člen Národnej rady. Vtedy mal už vypracovanú požiadavku na francúzsku vládu, aby po oslobodení poskytla čs. armáde 115 lietadiel na zabezpečenie vzdušného územia Česko-slovenskej republiky. Skutočne francúzska vláda veľkoryso rozhodla a darovala 30. 4. 1919 Česko-Slovensku 50 stíhacích Spadov S VII, 50 pozorovacích Salmsonov 2A2 a 15 bombardovacích Voisinov Xbn3, ako aj zaškolenie leteckého personálu na leteckú techniku. Navyše vyslala jednu eskadrilu označenú Bre 590, vyzbrojenú a obsluhovanú Francúzmi, ktorí ihneď zasiahli do bojov na južnom

Slovensku proti Maďarskej republike na svojich stíhacích strojoch SPAD S XIII a bombardovacích Breguetoch XIV A2. Ešte počas života Štefánika z leteckej základne a skladov Etampes odoslali do Česko-Slovenska 42 vagónov ďalšej leteckej techniky a náhradné dielce pre už dodané lietadlá. Taktiež vyškolili 91 príslušníkov letectva a technického personálu. Francúzski velitelia major Bordage a kapitán Georges Lachmann spolupracovali i pri ďalšom výcviku v prvých rokoch po vojne na Slovensku ako velitelia leteckých jednotiek na letiskách v Nitre, Bratislave a Košiciach a tiež priamo v boji proti maďarským vojskám, ktoré prenikli na naše územie alebo nedodrжали určenú demarkačnú hranicu.

Uprostred vypätej a vysilujúcej organizačnej práce M. R. Štefánik zažil 9. 7. 1918 dojemný okamih keď naši vojaci-legionári z 12. brigády a z I. práporu a 33. pluku, umiestneného v meste Bastia, sa víťazne vracali z piavského frontu. V meste Spiazzi vykonal Štefánik prehliadku 33. pluku a vyznamenal vojakov a dôstojníkov, ktorí sa v bojoch na fronte pri rieke Piave najviac zaslúžili o víťazstvo. Potom pozdravil i 34. pluk, umiestnený vo Ferrare, za prítomnosti veliaceho generála Andreu Grazianiho a písomným rozkazom pozdravil ďalšie pluky umiestnené v mestách Perugia, Assisi, Bevagna, Spello, Narni a Trevi.

V nasledujúcich dňoch rokoval Štefánik s hlavným veliteľom francúzskych a spojeneckých armád maršalom F. Fochom a v Ríme sa zúčastnil na schôdzke pobočky Česko-slovenskej národnej rady. Dňa 19. 8. 1918 odcestoval spolu s francúzskym generálom M. Janinom, ktorý bol hlavným veliteľom česko-slovenského vojska, do USA. Tu sa stretol s prof. T. G. Masarykom a v New Yorku sa zúčastnil na schôdzi Česko-slovenskej obce. Dňa 24. 9. 1918 odcestoval cez San Francisco a Honolulu na palube Korea Maru do Japonska. V Tokiu sa stretol s viacerými významnými politikmi. Navštívil i japonského cisára. Zorganizoval lepšie zásobovanie čs. vojsk na Sibíri. V Japonsku sa dozvedel o vymenovaní dočasnej čs. vlády, v ktorej bol bez jeho súhlasu vymenovaný za ministra vojny. Taktiež prišla i ďalšia nedobrá správa, že gen. Armando Diaz odvolal dňom 24. 10. 1918 veliteľa našich divízií v Itálii, generála A. Grazianiho a nahradil ho generálom L. Piccionem. Naše divízie sa neradi lúčili so starým a obľúbeným generálom a jeho nástupcu už s láskou neprijali medzi seba.

Dňa 15. 11. 1918 Štefánika privítali vo Vladivostoku. Tu na Sibíri absolvoval mnohé rozhovory so spojeneckými politikmi s ich vysokými dôstoj-

níkmi. Stretol sa i s admirálom Kolčakom a protestoval proti vraždeniu v Omsku. Potom cez Charbin, Čitu, Irkutsk, Omsk v treskúcich mrazoch odcestoval a namáhavá cesta ho veľmi vyčerpala. Nedbal na rady lekárov. Navyše spoznal, že čs. légie sú na pokraji svojich síl. Dňa 21. 12. 1918 zaslal do Prahy telegram, že začiatkom januára 1919 po dohovore s generálom Janinom stiahne všetky vojenské légie a útvary z protisovietskeho frontu. Toto múdre rozhodnutie potešilo tisíce vojakov na ďalekej Sibíri. Dňa 16. 1. 1919 preorganizoval čs. vojsko na Sibíri. Od generála M. Janina prijal veliteľský rad Čestnej légie. Udelil mu ho francúzsky ministerský predseda G. Clemenceau s odôvodnením, že preukázal vynikajúce služby spojeneckej veci v Európe i v Amerike. Potom odcestoval cez Peking do Marseille a následne 15. 3. 1919 do Paríža. Tu informoval o svojej ceste po Sibíri. Dňa 20. 4. 1919 odcestoval na politicko-vojenské rokovania do Ríma a Padovy. Cestou sa aspoň krátko zastavil, aby si prehliadol čs. domobranu v Gallarate, konkrétne 3., 46. a 50. prápor, ktorý bol v Gollaseccu, a tak aj oni mali tú česť, že mohli 28. 4. 1919 vidieť a privítať svojho prvého ministra vojny a podpredsedu Národnej rady.

Generál Štefánik ocenil utvorenie práporov domobrany a ich bojového ducha a nabádal všetkých vojakov do ďalšej neúnavnej práce na pôde oslobodenej vlasti. Na základe požiadavky prezidenta T. G. Masaryka i E. Beneša a V. Šrobára sa začal pripravovať na cestu domov, aby zakončil a vyjasnil právomoci medzi generálmi M. Pellém a L. Piccionem a urovnal napäté vzťahy s Maďarskom pri obsadzovaní demarkačnej hranice.

HAVÁRIA CAPRONI CA. 33

Dňa 1. 5. 1919 na želanie M. R. Štefánika premiestnili ťažký trojmotorový stroj Caproni výr. č. 11 495 – 450 z talianskeho letiska San Pelagio na severnejšie letisko Campoformido, nachádzajúce sa blízko mesta Udine. Cieľom tohto presunu bolo čo najviac skrátiť plánovaný let do Bratislavy a zároveň tým na minimum znížiť pravdepodobnosť technickej poruchy počas letu nad Alpami. Prelet lietadla a ostatné technické veci a zabezpečenia dostal na starosť pedantný Talian, plukovník Gaviglio.

Odlet sa uskutočnil 4. 5. 1919 o 8,07 h. Do tragickej havárie pri Ivanke o 11,45 h posádke v zložení gen. M. R. Štefánik, poručík Giotto Mancinelli

Scotti, seržant Umberto Merlini a mechanik Gabriele Aggiusti zostávali už len necelé štyri hodiny života. Automaticky vzniká otázka: Boli lietadlá konštruktéra Ing. Caproniho typových radov vyrábaných pod firemným označením Ca. 30 od roku 1913 a neskoršie od roku 1914 Ca. 31 a Ca. 32 a od roku 1916 ako Ca. 33 tohto typu na prelet do Bratislavy spoľahlivé? Veď ho, viacerí i vrátane Ing. Caproniho odhovárali, nakoľko na tomto type Ca. 33 sa mu nedávno zabil syn a ďalší dvaja zalietavací piloti, kpt. Palli a De Bosis. Štefánik striktne trval na svojom rozkaze. I v odbornej literatúre sa hodnotia ťažké trojmotorové lietadlá Ca. 33 rozporne. Vyčíta sa im malá nosnosť bômb 350 až 400 kg. Piloti sa na Ca. 33 sťažujú, že je ťažký na chvost a aerodynamicky sa dá stabilizovať až za letu. Preto v niektorých fázach letu je potrebné na riadenie vynaložiť veľa fyzickej sily a námahy. Ťažisko trojmotorového bombardovacieho lietadla z terajšieho konštrukčného hľadiska jednoducho nie je tam, kde má byť. Pokiaľ ide o vlastnú haváriu Ca. 33 výr. č. 11 495 – 450, je pravdepodobné, že počas pristávacieho manévru medzi Vajnorami a Ivankou došlo k prenikavému zníženiu pristávacej rýchlosti a následne k pádu vinou radikálneho poklesu vztlaku. Príčinou by mohla byť chyba v pilotáži, rozmoknuté letisko alebo nepredvídaný silný bočný poryv vetra, ktorý znížil rýchlosť až pod povolenú pádovú hodnotu. Od tejto chvíle boli piloti bezmocní. Vzhľadom na malú výšku (asi 70 m) nad letiskom už pád Ca. 33 nemohli vybrať. Je tiež otázne, či by pri dostatočnej výške (aspoň 800 m) krehká konštrukcia lietadla vydržala vzniknuté preťaženie pri páde. Z pilotov bol najskúsenejší seržant Umberto Merlini, ktorý okrem výcviku absolvoval ešte 58 bojových letov na type Ca. 33, teda ťažko predpokladať, že na niečo pri pristávaní pozabudol alebo to neuskutočnil.

Neskoršie zistenia nasvedčujú tomu, že posádka generála M. R. Štefánika sa stala obeťou nezodpovedného konania talianskeho generála Luigiho Piccioneho a jeho podriadených, ako i francúzskeho majora Gastona Fourniera, ktorí neoznámili do talianskej Padovy, že 2. 5. 1919 napršalo až 37 litrov vody na meter štvorcový a 3. 5. 1919 pribudlo ďalších 8,5 litra napršanej vody na meter štvorcový. Tento poveternostný stav zapríčinil nespôsobilosť letiska a bol jednou z hlavných príčin tragickej havárie.

Keď piloti pri prvom dotyku pri pristávaní na ôsmom kilometri zistili, že im od kolies podvozka strieka voda, pretože pôda pod kolesami bola úplne rozmočená, z obavy, aby ťažký Caproni Ca. 33 nezapadol úplne do pôdy

letiska a havaroval, bleskovo zareagovali. Pridali plyn a začali hľadať ďalšiu pristávaciu plochu na dvanástom kilometri, podľa fonogramu, ktorý zaslal major Gaston Fournier. Ťažký Caproni Ca. 33 sa po strate rýchlosti pri pristávaní iba ťažko rozbíhal a postupne naberal stratenú rýchlosť, motory Isotta Fraschini pracovali na doraz. Ale bolo plne zaťažené, v tom čase ešte z nedokonalých karburátorov (splynovačov) vystrekovalo palivo na rozohriaté motory a stekalo na drevenú konštrukciu oboch trupov a strednej gondoly, kde boli motory uložené. Chýbalo iba veľmi málo na vznik požiaru, motory zahŕtené palivom strácali motorickú účinnosť a stačil iba náhodný prudký poryv vetra, ktorý napomohol odtrhnutie prúdnice od oboch krídiel. Nasledoval už len klasický letecký pád Caproniho, voči ktorému boli obaja piloti bezmocní, veď mali výšku nad terénom 70 metrov.

Za normálnych okolností by za prístup k služobným vojenským povinnostiam hrozil generálovi L. Piccionemu i G. Fournierovi vojenský súd. Veď stále do Padovy zasielali na veliteľstvo fonogramy, že základný terén letiska je pevný a vynikajúci. Lenže Česko-Slovenská republika bola ešte vtedy mladá a nemohla si dovoliť žiadnu aféru. A navyše niektorým politikom v Prahe smrť M. R. Štefánika prišla vhod. Pri vyšetrowaní havárie skúsený kapitán Fredérico Zapelloni iste vedel, čo sa stalo pri pristávaní manévri, avšak vyšetrowanie viedol spolu s gen. L. Piccionem a ten zariadil všetko tak, aby sa jeho meno ani meno G. Fourniera na protokole vôbec neviedlo ako mená potenciálnych vinníkov.

V Paríži už prebiehala mierová konferencia a Francúzi nepotrebovali žiadnu aféru s Talianskom, aj keď zahynul ich generál.

K tejto hlavnej príčine havárie možno zaradiť i neskoré zapálenie signalizačných ohňov a i viaceré organizačné nedostatky, vrátane privítania gen. M. R. Štefánika. Nakoniec za všetko výslovne hovoria slová, dopísané ručne do Zapelloniho správy: *Pre dobré meno našich lietadiel. Z uvedeného vyplýva vážna otázka – nenavigovali Caproniho gen. M. R. Štefánika a jeho posádku na rozmočenú plochu letiska úmyselne a zámerne? Kto to po toľkých rokoch dokáže?*

Na časté otázky, či na Štefánikovo lietadlo nad vzdušným priestorom Bratislavy striedali, možno tiež odpovedať, že zrejme áno. Či už maďarskí, alebo i naši vojaci-legionári. Lenže zásah ľahkými pechotnými zbraňami nemôže ohroziť taký veľký a ťažký trojmotorový Ca. 33. Požiar motorov

Isotta Fraschini počas letu nebol zaznamenaný, toto tvrdenie dokladá rad výpovedí svedkov. Ten vznikol až po dotyku lietadla so zemou, keď sa od horúcich motorov vzňal benzín z roztrhaného palivového potrubia a nádrží. Doteraz však nie je zistené, či posádka letela kratšou, ale nebezpečnejšou cestou, priamo ponad Alpy v smere Klagenfurt – Graz – Viedenské Nové Mesto – Bratislava, alebo dlhšou východnejšou vzdušnou trasou v smere Lubľana – Maribor – Szombathély – Bratislava. Táto trasa čiastočne obchádza Alpy.

O prilete Ca. 33 nad Bratislavu a jeho pristávacom manévri pri Ivanke sa doteraz zachovala iba nepatrná časť písomných záznamov. Bolo by potrebné, aby Ministerstvo kultúry SR požiadalo o navrátenie všetkej písomnej dokumentácie a pozostalosti, vrátane fotografického materiálu a záberov z havárie, ktoré sa doteraz nachádzajú v Prahe. Ved' zo získaných dokumentov sa dá veľa vecí vyčítať i po toľkých rokoch. Na štúdium a hodnotenie materiálov by sa stanovila komisia technických odborníkov a historikov, aby sa konečne táto nevyjasnená kapitola našich dejín uzavrela aspoň po technickej stránke. Je veľmi trápne, že aj doteraz získané materiály lietadiel na ktorých pilot M. R. Štefánik lietal a i bojoval na francúzsko-nemeckom území a srbsko-rakúskom fronte, sa len postupne získavajú v posledných rokoch, a to výlučne iba amatérskym spôsobom, čo je na škodu vecí, lebo jednotlivec nemá šancu komplexne preštudovať archívy v Taliansku, Francúzsku a i po celom svete, kde gen. M. R. Štefánik pôsobil. Ved' iba v Taliansku, kde žil slávny konštruktér Ing. Caproni, v jeho podnikovom archíve je uložených neuveriteľných 193 kompletných typových výkresov a ostatnej technickej dokumentácie, ktoré Ing. Caproni so svojím kolektívom počas dlhého života skonštruoval a postupne i postavil a zalietal. Taký istý stav je i vo Francúzsku v bývalej firme Maurice Farman.

KTO BOL G. CAPRONI?

K osobe **grófa Giana Caproniho** iba krátko. V tých časoch bol významnou postavou talianskeho letectva. Ako technik svoje prvé konštrukčné práce v odbore začínajúceho letectva začal v roku 1908 vo svojom výrobnom závode v Taliede neďaleko Milána. Svoju továreň pomenoval Spoločnosť pre rozvoj letectva v Taliansku.

Ing. Caproni v ňom pôsobil ako šéfkonstruktér a so svojím kolektívom navrhol a realizoval až 193 typov lietadiel, čo dodnes nikto neprekonal. Okrem iného bol vynikajúci organizátor a vytvoril skutočné letecké impérium s celým radom pobočných závodov. Mnohé z nich žali svetovú slávu – Vizzola, CNA, Bergamaschi, Preappio, Reggiane a Saiman. Navyše mal slávnu firmu na výrobu motorov Isotta-Fraschini, ktorá vyrobila letecké motory do Štefánikovho Caproni Ca.33. Toto letecké impérium bolo vo svete známe pod názvom Societa Italiana Caproni. Továrne Bergamaschi, ale najmä Reggiane významne zasiahli do vývoja talianskych vojenských lietadiel počas druhej svetovej vojny. K technickým zásluhám G. Caproniho patrí i to, že nadaným konštruktérom umožnil realizáciu experimentov. Napr. „valcové“ lietadlo konštruktéra Luigi Stipa v podobe Venturiovej trubice a prvé prúdové lietadlo na svete Caproni-Campini CC-1 s motokompresovým pohonom, ktoré je i teraz vystavené v perfektnom stave v leteckom múzeu Vigna di Valle pri Lago di Bracciano.

Je zaujímavé, že leteckým opravovňiam v Trenčíne zapožičia pravnučka G. Caproniho originálny motor Isotta Fraschini V-4B pre kompletáciu nelietajúcej repliky Štefánikovho Caproni Ca.33. Technická činnosť Caproniho kulminovala okolo roku 1929. Vtedy konštrukčne navrhol a postavil najväčšie lietadlo na svete Caproni Ca. 90 s rozpätím krídla 47 metrov a poháňalo ho šesť motorov. Potom už nastal zlom. Ešte dokončil trojmotorový Caproni Ca.97 a Caproni Ca.101, ktorý neslávne doslúžil v Habeši (dnešná Etiópia). Tu sa Ca.101 „preslávilo“ ničivými náletmi na nechránené mestá. V tom sa vyznamenala najmä perut' La Disperata, „rodinný podnik“ Benita Mussoliniho. Ich veliteľom bol knieža Galeazzo Ciano, neskorší minister zahraničných vecí a piloti boli i duceho synovia Bruno a Vittorio a synovec Vito. V roku 1934 starnúci Caproni odovzdal vývojovú činnosť Ing. Rodolfovi Verduziovi a ten výrazne zmodernizoval ešte typy Ca.101, Ca.102, Ca.111 a Ca.133, ale jeho ďalšia činnosť firmu už nijako výrazne nepreslávila.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Typ Caproni Ca. 33 bol poháňaný troma radovými šesťvalcovými motormi talianskej výroby (typu Isotta Fraschini V-4B) s výkonom každý po 150 konských síl. Dva boli ťažné a jeden tlačný. Motor Ca. 33 bol na tie časy už pomerne výkonný, modernej konštrukcie, ale nemal dokonale technicky zvládnuté benzínové karburátory (splynovače). Pri podchladení motorov napr. pri pristávaní, pri nedodržaní predpísaného pomeru benzínu a vzduchu, keď strieľali do karburátorov a navyše pri vynútenom prerušení pristávacieho manévru, keď pilot musel rýchlo pridať plyn, začal vystrekovať benzín až na rozhorúčené časti motorov, čo bola asi aj najpravdepodobnejšia príčina vznetu motora Isotta Fraschini (uviedli niektorí vyšetrovatelia). V tú chvíľu nastala strata výkonu motorov až do prednej rýchlosti a tá potom viedla k odtrhnutiu vzdušných prúdnic na krídlach Ca. 33, čo spôsobilo klasický pád lietadla. V tomto kritickom okamihu k tomu mohol ešte čiastočne prispieť i prudký bočný nárazový vietor. Preto obaja piloti už v tejto fáze letu nemohli zabrániť havárii Ca. 33.

Talianska vyšetrovacia komisia pod vedením kapitána Frederika Zapelloniho o tomto technickom nedostatku vedela, ale pravdepodobne ho do svojho protokolu neuviedla, lebo by to jednoznačne potvrdilo technickú poruchu Caproniho, a tým zároveň zodpovednosť za smrť posádky lietadla.

Caproni Ca. 33 mal imponujúce rozpätie krídiel 22,7 m, dĺžka trupu 11,05 m, nosnú plochu krídiel 95,7 m², hmotnosť prázdneho lietadla bola 2 300 kg, max. vzletová hmotnosť 3 890 kg, max. rýchlosť 135 km h⁻¹, max. dostup 4 100 m, stúpanosť lietadla 1 000 m za 8 min., max. dolet 450 km. Bojové Ca. 33 boli vyzbrojené obyčajne dvomi guľometmi typu Lewis kalibru 7,7 mm, najčastejšie však talianskymi guľometmi typu Revelli kalibru 6,5 mm. Jeden bol umiestnený vpredu na trupovej gondole, chránil prednú polosféru a vzadu na odtokovej hrane horného krídla chránil zadnú polosféru lietadla. Keďže stíhači boli ohrozovaní počas útoku zozadu, konštruktéri navrhli zdvojený guľomet a na niektorých diaľkových strojoch dokonca trojguľomet. Zadný strelec stál na plošinke nad stredným tlačným motorom. Proti úrazu od tlačnej vrtule bol chránený iba oceľovou sieťkou. Služba na tomto leteckom stanovišti bola najhoršia a najťažšia, pretože strelec bol počas letu stále vystavený prúdu vzduchu, nečasu a zime a pri útoku stíhačov bol aj zraniteľný. Lietadlo Ca. 33 unieslo 300 až 450 kg bômb. Špeciálne diaľkové Ca. 33, určené na prelet do

Bratislavy, sa vyznačovalo viacerými úpravami na zvýšenie doletu, a to v prvom rade demontážou zbraní. Ďalej pravdepodobne boli pri výmene dvoch krajných motorov vmontované do trupu objemnejšie benzínové nádrže z Caproni Ca. 56. To pilotom Štefánikovho lietadla Ca. 33 umožnilo prelet až do Bratislavy s dostatočnou rezervou paliva. M. R. Štefánik lietadlo nepilotoval, lebo nemal pilotný výcvik na tento ťažký bombardovací stroj, a navyše sedel vpredu, na mieste predného strelca-bombometníka, a preto počas letu nemohol prestúpiť na niektoré sedadlo pilotov, ako to mylne uvádzajú niektorí autori. Konštrukcia krídiel a trupu bola zhotovená výlučne zo smrekového dreva, styčné nosníky, dôležité z hľadiska pevnosti, boli zhotovené z tvrdého jaseňového, hrabového alebo bukového dreva. Zložitú drevenú sústavu pozdĺžnikov a nosných vzpier, vrátane trupových gondol i s motormi držali pohromade oceľové lanká. Vzpery podvozka boli drevené, zlepené z viacerých vrstiev kvalitného jaseňového dreva, ovinuté textilom a odpružené gumovými povrazcami. Je až neuveriteľné, že hmotnosť 3 890 kg a štartovaciu a najmä pristávaciu rýchlosť bezpečne zvládli. Palivové nádrže boli špeciálne konštrukčne navrhnuté tak, aby sa prípadne dala odstaviť táto časť nádrže a lietadlo mohlo po prepojení pokračovať ďalej v lete. Vrtule Ca. 33 boli zhotovené zo špeciálneho tvrdého dreva (mahagón). Krídla a trup Ca. 33 boli potiahnuté leteckým plátnom, ktoré bolo natreté impregnačným a napínacím lakom. Ostatné použité drevo bolo morené a natreté fermežou. Na základe príhovoru generála Douheta, ktorý už pred prvou svetovou vojnou vytyčil vojensko-strategickú hodnotu ťažkých trojmotorových bombardovacích lietadiel, bolo talianskou vládou úspešnému konštruktérovi Ing. Gianovi Capronimu umožnené už na jeseň 1914 v dielňach poskytnutých štátom a za značnej finančnej pomoci vyrobiť prvý ťažký dvojplošník s tromi rotačnými motormi typu Gnôme s celkovým výkonom 250 konských síl. Lietadlo úspešne zalietal zalietavací pilot Pensuti. V Taliansku takto definitívne zvíťazila koncepcia viacmotorových lietadiel, ktorá zároveň znamenala zvýšenie bezpečnosti letu, nakoľko sa výkon stroja mohol rozdeliť na viac motorov. Taktiež porucha jedného z nich nemá za následok okamžité prerušenie letu a zníženie výkonu dáva možnosť vyhľadať vhodný terén na pristátie.

Francúzi a Američania boli neskoršie nútení odkúpiť od Caproniho licenciu na výrobu trojmotorových bombardovacích lietadiel. K nim sa pridali aj Angličania. **Prvý projekt označený Ca. 30** z 11. 2. 1914, patent číslo 140 453, Caproni osadil tromi motormi Gnôme s výkonom po 80 konských síl.

Dva motory umiestnené v strednej gondole za pilotmi boli navzájom spojené diferenciálom. Cez elastické spojky a dva transmisné hriadele poháňali vrtule uložené v ložiskách na čelách oboch trupov. Tretí motor poháňal priamo tlačnú vrtuľu. Tento prvý Ca. 30 mal dve smerovky. Piloti sedeli vedľa seba a navigátor vpredu v čele gondoly. Tento typ nebol ešte ozbrojený. Z dôvodu vyššej výrobnéj ceny a tiež zbytočnej hmotnosti sa konštrukcia neujala. Preto Ing. Caproni pohotovo navrhol ďalší trojmotorový **dvojplošník typu Ca. 31**.

Konštrukčne a rozmerovo bol odvodený od Ca. 30, ale dva motory typu Gnôme po 80 konských síl boli už umiestnené v prednej časti oboch trupov, teda nie v centrálnej pilotnej kabíne. Tlačný radový motor Curtiss s výkonom 90 konských síl zostal namontovaný na konci strednej trupovej gondoly. Smerové kormidlá boli už tri, a to vzhľadom na nové uloženie motorov v trupoch. Predný podvozok bol tiež upravený, aby umožnil ľahšie otáčanie pri rolovaní na letisku. Pozorovateľ-strelec bol v prednej časti trupu vyzbrojený guľometom typu Lewis kalibru 7,7 mm. **Trojmotorový dvojplošník typu Ca. 32** z roku 1915 bol rozmerovo a konštrukčne takmer zhodný s predchádzajúcim Ca. 31, ale bol vybavený tromi výkonnejšími motormi talianskej výroby typu Fiat s výkonom každého motora 100 konských síl a tiež účinným vodným chladením. Stroj uniesol 350 kg bômb. Pre značnú spoľahlivosť začali ho používať na prvé nočné bombardovacie lety. Posádka bola trojčlenná – dvaja piloti a pozorovateľ vpredu vo funkcii strelca, navigátora a bombo-metníka.

Najrozšírenejším **trojmotorovým dvojplošníkom bol typ Ca. 33**. Od Ca. 32 sa líšil iba silnejším motorom talianskej výroby typu Isotta Fraschini s výkonom 150 konských síl, spolu teda 450 konských síl. Motory boli už riešené moderne ako radové, čo značne znižovalo čelný odpor vzduchu. Chladenie motorov Isotta Fraschini V-4B bolo riešené opäť vodou, ale chladiče vyčnievali nad motory. Až neskoršie Ing. Caproni navrhol čelné chladiče s nižším odporom vzduchu. Palubná doska Ca. 33 bola osadená jednoduchými navigačnými prístrojmi s kompasom a sextantom, ktoré umožnili let za plnej viditeľnosti pomocou porovnávacej orientácie a lety v noci len za jasného počasia. Ďalším základným vybavením bol výškomer, rýchlomer a tlakomer oleja jednotlivých motorov. Teda proti dnešným lietadlám bolo vybavenie úplne spartánské. Palivové nádrže boli dve, každá po 300 litrov. Olejové boli tri, každá na jeden motor. Palubný mechanik prepínal benzínové a olejové nádrže podľa stavu vyčerpania pohonných a olejových látok. Obranná

výzbroj sa sústreďovala do dvoch strelísk. Predné obsluhoval strelec-navigátor a bombometník v jednej osobe. Zadný strelec stál v strelisku nad zadným motorom. Guľomety boli prevažne talianskej výroby typu Revelli, kalibru 6,5 mm. Často, najmä v zadnom strelisku, sa zdvojovali alebo dokonca i strojovali, aby účinnosť streľby bola čo najväčšia. Ca. 33 unieslo až 450 kg bômb a bombometník mal k dispozícii aj jednoduchý zameriavač na presné odhodenie. To z neho v roku 1916 robilo najmocnejší strategický bombardovací stroj. Preto bol vyrobený vo veľkých sériach v Taliansku, ale aj licenčne vo Francúzsku, Británii a v USA. Niektoré pramene uvádzajú až 1 000 vyrobených kusov.

Tento údaj potvrdzuje obľubu Caproniho Ca. 33, i keď mal aj spomínané nedostatky. A potvrdzujú to aj fotografické zábery zostrelených Ca. 33. Ani jeden z nich nebol v takom zlom stave ako Ca. 33 gen. M. R. Štefánika. Väčšinou posádky prežili, prečo to tak nebolo pri Ca. 33 výr. č. 11495-450?

Trojmotorový dvojplošník Ca. 34 mal, na rozdiel od Ca. 33, pilotnú kabínu uzavretú, takže posádke počas letu vyčnievali von iba hlavy. Typ Ca. 34 sa neujal, pretože voľnosť pohybu posádky bola veľmi obmedzená, vnútorné usporiadanie bolo problematické a navyše, rýchlosť sa rozšírila iba nepatrne, na 136 km h⁻¹.

Ca. 35 prezentuje ďalší pokus o zvýšenie rýchlosti. Caproni navrhol zrušenie dvojitého riadenia vedľa seba a nahradil ho tandemovým riadením. Trup sa značne zoštíhlil, avšak mierne zvýšenie rýchlosti na 136 km h⁻¹ nevyvážilo problém s úpravou konštrukcie.

Ca. 36 konštrukčne vychádzal z Ca. 33, ale jeho technické úpravy umožňovali demontáž a montáž vonkajších častí krídiel, takže zostala iba kompletne zmontovaná stredná časť s trupmi, kabínou, motormi, podvozkom a chvostovými plochami. Do hangárov sa tak pri opravách a revízii dalo umiestniť, respektívne uschovať dvakrát viac lietadiel. Tento typ sa vyznačoval aj ďalšími technickými zlepšeniami a celkovým výkonom. Ca. 36 zostal v službe až do roku 1926, a to najmä v nočných leteckých útvaroch, čo svedčilo o ich obľube a spoľahlivosti. Počas vojny vykonali desiatky bombardovacích náletov na Viedeň, Linz a ďalšie mestá v Rakúsku. Motory použité pri Ca. 36 boli typu Fiat alebo Isotta Fraschini a ich výkon bol postupne zvyšovaný od 180 do 200 konských síl.

Ďalšia špeciálna konštrukcia Ca. 36S vznikla ako prvý pokus zaviesť počas prvej svetovej vojny do služby vojenskej sanitnej lietadlo. Štyria ťažko ranení

vojaci ležali na nosidlách v priestore nádrží, kabíny a bombovnice a ďalší štyria ľahšie zranení sedeli vpredu za pilotným priestorom. Jeden z pilotov bol lekárom alebo aspoň ošetrovateľom. Kabína bola kompletne uzavretá a nastupovalo sa do nej schodíkmi pripevnenými k podlahe trupu, tie sa spustili po pristávaní Ca. 36S na zem. Vzadu za nosidlami bola pripevnená skriňa s liekmi. Palivové nádrže sa museli premiestniť pri úprave z centrálného trupu na vonkajšie trupy za ťažné motory. Na túto dobu to bola revolučná myšlienka.

V rokoch 1917 a 1918 Ing. Caproni postavil ešte 23 kusov trojplôšnikov typového **radu Ca. 40**, ktoré poháňali motory typu Fiat po 200 až 250 konských síl. Nosnosť palubnej výzbroje a bômb sa prenikavo zvýšila až na 1 200 kg. Pri type Ca. 42, ktorý mal ešte výkonnejšie americké motory Liberty s výkonom až 400 konských síl, vzrástla dokonca na neuveriteľných 1 950 kg.

Tieto letecké monštra udivovali leteckých odborníkov svojou veľkou spoľahlivosťou pri preletoch Álp, keď ako diaľkové strategické bombardovacie lietadlá vykonávali bombardovacie útoky na vojenské ciele a továrne v okolí Viedne, Innsbrucku, Linza, Ľubľany a ďalších miest vtedajšieho Rakúska-Uhorska. Z najrozšírenejšieho typu Ca. 33 boli tiež odvodené ďalšie varianty, typ Ca. 44 s motorom Fiat A.12bis, Ca. 45 s motorom Isotta Fraschini V.6 a Ca. 46 s motorom Liberty. Ing. Caproni v závere roku 1918 a v roku 1919 zavŕšil typový rad dopravnými lietadlami Ca. 50, Ca. 56 a Ca. 57, ktoré slúžili na prepravu šiestich pasažierov (plus dvaja piloti). Ďalšie bojové lietadlá navrhol až v roku 1924, a to dvojplôšný bombardovací stroj Ca. 73 a v roku 1929 Ca. 90PB, ale to už bola úplne iná letecká doba a tiež iná politická situácia.

Skutočná historická pravda býva spravidla zahalená závojom tajomstva a niekedy sa ju nepodarí odhaliť vôbec. My žijúci sme však povinní pracovať ďalej a postupne sústreďovať materiál o práci M. R. Štefánika, ktorý sa ešte stále nachádza mimo Slovenska a čaká dlhé desaťročia na zverejnenie, presne tak, ako je to i s tragickou haváriou lietadla Ca. 33 dňa 4. 5. 1919 pri Ivanke. Možno by tomu pomohlo sústredenie síl slovenských a českých odborníkov z tejto oblasti, aby sa konečne doriešil aspoň problém havárie Ca. 33 po technickej stránke. Generál M. R. Štefánik by si to skutočne zaslúžil.

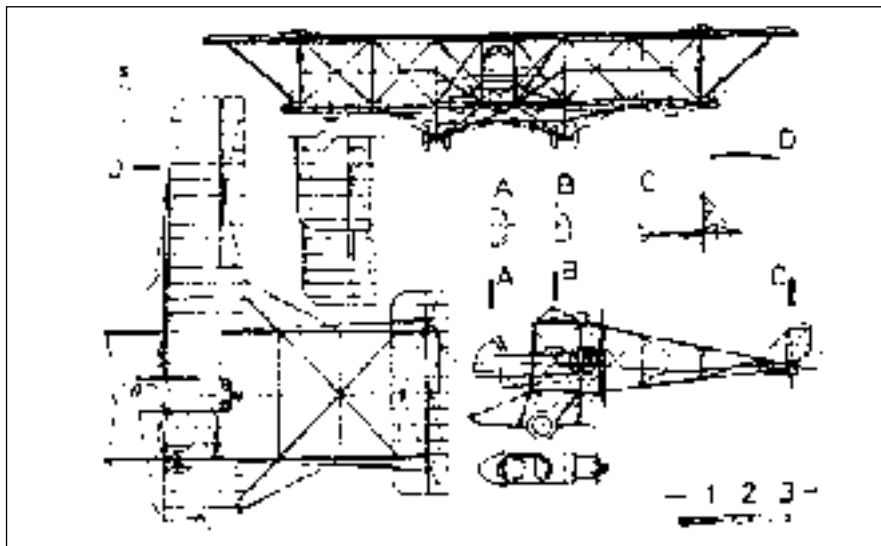
VÝROBCA ING. CAPRONI TALIANSKO	ROK VZNIKU	ROZP. V M	DÍŽKA TRUPU V METROCH	NOSNÁ PLOCHA V M ²	HMOTNOSŤ PRÁZDN. LIETADLA V KG	VZLET. VÁHA V KG. (MAX.)	POČET MOTOROV
OZNAČ. RAD. TYPU							
dvojploš. Ca. 7	1912						2
dvojploš. Ca. 30	1913	22,2	10,9	98	2000	3000	1 + 2
dvojploš. Ca. 31	1914	22,2	10,9	98	2100	3100	1 + 2
dvojploš. Ca. 32	1915	22,2	10,9	98	2100	3100	3
dvojploš. Ca. 33	1916	22,7	11,05	95,7	2300	3890	3
trojploš. Ca. 40	1917	29,9	13,2	200	3500	6500	3
trojploš. Ca. 42	1918	29,9	15,1	200	4000	7500	3
dvojploš. Ca. 34	1917	22,2	10,9	98	2300	3890	3
dvojploš. Ca. 35	1917	22,2	10,9	98	2300	3890	3
dvojploš. Ca. 36	1918	22,2	10,9	98	2300	3890	3
dvojploš. Ca. 44 – 46	1918	22,2	10,9	98	2300	3900	3
dvojploš. Ca. 56 – 57	1919	22,2	10,9	98	2300	3900	3

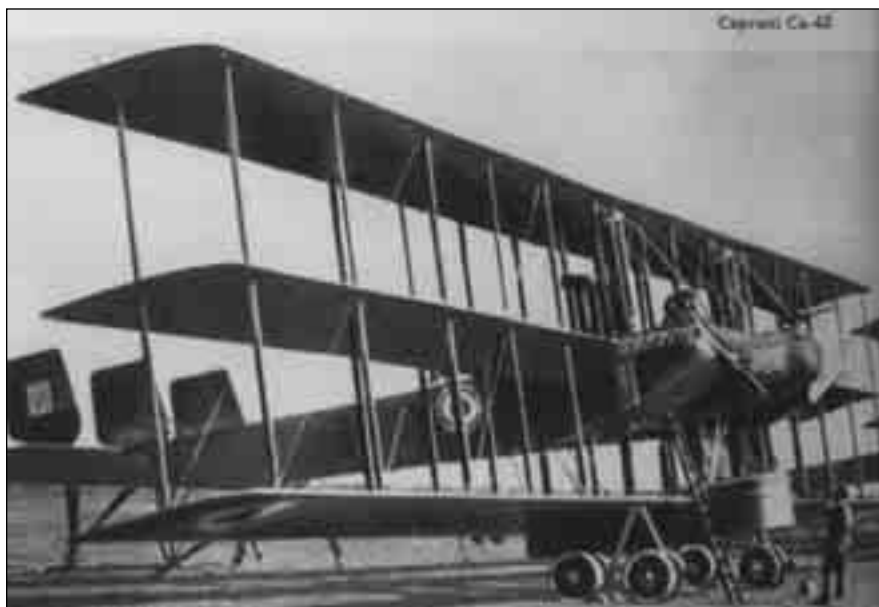
Použitá literatúra a pramene

- Slovenské krídla
- Vzlet
- Letectvo a kozmonautika
- Kronika čs. legionárov
- Monografia 193 typových konštrukcií Ing. Caproniho

ÚSPOR. TYP MOTORA	VÝKON V KONSKÝCH SILÁCH	MAX. RÝCHLOSŤ	DOST. V METR.	VÝZB. GUĽOM.	NOSN. BÓMB	VYTRV. DOLET	STÚP. V M / MIN	POČET VYROB. KUSOV
Gnôme 90,8	250	110	2 900		250	3,2 h	1 000 / 9	2
rad. Curtis hviezd. Gnôme	90 80	110	2 950	1	300	3,5 h	1 000 / 9	162
Fiat 100 HP	300	115	3 000	2	350	4 h	1 000 / 8	50
Isotta Fraschini 150 HP	450	135	4 100	2 – 4	450	450 km	1 000 / 8	659
Fiat 200 HP	600	125	4 500	2 – 5	1200	4 h	3 000/26	23
Liberthy 400 HP	1200	140	3 700	4 – 6	1950	5 h	1 000 / 8	25
Isotta 150 HP	450	136	4 100	2 – 4	450	450 km	1 000 / 8	4
Isotta 180 HP	540	136	4 100	2 – 4	500	5 h	1 000 / 8	30
Isotta 180 HP	540	136	4 100	2 – 4	500	5 h	1 000 / 8	35
rôzne		150						30
rôzne		150	dopravné					?

k – konská sila





▲ Caproni Ca 42

Dvojplošný prieskumný Maurice Farman MF11 zo zadnej polosféry. Vyniká mohutná tlačná vrtuľa v priemere 2,5 metra



Caproni Ca 31 vyzbrojený len predným guľometom typu Revelli, kalibru 7,5 mm





◀ Palubná doska Maurice Farmana MF11 bola veľmi chudobná, osadená len štyrmi meracími prístrojmi

Štefánik v školnom Maurice Farman MF11 ▶



◀ Francúzsko-nemecký front. Podporučík letectva M. R. Štefánik na poľnom letisku Brias. August 1915

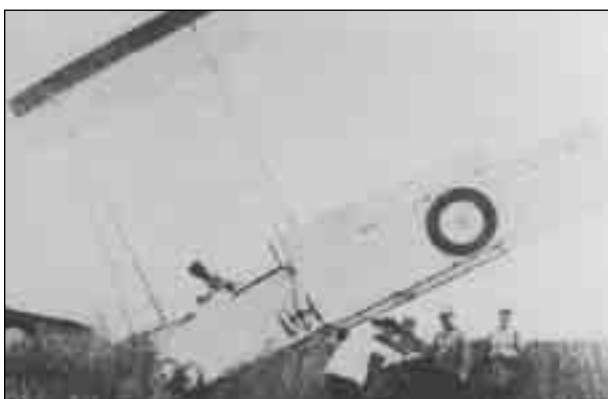
Šesťvalcový radový motor Isotta Fraschini o výkone 150 Ks. Mal zabudované na každom motore dva splynovače, ktoré v tom čase neboli po technickej stránke dokonalé



▲ Hangár nepriateľských lietadiel zapálený čs. legionármi pri meste Pergine (Rota Astico)



Posledných päť minút pred osudným štartom do vlasti. Gen. M. R. Štefánik stojí v strede skupiny. Piloti sú vľavo, mechanik sedí už v kabíne Ca.33. V pravo talianski dôstojníci



▲ *Havária Caproni Ca.33 pri Ivanke dňa 4. 5. 1919*

◀ *Havária Štefánikovho Maurice Farman MF11 pri obci Baillehl-Aux-Cornailes*



▲ *Generál Andrea Graziani*



▲ *Generál M. R. Štefánik*



Srbské pohraničné mesto Prizren. ▶
Odtiaľto kapitán Paulhan preletel
s ťažko chorým Štefánikom do
albánskej Valony



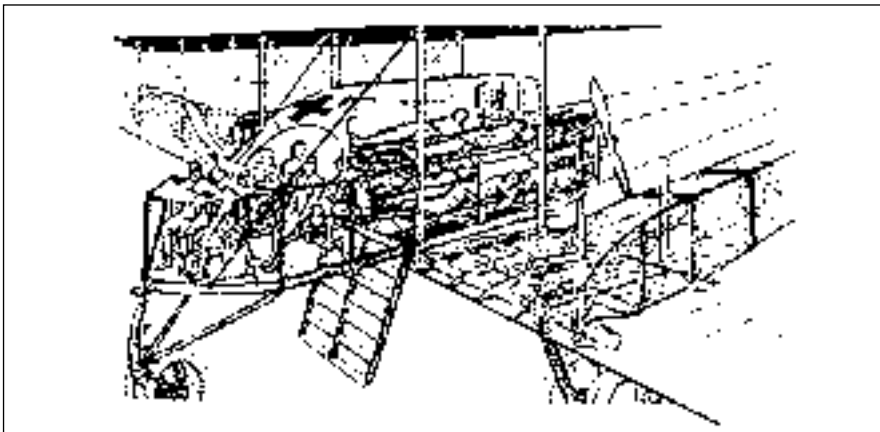
◀ Mesto Niš – centrálné námestie, nad ktorým lietal por. M. R. Štefánik



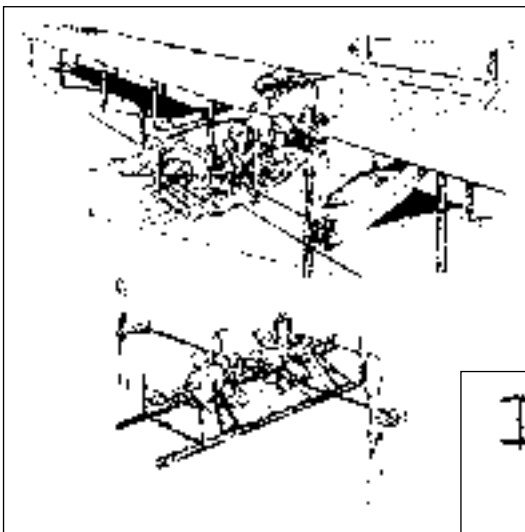
◀ Pod mohutným Caproni Ca.33. Časť účastníkov zo zájazdu „Po stopách gen. M. R. Štefánika“ v múzeu Aeronautika Militare Italiana Vigna di Valle, umiestneného pri jazere Lago di Bracciano, dňa 2. 6. 2000

Časť účastníkov ▶
SLZ z Trenčína pred
Capronim Ca.33
v múzeu Vigna di
Valle

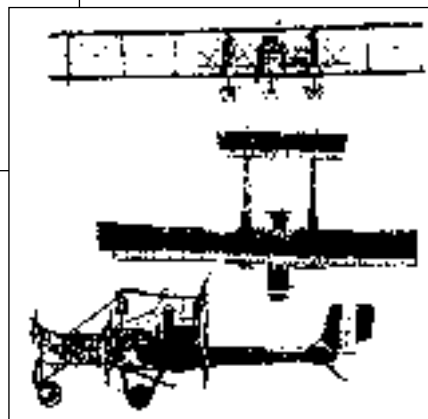




▲ Caproni Ca.36 – sanitná verzia



◀ Caproni Ca.30 – prototyp



ĽUDOVÍT MIKULA

Priateľ hviezd
generál
M. R. ŠTEFÁNIK

Vydalo Ministerstvo obrany SR
vo Vydavateľskej a informačnej agentúre
Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
ako víťaznú prácu súťaže MO SR
a Nadácie gen. M. R. Štefánika
vyhlásenej v roku 2000

Grafická úprava: Alena Madajová
Fotoreprodukcie sú z archívu autora

Tlač: OPS MO SR

