

PERSONÁLIE

ROK 1937 – POSLEDNÝ ROK SLUŽBY JÚLIUSA TRNKU V LETECKOM PLUKU 3¹

PETER ŠUMICHRAS



ŠUMICHRAS, P.: 1937 - The last year of service of J. Trnka in the Aviation Regiment 3. *Vojenská história*, 2, 29, 2025, pp 127-148, Bratislava.

The topic addressed by the author is processed based on extensive research of contemporary archival materials, supplemented with information from scientific, scientific-popular, popular literature and contemporary press. First of all, it is based on the results of an in-depth analysis, followed by a comprehensive evaluation and processing of the information derived from the documents of personal nature. A distinctive role is played by the information the author drew from the flight notebook of Air Force Col. J. Trnka, issued for use in 1934, and his personal records, professionally managed in domestic and foreign specialised archives. This valuable information about his air service in the Czechoslovak military aviation in the last years of its activity in the broader historical context before the break-up of Czechoslovakia is supplemented by data from archival documents professionally managed in the Military Historical Archive Bratislava and the Military Central Archive – Military Historical Archive Prague. The topic in question is a unique probe approaching the life of a young officer of the Czechoslovak Air Force in the pre-war period.

Keywords: Czechoslovak military aviation, Aviation Regiment 3 of the Air Force General Milan Rastislav Štefánik

DOI: <https://doi.org/10.69809/vojhist.2025.29.2.6>

Por. let. J. Trnka sa vrátil k letke 37 v januári 1937, po skončení 6-mesačnej služby v letke 15, aby pokračoval vo výkonnej leteckej službe ako stíhací letec.² O tom, že v predchádzajúcom období nezaháľal, svedčí aj fakt, že k letke prišiel ako 2. najúspešnejší letecký pozorovateľ pluku v streľbe na rukávový terč za uplynulý rok.³

Rok 1937 mal byť aj pre tohto mladého úspešného gáristu rokom, v ktorom mala jeho vlast', podľa slov jej prezidenta Edvarda Beneša, „držať v strednej Európe prápor slobody, mieru, tolerancie, prápor dobrej vôle a viery v pokrok politický a sociálny, prápor viery v človeka silnejšieho a mravne lepšieho“.⁴ Prezident Republiky československej, ako aj ďalší najvyšší predstavitelia štátu predpokladali, že politická spolupráca Francúzska, ZSSR a Československa sa rozvinie aj do novej vojenskej spolupráce, ktorá z Československa urobí účinný nástroj

¹ Pokračovanie štúdií autora pod názvom *Elegán so sokolími kridlami. Letecká služba plk. let. Júliusa Trnku (1934 – 1935)*, ktoré boli publikované v zborníku: SEGEŠ, Vladimír – ŠEĎOVÁ, Božena (eds.). *Život v službe vlasti, Pamätnica vydaná pri príležitosti životného jubilea Imricha Purdeka*. Bratislava : Vojenský historický ústav, 2023, s. 126 – 140 a *Elegán so sokolími kridlami. Letecká služba plk. let. Júliusa Trnku (1935 – 1936)*. 2. časť In: *Vojenská história*, 2023, roč. 27, č. 4, s.101 – 122.

² Por. let. J. Trnka bol dňom 1. januára 1937 menovaný pilotom poľným letcom. VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 102, čl. 1, šk. 9.

³ Vzhľadom na skutočnosť, že nebolo povolené oceneným výkonným letcom vyplácať ceny v peňažných čiastkach, komisie perutí zakúpili oceneným spomienkové predmety v hodnote 100, 150, 200 a 250, - Kč. Pre úplnosť možno dodať, že J. Trnka dostal spomienkový predmet v hodnote 200, - Kč. VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 3, čl. 1, šk. 9.

⁴ DEJMEK, Jindřich (ed.). *Československá zahraniční politika v roce 1937. Svazek I. (1. ledna 1937 do 31. července 1937)*. Praha : Ústav mezinárodních vztahů, v. v. i., 2007, s. 2.

odstrašujúci svojou potencionálnou silou nemeckých, ale aj iných útočníkov.⁵ Ďalšie týždne a mesiace ukázali, že jeho predpoklad sa nenaplnil.

V súvislosti s príchodom J. Trnku k jeho materskej stíhacej letke je potrebné uviesť, že v tomto období bola pripravovaná personálna zmena v jej velení. Mjr. let. Ota Baiera⁶, ktorý zastával funkciu veliteľa letky 37 od 1. januára 1935, nahradil vo funkcii kpt. let. Josef Duda⁷, dovtedajší dočasný veliteľ letky 64.⁸ Personálna zmena sa realizovala s účinnosťou od 15. januára 1937.⁹ J. Duda však túto veliteľskú funkciu reálne nevykonával, pretože dňom 1. februára 1937 sa s ním počítalo ako s učiteľom praktického lietania v Pilotnej škole pre pilotný výcvik prezenčnej služby mužstva v Nitre. Do funkcie dočasného veliteľa letky 37 tak ustanovili dňom 15. januára 1937¹⁰ npor. let. Aloisa Novotného, dovtedajšieho pobočníka veliteľa III. perute pluku.¹¹

⁵ DEJMEK, Jindřich (ed.). Československá zahraniční politika v roce 1937. Svazek I. (1. ledna 1937 do 31. července 1937). Praha : Ústav mezinárodních vztahů, v. v. i., 2007, s. 2.

⁶ Mjr. let. O. Baier bol ustanovený za veliteľa letky 64 v Piešťanoch. VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 5, čl. 1, šk. 9.

⁷ Josef DUDA (9. 8. 1905 Praha – 7. 12. 1977 Prostějov). Príslušník čs. brannej moci v rokoch 1923 – 1948. Účastník čs. zahraničného odboja vo Francúzsku a Veľkej Británii. Po skončení vojny sa vrátil do oslobodeného Československa, kde pokračoval v aktívnej službe v čs. vojenskom letectve. Jeho úspešnú vojenskú kariéru prerušil až nástup nedemokratického režimu vo februári 1948. Plk. let. J. Duda prepustili z čs. armády dňom 1. septembra 1948. Dňom 19. augusta 1949 mu odňali vojenskú hodnosť. Po prepustení z čs. armády vykonával robotnícke povolania. Zásadných zmien spojených s pádom režimu, ktorý v Československu vládol od februára 1948 až do novembra 1989, sa nedožil, pretože zomrel 7. decembra 1977 v Prostějove. Tak, ako mnoho jeho spolubojovníkov, ktorých cielene perzekvoval bývalý nedemokratický politický režim, aj letca J. Duda rehabilitovali. V roku 1990 mu bola vrátená hodnosť plk. let. O rok neskôr ho prezident Českej a Slovenskej Federatívnej Republiky vymenoval do vojenskej hodnosti genmjr. in memoriam. Prezident Českej republiky mu pri príležitosti 84. výročia vzniku Československej republiky udelil Rad Bieleho leva III. triedy vojenskej skupiny in memoriam.

⁸ VÚA – VHA Praha, f. osobných spisov, kmeňových listov a kvalifikačných listín; kvalifikačná listina Josefa Duda za rok 1937, s. 1; VA – CR MO SR Trnava, f. osobných spisov, kmeňových listov, kmeňový list Josefa Duda, nar. 9. 8. 1905, s. 6.

⁹ VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, čís. 5, čl. 1, šk. 9.

¹⁰ Túto skutočnosť potvrdzuje nielen záznam v dennom rozkaze leteckého pluku 3 z 8. januára 1937, záznamy v Novotného kvalifikačnej listine, ale aj záznamy v Trnkovom zápisníku letov, v ktorom je v stĺpci záznam: „Potvrzení velitele jednotky u níž lety vykonány“, pečiatka veliteľa letky 37 s menom npor. let. Alois Novotný. VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, čís. 5, čl. 2, šk. 9; VHA Bratislava, f. ZVV Bratislava, spisy dôverné, 1937, vl. čís. 3715. dův. 1937, šk. 150; VHA Bratislava, f. ZVV Bratislava, spisy dôverné, 1937, vl. čís. 4658. dův. 1937, šk. 160; VÚA – VHA Praha f. osobných spisov, kmeňových listov a kvalifikačných listín; kvalifikačná listina Aloisa Novotného nar. 26.12.1905; Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 691-964, s. 102-139. Kópia v zbierke autora.

¹¹ Alois NOVOTNÝ (26. 12. 1905 Batelov, dnes okres Jihlava – 6. 2. 1975 Brno). Po absolvovaní Českého štátneho reálneho gymnázia v Jihlave nastúpil dňom 1. októbra 1925 na vojenskú prezenčnú službu v leteckom pluku 2 v Olomouci. Následne bol zaradený do Školy pre výchovu dôstojníkov letectva v zálohe. Od 1. októbra 1926 do 29. júla 1928 vojenský akademik vo Vojenskej akadémii v Hraniciach na Morave, s určením na výchovu dôstojníka pechoty z povolania. Dňom vyradenia v hodnosti poručíka pechoty zaradený k pešiemu pluku 19 v Mukačeve. Počas zaradenia v pešom pluku absolvoval Aplikačný kurz pre dôstojníkov v Milovicach. Dňom 1. októbra 1930 bol preložený do skupiny dôstojníkov letectva a vtelený k letke 9 v Piešťanoch. V nasledujúcich rokoch absolvoval niekoľko odborných kurzov, ako aj pozorovateľský a pilotný výcvik. Počas tohto obdobia vykonával funkciu nižšieho dôstojníka letky, pobočníka veliteľa náhradnej perute, resp. III. perute leteckého pluku 3. Vo funkciu dočasného veliteľa letky 37 zotrval aj počas mobilizácie až do rozbitia Československa v marci 1939. Vzhľadom na jeho českú národnosť nebol ponechaný v službe v slovenskej armáde, ale od 26. marca 1939 sa vrátil na územie Protektorátu. Od 25. júna 1939 až do 17. mája 1945 bol prevedený z ministerstva národnej obrany v likvidácii do rezor-

Vzhľadom na popísanú personálnu zmenu vo velení letky, vychádzajúc z reálneho personálneho obsadenia tabuľkových miest¹² v letke 37, je zrejmé, že por. let. J. Trnka popri teoretickom a praktickom leteckom výcviku vykonával aj povinnosti I. dôstojníka letky. K výkonu tejto funkcie ho predurčovalo nielen jeho vzdelanie, absencia iného hodnotne vyššieho a služobne staršieho dôstojníka, ale aj posledné služobné hodnotenie, v ktorom jeho bývalý veliteľ škpt. let. R. Goldberger dňa 15. októbra 1936 uviedol: „Schopen zastávať funkci I. dôstojníka letky“.¹³ Netreba zabudnúť ani na skutočnosť, že dňom 1. januára 1937 bol po splnení stanovených podmienok menovaný za poľného pilota letca.¹⁴

Po opätovnom nástupe služby v letke 37 pokračoval už ako stíhací pilot v plnení Programu a pokynov pre výcvik leteckého pluku 3 „gen. letca M. R. Štefánika“ v zimnom období 1936/1937. Aj jeho hlavné úsilie výcviku, tak ako ostatných výkonných letcov pluku, malo byť zamerané na udržiavanie a zlepšovanie výkonu vo vzduchu, aby vojnová pohotovosť nepoklesla ani v zimnom období. Pre J. Trnku, ako aj ostatných výkonných letcov pluku, boli hlavnou zložkou výcviku mravná výchova a vojenský výcvik, pretože ich zdatnosť a úplná disciplína, telesná¹⁵, technická a taktická vyspelosť boli vlastnosťami nevyhnutnými pre dosiahnutie úspechu.¹⁶ V tomto výcvikovom období si mal po 6-mesačnej výkonnej leteckej službe ako letecký pozorovateľ, „občerstviť“ už ako stíhací pilot teoretické, ako aj praktické znalosti o najnutnejších činnostiach pri ošetrovaní lietadla a jeho motora, montáži pilotných guľometov a fotoguľometu do lietadla, zavesovania bômb, ošetrovania bombových ovládačov a bombovnice. V neposlednom rade mal byť schopný samostatne inštalovať rádio do kabíny lietadla.¹⁷

Z jeho záznamov v zápisníku letov možno dedukovať, že bol svojimi nadriadenými považovaný za „pilota na výši“, pretože lietal na „najnovšom type vojnového lietadla“. V prípade, že by jeho pilotné schopnosti nezodpovedali požadovaným štandardom, musel by podľa citovaného Programu a pokynov pre výcvik leteckého pluku 3 „gen. letca M. R. Štefánika“ v zimnom období lietať na starších typoch lietadiel.¹⁸

tu ministerstva vnútra a pridelený k Zemskému úradu v Brne. Počas obdobia neslobody sa podľa vlastných údajov od roku 1941 zapojil ako poradca a spojka do ilegálnej odbojovej činnosti skupiny kpt. čet. Váňu, ktorá vykonávala sabotážnu činnosť na brnianskych železničných staniaciach. Od decembra 1944 sa nezúčastnil ani po opakovaných výzvach ako táborový opatrovateľ na zákopových prácach v priestore Hraníc na Morave, ale zdržiaval sa v Brne a rodnom Batelove. Tu sa v rámci miestnej ilegálnej skupiny zúčastnil na ochrane občanov a ich majetku pred tlupami utekajúcich nemeckých vojakov. Po skončení 2. svetovej vojny bol prezentovaný v činnnej vojenskej službe v čs. armáde, kde napriek počiatočným problémom viažucim sa k jeho údajnej „neúčasti v činnom odbojovom hnutí v rozsahu zodpovedajúcom jeho hodnosti“, slúžil až do 31. decembra 1955. S čs. armádou sa definitívne „rozlúčil“ v hodnosti podplukovníka ako starší referent 2. leteckej technickej divízie v Brne. V civile pracoval na Okresej vojenskej správe v Brne, kde aj zomrel 6. februára 1975. VÚA - VHA Praha f. osobných spisov, kmeňových listov a kvalifikačných listín; kvalifikačná listina Aloisa Novotného nar. 26.12.1905; Agentura personalistiky AČR, f. osobní spisy vojáků z povolání, osobné záznamy Aloisa Novotného nar. 26.12.1905.

¹² VHA Bratislava, f. ZVV Bratislava, spisy důvěrné, ročník 1937, Rozdělení gázistů leteckého pluku 3 „Generála letce M. R. Štefánika“, vl. č. 4658 dův. 1937, šk. 160.

¹³ VÚA - VHA Praha, f. osobných spisov, kmeňových listov a kvalifikačných listín; Kvalifikační listina por. let. J. Trnku za rok 1936.

¹⁴ VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, čís. 102, čl. 1, šk. 9.

¹⁵ Telovýchova bola pre výkonných letcov povinná. V prípade, že sa jej výkonný letec nezúčastnil, bol povinný predložiť nadriadenému lekárske potvrdenie (dobovo – vysvedčenie). Vzhľadom na článok v rozkaze veliteľa pluku je zrejme, že niektorí z výkonných letcov pluku sa vyhýbali tomuto dôležitému predmetu výchovy a výcviku. VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 10, čl. 6, šk. 9.

¹⁶ VHA Bratislava, f. ZVV Bratislava, spisy důvěrné, ročník 1936, sign. 27-5/2-7, s. 1, šk. 139.

¹⁷ VHA Bratislava, f. ZVV Bratislava, spisy důvěrné, ročník 1936, sign. 27-5/2-7, s. 1-2, šk. 139.

¹⁸ VHA Bratislava, f. ZVV Bratislava, spisy důvěrné, ročník 1936, sign. 27-5/2-7, s. 2, šk. 139.

Prvé lety po opätovnom nástupe služby v letke 37 vykonal 12. januára 1937, keď absolvoval štyri cvičné lety v kabíne B-534-90¹⁹. V zápisníku letov ich zaznamenal ako „okruh“, s celkovou dobou letu 12 minút.²⁰ Po nich sa na zimnú oblohu vrátil po 13 dňoch, keď ako veliteľ trojčlenného roja absolvoval 37 minút trvajúci hliadkový let.²¹

Nemožno vylúčiť, že už v tomto období nebolo vajnorské letisko v takom technickom stave, aby bolo možné zabezpečiť jeho plnohodnotnú a predovšetkým bezpečnú leteckú prevádzku. Dôvodom nemuselo byť len časté zaplavenie časti letiska vodou, resp. snehové záveje, ale mohla to byť aj zradná poľadovica. Pre takýto prípad sa v Programe a pokynoch pre výcvik leteckého pluku 3 „gen. letca M. R. Štefánika“ v zimnom období uvádzalo: „Je-li obecně známe, že některé typy nelze dobře na náledí ovládati, je třeba proto s nimi po tuto dobu necvičiti a používati jiných typů /: u III/3. peruti²² i dvoumístních“/. Tvoření náledí je zjevem přechodným a není od velitele prozíravé riskovati poškození letounů.“²³

O tom, že vajnorské letisko patrilo z hľadiska zabezpečenia jeho prevádzkyschopnosti k dlhodobo najproblémovejším letiskám piešťanského leteckého pluku, vypovedá niekoľko služobných spisov z úrovne veliteľa pluku a veliteľa III. perute pluku, ktoré nielen popisovali neuspokojivú situáciu panujúcu na letisku Vajnory v zimných a jarných mesiacoch roku 1937, ale aj obsahovali návrhy na jej konkrétne riešenia.²⁴

Z analýzy týchto dobových písomností je zrejmé, berúc do úvahy aj záznamy v Trnkovom zápisníku letov, že výkonní letci III/3. perute vykonali v tomto období posledné lety z vajnorského letiska dňom 30. januára 1937. V tento zimný deň vykonala dvojica por. let. J. Trnka, pilot a por. let. E. Pírko, pozorovateľ, štyri štarty a pristátia na lyžiach s lietadlom AP 32-67 v trvaní 12 minút²⁵, a to napriek skutočnosti, že týmto dňom bolo vajnorské letisko dlhodobo vykazované ako neschopné prevádzky pre snehové záveje.²⁶ V súvislosti s technickým stavom vajnorského letiska v januári 1937 možno uviesť, že podľa hlásenia veliteľa perute z 13. februára 1937 bolo možné z tohto letiska lietať len 18 kalendárnych dní, a to len s obmedzením. Nepriaznivá situácia sa nezlepšila ani v ďalšom kalendárnom mesiaci roka 1937, a to aj napriek tzv. „suchej“ zime. Príčinou neschopnosti pre-

¹⁹ V súvislosti s používaním lietadla B-534-90 možno ako zaujímavosť uviesť, že až do konca augusta 1937 nemalo zosilnené nábežné hrany krídel. Tento technický nedostatok mohol mať pri obzvlášť zvýšenom namáhaní krídel za letu za následok jeho poškodenie alebo aj jeho haváriu. MNO nariadilo, aby sa s týmto lietadlom, ako aj ďalšími 66 lietadlami rovnakého typu nevykonávali bojové obraty ani prudké zmeny výšky (piké). Rekonštrukcie týchto lietadiel sa mali realizovať do troch týždňov od vydania zákazu, t. j. do 27. augusta 1937. VHA Bratislava, f. ZVV Bratislava, spisy dôverné, ročník 1937, sign. 27-6/4-33, s. 2, šk. 149.

²⁰ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 691-694, s. 102. Kópia v zbierke autora.

²¹ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 695, s. 102. Kópia v zbierke autora.

²² Sídlo III. perute 3. leteckého pluku 3 „gen. letca M. R. Štefánika“ bolo letisko Vajnory. Na tomto letisku bola dislokovaná aj letka 37, ktorej príslušníkom bol por. let. J. Trnka.

²³ VHA Bratislava, f. ZVV Bratislava, spisy dôverné, ročník 1936, sign. 27-5/2-7, s. 2-3, šk. 139.

²⁴ V tejto súvislosti možno spomenúť spis veliteľa leteckého pluku z 15. 2. 1937, v ktorom sa medzi iným uvádzalo: „... „Jak z několikaleté zkušenosti vidno, letiště ve Vajnorech bývá v podzimních, zimních a jarních měsících neschopno provozu a není v budoucnu naděje, že úpravami, které provádí MVP, bude tato závada odstraněna. Navrhují proto přemístiti stíhací peruť na jiné letiště. Kasárny III/3. peruti mohly by být využity pro děl. pl. 153 a na letišti ve Vajnorech mohla by být ponechána jen jedna letka pozorovací, již děl. pl. 153 k výcviku nutně potřebuje. Právě dne 16 t. m. projednává se návrh výstavby kasáren pro děl. pl. 153 v Piešťanech a snad ještě dalo by se uvažovat o této změně.“ VHA Bratislava, f. ZVV Bratislava, spisy dôverné, ročník 1937, sign. 27-4/9, šk. 149.

²⁵ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 696-699, s. 103. Kópia v zbierke autora.

²⁶ Plk. let. G. Studený, veliteľ leteckého pluku 3 „gen. letca M. R. Štefánika“, spisom z 27. mája 1937 informoval veliteľa zemského letectva, že letisko Bratislava (rozumej – Vajnory) bolo od 30. januára 1937 do 14. mája 1937 neschopné prevádzky najskôr pre snehové záveje, potom pre zaplavenie vodou.

vádzky vajnorského letiska bolo zaplavenie jeho časti vodou. Z tohto dôvodu nebolo možné realizovať výcvik výkonných letcov III. perute a letky 15.²⁷ Plk. let. A. Kubita, veliteľ III/3. perute, preto navrhoval veliteľovi pluku, aby výcvik jeho perute a letky 15 bol vykonaný na iných letiskách pluku. Zároveň mu opätovne navrhoval, aby premiestnil stíhaciu perut', ktorá je takto zbavená možnosti individuálneho výcviku v zimnom období, trvalo alebo prechodne na iné letisko, ktoré by umožňovalo výcvik počas celého roka.²⁸

Tento vážny problém sa nakoniec dostal na stôl brig. gen. Ing. Aloisa Vicherka²⁹, prednostu 1. oddelenia [leteckého] III. odboru [leteckého]³⁰ MNO ČSR, ktorému veliteľ zemského letectva plk. let. Jaroslav Skála navrhol zmenu dislokácie III/3. perute z Vajnora do Piešťan. Zmenu zdôvodňoval možnosťou celoročného výcviku a neustálou pripravenosťou III/3. perute na použitie, a to aj vzhľadom na skutočnosť, že jej letecký park bol doplňovaný lietadlami „najnovšieho typu“.³¹ Svoj návrh argumentačne zdôvodňoval nevhodnosťou hydrografických a poveternostných podmienok panujúcich v priestore dislokácie letiska, ktoré mali dlhodobo výrazne negatívny vplyv na využiteľnosť vajnorského letiska. V tejto súvislosti uvádzal nasledovné: „Vajnorské letište nachádza sa v rovině, v úrovni vodstva Dunaje a pod příkrým svahem Malých Karpat. Tím je dána zároveň řada činitelů velmi nepříznivě ovlivňujících letiště. Při sebemenším stoupání dunajských vod proniká spodní voda na letištní plochu. Při poklesu spodní voda vyluhuje hlínu a odnáší ji štětovou vrstvou. Tím každoročně z jara vzniká řada prasklin, která dlouho podržují vlhko a zasypány jsou dlouho měkké a proto nebezpečné pro start a přistání.“ K atmosférickým podmienkam uvádzal: „Malé Karpaty ovlivňují letiště atmosféricky. V podzimních a zimních měsících je hojně mlh. Celoročně, téměř každý den vane silný nárazový vítr, který velmi nepříznivě ovlivňuje výcvik na stíhacích letounech.“³² Zároveň upozorňoval na skutočnosť, že letisko sa nachádza v blízkosti štátnych hraníc, čo by nepriateľ, ešte pred vyhlásením nepriateľstva, mohol využiť vhodne vykonaným leteckým útokom na jej vyradenie z činnosti. Podľa jeho názoru nevyhovovalo letisko vo Vajnorochoch potrebám leteckého pluku, a to ani takticky, ani výcvikovo.³³ Problém absencie výcviku výkonných letcov bol uspokojivo vyriešený až v 2. dekáde februára 1937, keď III/3. perut' mala vykonať ostrú streľbu a bombardovanie na strelnici v Novom Dvore. Veliteľ leteckého pluku predpokladal, že štart jednotlivých lietadiel perute bude z letiska Vajnory možný.³⁴

Správnosť jeho predpokladu o možnosti štartu jednotlivých lietadiel z letiska Vajnory potvrdzuje záznam v zápisníku letov J. Trnku z 21. februára 1937. V tento zimný deň J. Trnka

²⁷ VHA Bratislava, f. ZVV Bratislava, spisy dôverné, ročník 1937, sign. 27-4/9, šk. 149.

²⁸ VHA Bratislava, f. ZVV Bratislava, spisy dôverné, ročník 1937, sign. 27-4/9, šk. 149.

²⁹ K osudom genplk. in memoriam Ing. A. Vicherka pozri napr.: DUDA, Zbyněk, Miloš. *Agónie svědomí. Generál Alois Vicherek a jeho generace ve světě českých dějin*. Praha : Votobia, 1997; FIDLER, Jiří – SLUKA, Václav. *Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920 – 1938*. Praha : Libri, 2006, s. 685 – 686; VICHEREK, Alois – VICHEREKOVÁ, Zdenka (ed.). *Generálův deník. Generálpukovník Ing. Alois Vicherek: denníkové záznamy z let 1940-1954*. Beroun : Machart, 2022.

³⁰ FIDLER, Jiří – SLUKA, Václav. *Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920 – 1938*. Praha : Libri, 2006, s. 642 – 643.

³¹ Rozumej stíhacími lietadlami B-534.

³² VHA Bratislava, f. ZVV Bratislava, spisy dôverné, ročník 1937, sign. 27-4/9-3, šk. 149.

³³ VHA Bratislava, f. ZVV Bratislava, spisy dôverné, ročník 1937, sign. 27-4/9-3, šk. 149.

Na základe publikovaných údajov je zjavné, že návrh na zmenu dislokácie III/3. perute z letiska Vajnory na letisko Piešťany bol velením čs. vojenského letectva akceptovaný. Túto skutočnosť potvrdzuje mierová organizácia čs. vojenského letectva k 1. 9. 1939 publikovaná v diele JOHN, Miloslav. *Československé letectvo v roce 1938*. Beroun : Baroko Fox, 1996.

³⁴ VHA Bratislava, f. ZVV Bratislava, spisy dôverné, ročník 1937, sign. 27-4/9, šk. 149.

odštartoval z letiska Vajnory, ktoré bolo naďalej vykazované ako úplne neschopné prevádzky³⁵, na stíhacom lietadle B-534-112, aby po 12 minútach letu bezpečne pristál na letisku Malacky – Nový Dvor.³⁶ Už na druhý deň po prilete do Malaciek – Nového Dvora sa zapojil do výkonnej leteckej služby, keď v lietadle B-534-111 vykonal 3 štarty a pristátia za účelom nácviku „okruhu“. Vrtuľa jeho „päťstovky“ sa zastavila po 10 minútach letu.³⁷

Už o deň neskôr sa opäť „vzniesol“ na oblohu, aby začal naplňať program strelieb pripravený veliteľom jeho perute. Plynulý a bezpečný priebeh strelieb a bombardovania III/3. perute, ktoré boli naplánované na obdobie od 22. februára 1937 do 7. apríla 1937, zabezpečoval detašmán³⁸ pod velením por. let. Františka Janouška, 1. dôstojníka letky 9.³⁹ Jeho činnosť podporovali aj ďalší rotmajstri zbrojáři a ich pomocníci od letiek perute, ktoré sa v konkrétnu dobu zúčastňovali na ostrých streľbách či bombardovaní. Technickú podporu cvičiacim výkonným letcom poskytovala aj čata mechanikov, ktorú určil veliteľ perute. Za III/3. peruť funkciu veliteľa čaty vykonával rtm. let. Karel Ságner, vrchný ošetrovateľ letky 38.⁴⁰

V súvislosti s vykonaním ostrých strelieb treba uviesť, že skôr ako J. Trnka a jeho kolegovia, výkonní letci letky 37, vystrelili prvé výstrely z guľometov vz. 30 a zhodili prvé bomby na pozemné ciele v priestore cieľovej plochy výcvikového tábora Plavecké Podhradie, absolvovali v rámci praktického výcviku v zimnom období teoretickú prípravu a základnú prípravu streľby z lietadiel. Počas teoretickej prípravy vedenej veliteľom letky mali nadobudnúť dôkladnú znalosť a istotu v ovládaní leteckých zbraní, ktoré boli základnou podmienkou pre všetku činnosť letectva. V rámci základnej prípravy streľby z lietadiel absolvovali streľby zápalkové, školné ostré streľby z pušiek, pištole a guľometov, streľbu z guľometu na guľometnom kruhu, odstraňovanie zádržiek na guľometoch, synchronizáciu a nastreľovanie guľometov pre pilota, kalibrovanie nábojov a nabíjanie guľometných pásov a bubnových zásobníkov. Po úspešnom absolvovaní tejto časti teoretickej prípravy mohli pristúpiť k plneniu streleckého programu spracovaného veliteľom perute.

J. Trnka počas jeho prvého dňa ostrých strelieb absolvoval podľa schváleného streleckého programu dva výcvikové lety v trvaní 14, resp. 17 minút. Počas nich útočil streľbou z guľometov na rukávový terč v priestore cieľovej plochy výcvikového tábora Plavecké Podhradie.⁴¹ Podľa pokynov vydaných veliteľom pluku mal pri plnení tejto úlohy letieť so zvýšenou

³⁵ VHA Bratislava, f. ZVV Bratislava, spisy dôverné, ročník 1937, sign. 27-4/9-3, šk. 149.

³⁶ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 700, s. 103. Kópia v zbierke autora.

³⁷ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 701-703, s. 103. Kópia v zbierke autora.

³⁸ Detašmán tvorili: por. let. František Janoušek, veliteľ, por. let. zbroj. Karel Vojtíšek, šrtm. zbroj. Jindřich Schnianský, rtm. zbroj. Josef Pospíšil, rtm. zbroj. Josef Moráček, čat. d. sl. Josef Horčíčák, slob. Štefan Sapák, voj. J. Gatial (všetci čata zbrojná), rtm. let. Karel Ságner (veliteľ čaty mechanikov pre streľbu III/3. perute) a rtm. let. František Novotný (veliteľ čaty mechanikov pre streľbu I/3. perute). Okrem týchto príslušníkov pluku zabezpečovali činnosť detašmánu dôstojníci pluku zaradení na funkcie veliteľa cieľných a dôstojníkov pre vyhodnocovanie dopadu bômb. Dôležitú úlohu pri streľbách a bombardovaní výkonných letcov pluku mali aj telefonisti obsluhujúci telefónne prístroje vz. 35, fotoslužba, ako aj cieľne a pomocné mužstvo. VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 37, čl. 15, šk. 9; VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 39, čl. 9, šk. 9.

³⁹ VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 37, čl. 15, šk. 9; VHA Bratislava, f. ZVV Bratislava, spisy dôverné, 1937, vl. čís. 4658. dôv. 1937, šk. 160.

⁴⁰ VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 37, čl. 15, šk. 9; VHA Bratislava, f. ZVV Bratislava, spisy dôverné, 1937, vl. čís. 4658. dôv. 1937, šk. 160.

⁴¹ VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 15, čl. 9, šk. 9.

rýchlosťou, aby mal schopnosť manévru potrebného pre skryté priblíženie k cieľu. Pri oboch letoch pilotoval stíhacie lietadlo B-534-112, ktoré bolo, tak ako ostatné lietadlá III/3. perute zúčastňujúce sa na ostrých streľbách, vybavené fotografometom.⁴²

O deň neskôr, v stredu 24. februára 1937, odštartoval zo vzletovej a pristávacej dráhy malackého letiska na výcvikový let v kabíne B-534-63. Jeho prvou úlohou tohto dňa bolo bombardovanie vytýčeného cieľa cementovými bombami zavesenými na bombových závesníkoch Pantof. Za týmto účelom vykonal tri lety s celkovou dobou letu 21 minút. Splnením služobnej úlohy však pre neho letový program dňa neskončil, pretože vykonal ešte jeden výcvikový let za účelom streľby na rukávový terč. Trnka ho ukončil bezpečným pristátím na letisku Malacky – Nový Dvor po 15 minútach letu.⁴³

Na základe analýzy záznamov v jeho zápisníku letov možno konštatovať, že v nasledujúcich dvoch dňoch nevykonával výkonnú leteckú službu. Do jej plnenia sa zapojil až 27. februára 1937, keď vykonal štvoricu letov za účelom ostrej streľby z palubných zbraní „päťstovky“ s výrobnými číslami 111 a 112.⁴⁴ Prvý let s trvaním 17 minút vykonal za účelom streľby palubnými zbraňami na pozemný cieľ vytýčený v cieľovej ploche strelnice výcvikového tábora Plavecké Podhradie. Pritom mal brať do úvahy skutočnosť, tak ako v prípade útoku na rukávový terč, že pilotuje moderné stíhacie lietadlo s veľkou hmotnosťou, ktoré by pri neopatrnom, resp. nedokonalom manévri mohlo zapríčiniť mimoriadnu udalosť, končiacou úmrtím a stratou cennej leteckej techniky.

Druhý zo štvorice letov vykonal taktiež s cieľom dosiahnuť čo najlepšie zásahy z guľometov vz. 30 na vlečený rukávový terč v priestore cieľovej plochy strelnice výcvikového tábora Plavecké Podhradie. Po pristátí si obe úlohy v rovnakom poradí zopakoval. Na konci tohto dňa si do zápisníka letov zapísal ďalších 60 minút doby letu.

Tak, ako v mnohých prípadoch prvých rokov jeho služby v leteckom pluku, tak aj v tomto prípade si nesadol pomerne dlhú dobu do kabíny lietadla.⁴⁵ Do nej sa vrátil až 11. marca 1937,

⁴² VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 39, čl. 9, šk. 9; Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 704-705, s. 104. Kópia v zbierke autora.

⁴³ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 706-709, s. 104. Kópia v zbierke autora.

⁴⁴ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 710-713, s. 104-105. Kópia v zbierke autora.

⁴⁵ Na základe analýzy článkov v denných rozkazoch leteckého pluku sa však môžeme domnievať, že v tejto dobe pre všetkých výkonných letcov pripravili ich nadriadení teoretické školenia – v dobových vojenských predpisoch uvádzané aj ako rozpravy. Podľa čs. vojenského predpisu Sm 25 – Výcvik letectva mali byť tieto rozpravy v prípade stíhacieho letectva zamerané na boj stíhacieho letca samostatne a v rojoch, útok na lietadlá jednomiestne a viacmiestne, spôsoby ochrany a zabezpečovania vlastného letectva, činnosť zabraňujúca útoky na upútané balóny, súčinnosť s OPL, útoky na pozemné ciele, možnosti prieskumu zrakom a fotografický prieskum, stíhanie v noci, taktika ostatných druhov letectva, spracovanie rôznych hlásení. Je zrejmé, vychádzajúc z citovaného vojenského predpisu, že tieto teoretické zamestnania obsahovali aj prednášky v odboroch výcviku pilotov a pozorovateľov, ktoré mali zabezpečiť nielen ich udržovanie, ale zdokonaľovanie vo všetkých odvetviach výkonnej leteckej služby. Zároveň aby v užívaní všetkých prostriedkov svojej zbrane dosiahli istotu a technickú dokonalosť. V jednotlivých odboroch výcviku museli ovládať predovšetkým cvičebné poriadky letectva a poľný poriadok, všetky letecké zbrane, leteckú streľbu a bombardovanie, orientáciu aavigáciu (rozumnej navigáciu P. Š.), spoluprácu s inými zbraňami, leteckú fotografiu, rádiotelegrafiu a poveternostnú službu. Napríklad v posádke Piešťany sa všetci výkonní letci zúčastnili počas týchto dní na nasledovných prednáškach: *Mapy používané v letectve, ich projekcia; Návod o manévri a boji stíhacieho letectva vo vzduchu; Avigácia* (rozumnej – navigácia – P.Š.) *Dervácie, uhol' znášania, oprava kurzu za letu; Derivometre* (rozumnej – odchýlkomer – P.Š.). Tieto prednášky boli uskutočnené z dôvodu, že podľa názoru veliteľa leteckého pluku neboli vedomosti výkonných letcov, predovšetkým mladých pozorovateľov (aspirantov) zavigácie a orientácie, na žiadúcej úrovni. VÚA – VHA Praha, f. vojenských predpisov, vojenský predpis Sm 25 – Výcvik letectva. Praha: Tiskárna MNO, 1933, s. 58 – 61; VHA Bratislava, f. ZVV Bratislava, spisy dôverné, ročník 1937, inv. č. 27-11/1-17, šk. 150; VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 54, čl. 5, šk. 9.

t. j. na trinásty deň po vykonaní posledného výcvikového letu v priestore výcvikového tábora Plavecké Podhradie. J. Trnka napriek tomu, že výkonní letci jeho perute v tomto období vykonávali plánované ostré streľby a bombardovanie, o čom veliteľ perute informoval veliteľa pluku⁴⁶, neplnil tieto služobné úlohy, ale počas štyroch výcvikových letov nacvičoval „okruh“. V súvislosti s jeho výkonnou leteckou službou v tomto období treba zdôrazniť, že tieto štarty a pristátia s lietadlom B-534-111⁴⁷ s celkovou dobou letu 17 minút boli jeho jedinými letmi v marci 1937.⁴⁸

Z článkov denných rozkazov Trnkovho leteckého pluku z predmetného obdobia je zrejmé, že dôvodom pre jeho „nečinnosť“ vo vzduchu nebola zavinená technickou neschopnosťou letiska Malacky – Nový Dvor z dôvodu nepriaznivých poveternostných vplyvov, ale maximálnou vyťaženosťou leteckej strelnice v Plaveckom Podhradí počas ostrých strelieb a bombardovania výkonných letcov piešťanského leteckého pluku.⁴⁹ K jej maximálnemu vyťaženiu leteckým plukom 3 došlo aj na základe rozhodnutia MNO ČSR, ktoré dňom 9. apríla 1937 prideliло piešťanskému leteckému pluku na účely ostrých strelieb a bombardovania aj cieľovú plochu „A“. V súlade s týmto rozhodnutím veliteľ pluku pristúpil k prerozdeleniu cieľových plôch „A“, „B“ a „C“ medzi jednotlivé perute leteckého pluku na obdobie od 31. marca 1937 do 21. apríla 1937. III/3. peruť, do ktorej organizačne patrila Trnková stíhacia letka 37, mala pridelené cieľové plochy „B“ a „C“ na dobu od 2. apríla 1937 do 7. apríla 1937 a cieľovú plochu „A“ na dobu od 9. apríla 1937 do 21. apríla 1937.⁵⁰

J. Trnka sa opäť vrátil na zimnú oblohu až 6. apríla 1937, keď so strojom B-534-112 absolvoval štyri výcvikové lety v trvaní 14 minút, ktoré si v zápisníku letov zaznamenal ako „okruh“.⁵¹ O deň neskôr opäť vzlietol z letiska Malacky – Nový Dvor, aby vykonal ostrú streľbu na rukávový terč. Po splnení tejto úlohy streleckého programu pristál po 15 minútach letu na VPD letiska Malacky – Nový Dvor.⁵²

Ostré streľby v zimnom výcvikovom období ukončil v dňoch 13. apríla 1937 a 19. apríla 1937, keď vykonal celkom štyri lety za účelom ostrej streľby na pozemný cieľ.⁵³ Výsledok jeho ostrých strelieb osobne hodnotil aj plk. let. G. Studený, veliteľ leteckého pluku,

⁴⁶ Veliteľ I/III. a veliteľ III/3. perute mali hlásiť veliteľovi pluku ihneď po ukončení ostrých strelieb v Malackách, na koľko bol splnený strelecký program (koľko výkonných letcov nastrielať alebo odstrieľať len časť programu) a koľko dní je potrebných k dodatočnému splneniu streleckého programu a ktoré priestory. VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 57, čl. 3, šk. 9.

⁴⁷ Pre zaujímavosť možno uviesť, že zo stíhacieho lietadla B-534-111 zo stavu letky 37, s ktorým J. Trnka vykonal počas ostrých strelieb niekoľko letov, naposledy 11. marca 1937, bol na základe povolenia veliteľa pluku vymontovaný z draku lietadla motor Avia 12 Ydrs čís. 123. Drak, ako aj motor lietadla bol navrhnutý do revízie po havárii. Povolenie bolo zverejnené v dennom rozkaze leteckého pluku dňa 16. marca 1937. Vzhľadom na hore uvedené sa môžeme domnievať, že k havárii cenného moderného stíhacieho lietadla došlo v rozmedzí od 11. marca 1937 do 13. marca 1937. VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 61, čl. 12, šk. 9.

⁴⁸ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 714-717, s. 105. Kópia v zbierke autora.

⁴⁹ Od 15. 3. 1937 do 24. 3. 1937 plnili ostré streľby a bombardovali výkonní letci letiek 9,12 a 15. Od 25. 3. 1937 do 7. 4. 1937 ich nahradili letky 10,13 a 64. VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 54, čl. 8, šk. 9.

⁵⁰ VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 64, čl. 14, šk. 9.

⁵¹ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 718-721, s. 105-106. Kópia v zbierke autora.

⁵² Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 722, s. 106. Kópia v zbierke autora.

⁵³ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 723-726, s. 106. Kópia v zbierke autora.

ktorý v týchto dňoch vykonal prehliadku III/3. perute, ako aj ďalších „striefajúcich častí pluku“ pri ostrých streľbách jej príslušníkov na leteckej strelnici v Plaveckom Podhradí.⁵⁴

Napriek relatívne veľkým časovým rozstupom medzi týmito letmi vykonanými za účelom ostrých strelieb v priestore výcvikového tábora Plavecké Podhradie treba na základe analýzy relevantných dobových prameňov konštatovať, že J. Trnka určite „nezaháľal“, pretože bol od 2. apríla 1937 výnosom ministerstva národnej obrany určený za frekventanta kurzu lietania podľa prístrojov a za noci pre pilotov.⁵⁵ Do predmetného kurzu nastúpil podľa výkazu prospechu dňom 8. apríla 1937.⁵⁶ Túto skutočnosť potvrdzuje aj obsah článku 9 denného rozkazu leteckého pluku č. 75 z 2. apríla 1937. V ňom nachádzame nielen personálne obsadenie jednotlivých funkcií tohto kurzu, organizačné pokyny a jeho materiálno-technické zabezpečenie, ale aj zdôvodnenie zmeny miesta jeho konania. K tomu sa v rozkaze uvádza: „Z dôvodu neschopnosti letište Vajnory zřizuju dñem 8. dubna 1937 na letišti Piešťany kurz létání za noci a podle přístrojů pro piloty let. pluku 3“. Do Vajnory sa mal kurz „vrátiť“ až vtedy, keď bude letisko schopné prevádzky.⁵⁷

Veliteľom Trnkového kurzu bol určený škpt. let. Josef Dobřichovský, veliteľ letky 39, ktorý mal spoločne s inštruktormi pripraviť frekventantov kurzu na riadenie lietadla za letu bez vonkajšej viditeľnosti, len za pomoci prístrojov, ako aj na lietanie v noci. V prípade riadenia lietadla za letu bez vonkajšej viditeľnosti mali vo frekventantoch kurzu vypestovať nielen potrebnú dôveru k prístrojom, ale vypestovať aj ich dôveru vo vlastné schopnosti pri náhlej strate viditeľnosti. Pri výcviku v nočnom lietaní mali byť frekventanti pripravení náležitým spôsobom nadviazať na teoretické vedomosti a praktické skúsenosti, ktoré nadobudli počas predchádzajúcej výkonnej leteckej služby. Zároveň museli zvládnuť aj vyššiu psychologickú záťaž, ktorá bola zapríčinená obmedzenou viditeľnosťou zeme, horizontu a ďalších referenčných bodov, ktoré sťažovali ich priestorovú orientáciu. Počas kurzu sa museli vyrovnávať aj so skutočnosťou, že nočné lety sú v porovnaní s dennými letmi za normálnej viditeľnosti sťažené obmedzeným odhadom vzdialenosti, náklonu, výšky, uhlových rýchlostí otáčania či rýchlosti letu. Pritom vznikali rôzne ilúzie, ktorým keď pilot podľahol, končili zväčša fatálne. Obsluha ovládačov a spínačov v kabíne, rolovanie po letiskovej dráhe a odhad rýchlosti boli ďalšie úkony, ktoré boli pri nočných letoch výrazne obmedzené. S výnimkou rolovania, vzletu a pristátia bola technika pilotáže pri nočnom lete obdobná ako pri lete podľa prístrojov. Inštruktor pri praktickom výcviku frekventantov venoval osobitnú pozornosť skutočnosti, či frekventanti kurzu pri nočnom lietaní kontrolujú svoju polohu v priestore a polohu voči ostatným lietadlám tak, aby boli dodržané pravidla letu ako za viditeľnosti.

⁵⁴ VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 84, čl. 1, šk. 9; VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 89, čl. 1, šk. 9.

⁵⁵ Výnos MNO ČSR č. j. 26.669-III./1.odd.1936. Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, s. 6. Kópia v zbierke autora.

Podľa článku denného rozkazu veliteľa pluku z 3. marca 1937 je zrejmé, že v prvotnom návrhu frekventantov kurzu lietania podľa prístrojov a za noci pre pilotov nefigurovalo meno J. Trnku, ani mená ďalších trinástich výkonných letcov – pilotov. Veliteľ pluku z tohto dôvodu žiadal príslušných veliteľov, aby hlásili prečo neboli títo letci do výcviku navrhnutí, resp. či sa sami neprihlásili. Hlásenie mali predložiť do 10. marca 1937. VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 50, čl. 8, šk. 9.

⁵⁶ VÚA-VHA Praha, f. kmeňových dokladov a kvalifikačných listín, osobný spis J. Trnku, výkaz o prospechu z 30. června 1937.

⁵⁷ VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 75, čl. 9, šk. 9.

Náročnej úlohy učiteľov lietania podľa prístrojov a za noci sa mali zhostiť skúsení vojenský piloti rtm. let. Bohumil Holubec, rtm. let. Ján Chupek, rtm. let. Bohuslav Bičišť⁵⁸, rtm. let. Alois Rýpal, čat. d. sl. Josef Čermák, čat. d. sl. Antonín Basel.⁵⁹ Veliteľ pluku doplnil inštruktorský zbor dňom 12. apríla 1937 o ďalšiu trojicu pilotov, ktorí mali zabezpečovať lietanie vo dne. Išlo o rtm. Ferdinanda Knolla, rtm. Josefa Metála a čat. Viktora Paulena.⁶⁰

Vedením teoretickej prípravy 38 frekventantov kurzu⁶¹ boli poverení škpt. let. Otakar Sekyra, kpt. let. Josef Gavelčík a rtm. let. Bohuslav Bičišť. Táto trojica letcov mala od-

⁵⁸Bohuslav BÍČIŠŤ (28. 4. 1906 - ?). Do čs. brannej moci nastúpil od 1. 4. 1924 ako elév školy pre odborný dorast letectva – čata pilotov v Chebe. Od 30. 3. 1925 bol ako vojak prezentovaný k vykonaniu prezenčnej služby a zaradený k Vojenskému leteckému učilištiu v Chebe ako pilotný žiak. 15. 1. 1926 bol v hodnosti desiatnika pilotného žiaka premiestnený k leteckému pluku 3 gen. letca M. R. Štefánika. Tu bol zaradený k letke 5 v Nitre. V máji 1925 bol menovaný poľným pilotom letcom a povýšený na čatára. Po dvoch rokoch služby v letke 5 bol premiestnený k letke 40. Zároveň bol zaradený do 3 a pol mesačného kurzu nočného lietania (skupina pilotov stíhacích) v Prahe. Po návrate z kurzu vykonával funkciu stíhacieho pilota v letke 40 vo Vajnorochoch. Vzhľadom na ukončenie záväzku za štúdium v škole pre odborný dorast letectva – čata pilotov mu bolo povolené zotrvať dobrovoľne v ďalšej činnnej službe na jeden rok. Po štyroch rokoch služby bol prijatý na dobu 2 rokov do prípravnej služby pre výchovu rotmajstrov z povolania. Prípravná služba mu bola skrátená o päť mesiacov. Dňa 6. 10. 1929 bol v súlade s prijatím do prípravnej služby pre výchovu rotmajstrov z povolania pilotom školy pre výchovu rotmajstrov z povolania pešieho vojska v Košiciach, ktorú úspešne ukončil 25. 5. 1930. Po návrate zo školy bol najskôr premiestnený k letke 38 (25. 5. 1930) a neskôr k letke 37 (30. 6. 1930). 1. 11. 1930 bol menovaný za rotmajstra letectva z povolania. Dva mesiace po menovaní za rotmajstra letectva z povolania bol odoslaný do mechanického kurzu pre rotmajstrov letectva v Olomouci. 15. 3. 1931, po návrate z kurzu, pokračoval v službe ako stíhací pilot letky 37. Dňa 15. 11. 1932 došlo v jeho kariére k ďalšej zmene kmeňovej jednotky, keď nastúpil služby k letke 39 s určením ako pilot. V rámci nej slúžil do 31. 7. 1937, keď bol trvalo pridelený k výkonu služby k VTLÚ Praha. O dva mesiace neskôr bolo jeho trvalé pridelenie zmenené na premiestnenie. K jeho službe od 1. 10. 1937 do 30. 9. 1937 možno použiť hodnotenie vo vložke k záznamu spôsobilosti za rok 1937: „Veľmi dobrý stíhací a nočný pilot. Osvedčil sa ako inštruktor v nočnom kurze. Veľmi dobrý strelec“. Po zániku Československej republiky a likvidácii jej brannej moci bol ako kancelársky oficent ministerstva školstva a osvetu prevezený k Letecko-technickému skúšobnému ústavu v Letňanoch. 1. 8. 1942 bol preložený do výslužby. V nasledujúcich rokoch neslobody pracoval ako pomocný robotník v rôznych súkromných firmách. 5. 5. 1945 sa s vlastnou bojovou skupinou zapojil do revolučných bojov. Po skončení 2. svetovej vojny bol prijatý do čs. armády a povýšený na štábného rotmajstra letectva. V rámci nezákonných procesov s účastníkmi čs. západného zahraničného odboja, ktoré sa uskutočnili po februári 1948, bol Štátnym súdom v Prahe odsúdený v procese s Janem Prokopem a spol. k trestu odňatia slobody na dobu troch týždňov s podmieneným odkladom na skúšobnú dobu jedného roka. Zároveň bol dňom 1. 2. 1950 preložený do zálohy bez nároku na vojenské odpočívne platy. Nakoniec mu odňali hodnotu praporečka a preložili do počtu mužstva ako vojaka v zálohe. V roku 1968 požiadal o súdnu rehabilitáciu, ktorá však nebola Vyšším vojenským súdom v Píbrami vybavená až do roku 1971, keď B. Bičišť vzal „vec“ späť a z tohto dôvodu sa stal podnet pre čs. vyšší vojenský súd bezpredmetný. VÚA - VHA Praha, f. kvalifikačných listov, Kvalifikačná listina Bohuslava Bičišťa nar. 28. 4. 1906 v Jičine; SEDLÁŘ, Martin. *Proces s Janem Prokopem a spol.* Brno : Právnická fakulta Masarykovy univerzity. 2019, s. 55. Dostupné na: <https://is.muni.cz/th/fdr2f/Bakalarska_prace_Sedlar_Martin_2019.pdf>.

⁵⁹VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 75, čl. 9, šk. 9.

⁶⁰VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 83, čl. 11, šk. 9.

⁶¹Za frekventantov kurzu lietania podľa prístrojov a za noci pre pilotov boli určení nasledovní piloti pluku: škpt. let. Vilém Kaschtovský, škpt. let. Josef Šplouchal, kpt. let. Ota (Otto) Čížek, kpt. let. Josef Gavelčík, kpt. let. František Paulišta, npor. let. Alois Novotný, npor. let. Ivan Novotný, npor. let. Josef Jand'ourek, por. let. František Janoušek, por. let. Júlíus Trnka, por. let. Leopold Janíček, por. let. Josef Kloboučník, por. let. Stanislav Fejfar, por. let. Alois Růžička, por. let. Karel Trojáček, por. let. František Wágner, por. let. Evžen Pírko, šrtm. Bohuslav Kašpar, rtm. Jan Valášek, čat. Josef Linhart, čat. Jaroslav Mencl, čat. Oldřich Řehák, čat. Jaroslav Kohoutek, čat. Gabriel Lednár, čat. Viliam Grún, čat. Jaroslav Šimek, čat. Antonín Plocek, čat. Oldřich Vychodil, čat. Vladimír Andráško, čat. Júlíus Tudoši, čat. Stanislav Tomíček, čat. Jan Krívda, čat. Václav Moravec, čat. Augustín Pecháček, čat. Jaroslav Střihavka, des. Oldřich Sršeň, des. Josef Novosad a des. Vladimír Křiško. VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 75, čl. 9, šk. 9.

prednášať celkom šesť vyučovacích predmetov: prístroje pre lietanie v noci a hmle; lietanie podľa prístrojov, zemepis; orientácia aavigácia⁶² v noci; všeobecný nočný letiskový poriadok a činnosť pozorovacieho letectva v noci.⁶³ Podľa citovaného denného rozkazu sa malo vyučovanie uskutočniť v areáli piešťanského letiska, a to v priestoroch kresliarne fotočaty.⁶⁴ V nej mali frekventanti kurzu k dispozícii aj určené služobné predpisy a odbornú literatúru.⁶⁵

Technický personál kurzu tvorili desiaty mechanici pod vedením rtm. Františka Komárka a jeho zástupcu rtm. d. sl. Roberta Neráda, štyria príslušníci osvetľovacieho družstva, zbrojný rotmajster rtm. d. sl. Jozef Páleš a pomocní zbrojáři. Zdravotnú službu zabezpečoval šéflekář pluku škpt. zdrav. MUDr. Jaroslav Cíkhart formou stálej lekárskej pohotovosti počas trvania celého kurzu. Frekventanti kurzu mali lietať na troch typoch lietadiel. Konkrétne išlo o lietadlá typu Praga E-41, výrobných čísel 37 a 40, lietadlo typu Aero A-211-4 a lietadlá typu Aero APb-32, výrobných čísel 89 a 106.⁶⁶

J. Trnka pristeval v súlade s rozkazom veliteľa pluku do Piešťan s úplným leteckým výstrojom, padákom, generálnymi mapami Slovenska a Moravy, písacími potrebami a vreckovou baterkou, teda tak, aby 16. apríla 1937 mohol absolvovať prvé lety v rámci kurzu podľa prístrojov a za noci pre pilotov.⁶⁷ Stalo sa tak ešte počas strelieb letky 37 na pozemné ciele v Plaveckom Podhradí. Prvý let podľa prístrojov, označený ako poznávací let, absolvoval s učiteľom lietania rtm. B. Bičišťem v kabíne „Aerovky“ A-211-4. Počas letu trvajúceho 12 minút, ktorý si do zápisníku letov zaznamenal po prvýkrát zelenou farbou, sa oboznámil s „funkciou prístrojov za letu a vlastnosťami letúňa“.⁶⁸ Následne vykonal ešte dva rovnaké lety s trvaním 14 minút a 6 minút.⁶⁹ V tento deň sa jeho praktické lietanie v rámci programu kurzu neskončilo. Po vyhodnotení prvej trojice letov podľa prístrojov, krátkom oddychu a objasnení novej úlohy a spôsobu jej vykonania zasadol do sedadla pozorovateľa A-211-4 s dvojíťm riadením, aby absolvoval prvú štvoricu nočných letov. Odlietal ich s učiteľom lietania čat. J. Čermákom, pričom navčičoval „štarty a pristátia na osvetlenú plochu letištia“. Do zápisníku letov si ich zaznamenal po prvý krát zreteľnou červenou farbou.⁷⁰ Po týchto letoch sa vrátil do Malaciek, aby 19. apríla 1937 ukončil ostré strelby.

⁶² Rozumej – navigácia.

⁶³ VÚA-VHA Praha, f. kmeňových dokladov a kvalifikačných listín, osobný spis J. Trnku, výkaz o prospechu z 30. června 1937.

⁶⁴ VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 75, čl. 9, šk. 9.

⁶⁵ Služobné predpisy, ako aj stanovenú odbornú literatúru mali zabezpečiť velitelia letiek. Pre ilustráciu možno uviesť, že pre výučbu boli stanovené nasledovné publikácie: PERNIKÁŘ, Jan. *Avigace*. Prostějov : Vojenské letecké učiliště, 1934; taktiež MÜLLER. *Radiogoniometria ve vojenskom letectví*. VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 75, čl. 9, šk. 9.

Poznámka: Publikácia „Avigacia“, ktorej zostavovateľ bol J. Pernikář, obsahovala VI. kapitol: I. Mapy používané v letectví a jejich projekce; II. Orientace srovnávací; III. Avigace podle kompasu; IV. Avigace radiogoniometrická; V. Avigace astronomická; VI. Mezinárodní úmluva o úpravě letectví. PERNIKÁŘ, Jan. *Avigace*. Prostějov : Vojenské letecké učiliště, 1934.

⁶⁶ VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 75, čl. 9, šk. 9.

⁶⁷ VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 75, čl. 9, šk. 9.

⁶⁸ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 728, s. 107. Kópia v zbierke autora.

⁶⁹ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 729-730, s. 107. Kópia v zbierke autora.

⁷⁰ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 731-734, s. 107-108. Kópia v zbierke autora.

Do Piešťan sa vrátil už na druhý deň po skončení strelieb. Neoddychoval, ale opäť sa zapojil do praktickej leteckej činnosti. Najskôr vykonal jeden let podľa prístrojov v kabíne „Aerovky“ A-211-4 opäť pod dohľadom rtm. B. Bičistého.⁷¹ Potom odlietal päť poznávacích letov dvojitého riadenia s lietadlom AP-32-40. Jeho činnosť pri štartoch a pristátiach v kabíne lietadla pozorne sledoval zo sedadla pilota veliteľ kurzu, škpt. let. J. Dobřichovský.⁷² Jeho pracovný deň „voňajúci“ leteckým benzínom sa neskončil ani po šiestich letoch dvojitého riadenia s 37 minút trvajúcou dobou „prežitou“ na oblohe. Opak bol pravdou, pretože k predchádzajúcim letom pridal ďalších osem nočných letov s celkovou dobou letu 36 minút. Počas nich plnil pod „prísnyom okom“ rtm. B. Bičistého rovnakú úlohu, ktorú si zaznamenal vo svojom zápisníku letov červenou farbou nasledovne: „Nočný: Dvoje riadenie. Štart a pristanie na osvetlenú plochu letištia“.⁷³ Motor Walter Castor 240.2 jeho A-211.4 „stíchol“ po poslednom pristátí na piešťanskom letisku po piatich minútach chodu.⁷⁴

Už o dva dni neskôr absolvoval s kpt. let. J. Dobřichovským dva nočné preskúšacie lety v trvaní, štyri, resp. päť minút.⁷⁵ Pri nich opäť pilotoval už jemu dobre známe lietadlo A-211.4, s ktorým vykonal do tej doby všetky nočné lety. Na základe záznamov v Trnkovom zápisníku letov o ďalších nočných letoch sa môžeme domnievať, že veliteľ kurzu kpt. let. J. Dobřichovský bol s progresom výcviku frekventanta v tejto fáze kurzu spokojný.

Na druhý deň pokračoval v praktickom lietaní s inštruktorom rtm. B. Bičistým. S ním najskôr počas 14 minút trvajúcom lete nacvičoval lietanie podľa prístrojov, pričom jeho úlohou bol štart, horizontálny let, zatáčky a pristátie. Po zotmení vo výcviku pokračovali, keď už v rámci nočného výcviku nacvičovali štart a pristátie na osvetlenú plochu piešťanského letiska. Išlo už v poradí Trnkov 15. nočný let vykonaný rámci kurzu podľa prístrojov a za noci pre pilotov.⁷⁶

Na základe analýzy dobových písomností viažucich sa k priebehu kurzu lietania podľa prístrojov a za noci pre pilotov možno uviesť, že napriek tomu, že J. Trnka svoj letový program toho dňa úspešne ukončil, jeho inštruktora B. Bičistého však čakali ďalšie nočné lety s frekventantami kurzu. O tom, že nešlo o bezpečné lety, ale každý z nich sa mohol skončiť mimo-riadnou udalosťou s tragickými následkami, vypovedá nasledovný článok denného rozkazu piešťanského leteckého pluku: „Vyslovuji rtm. let. Bohuslavu Bičistěvi, letky 39 pochvalné uznání velitele pluku. Dne 23. dubna t. r. došlo v Piešťanech za nočního letu brzy po startu utržením 2 válců k náhle těžké poruše motoru v letounu A-211. Jmenovaný s pilotním žákem přistál nouzově v terénu za obtížných podmínek, aniž by letoun poškodil“.⁷⁷

J. Trnka sa zapojil do praktického lietania na tretí deň po poslednom lete. Konkrétne 26. apríla 1937 vykonal šesť letov na viacúčelovom lietadle typu Letov Š-328.⁷⁸ V tomto kon-

⁷¹ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 735, s. 108. Kópia v zbierke autora.

⁷² Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 736-740, s. 108. Kópia v zbierke autora.

⁷³ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 741-748, s. 109. Kópia v zbierke autora.

⁷⁴ VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 84, čl. 5, šk. 9; Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 748, s. 109. Kópia v zbierke autora.

⁷⁵ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 749-750, s. 110. Kópia v zbierke autora.

⁷⁶ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 752, s. 110. Kópia v zbierke autora.

⁷⁷ VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 113, čl. 1, šk. 9.

⁷⁸ K histórii vzniku a použitiu lietadiel Letov Š-328 pozri napr.: VRANÝ, Jiří – HURT, Zdeněk – HORNÁT, Jiří – SKALA, Stanislav. *Ilustrovaná historie letectví (Letov Š-328 / Bristol Beaufighter / Mikojan-Gurjevič MiG-19)*. Praha: Naše vojsko, 1991, s. 5 – 45; ŠUMICHRASŤ, Peter – ANĎAL, Jozef. *Letov Š-328 slovenských pilotov 1939 – 1944*. Poprad: HT model špeciál No 910, 2004, s. 70; ŠUMICHRASŤ, Peter: Letovy

krétnom prípade išlo o typ lietadla, ktoré do tej doby nepilotoval. Z tohto dôvodu najskôr absolvoval dva lety dvojitého riadenia s čat. Jaroslavom Šimkom⁷⁹ v kabíne Š-328-56. Po nácvičku štartu a pristátia v trvaní šiestich minút preukázal požadované schopnosti a praktické zručnosti pre samostatný let. Po obdržaní nového letového rozkazu vyštartoval z plochy piešťanského letiska s Š-328-112, s ktorou počas štyroch samostatných letov nacvičoval štarty a pristátia. Po ich absolvovaní si do zápisníku letov zapísal ďalších 17 minút jedinečných momentov „prežitých“ vo vzduchu.⁸⁰

29. apríla 1937 pokračoval v praktickom lietaní v kurze lietania podľa prístrojov a za noci. Konkrétne naplňal náročný program výcviku pilotov v lietaní za noci. Najskôr absolvoval päť letov nočného lietania dvojitého riadenia s APb-32-106, pri ktorých precvičoval štarty a pristátia na osvetlenú plochu letiska. Jeho inštruktormi boli čat. d. sl. J. Čermák a rtm. let. B. Holubec. Po nich jeho ďalší pokrok vo výcviku nočného lietania posúdil pri dvoch preskúšacích letoch priamo vo vzduchu opäť veliteľ kurzu kpt. let. J. Dobřichovský.⁸¹ Motor W. Jupiter VI, čís. 197 H lietadla APb-32-106 s Trnkou na palube definitívne zmúkol po siedmich letoch.⁸²

V nasledujúci deň opäť zasadol do kabíny lietadla, aby pod dohľadom rtm. let. B. Bičišťa pokračoval vo výcviku v praktickom lietaní podľa prístrojov. S lietadlom E-41-37 počas 16 minút trvajúcim lete precvičoval rovnakú úlohu ako pri predchádzajúcom lete, t. j. štart – horizontálny let – zatáčky – pristátie. Týmto letom ukončil praktické lietanie v kurze lietania podľa prístrojov a za noci pre pilotov v apríli 1937. Do zápisníku si zapísal 22 nočných letov dvojitého riadenia a 6 letov podľa prístrojov.

Prvý let v máji 1937 vykonal 3. mája 1937. Napriek skutočnosti, že si v tento deň zapísal do záznamníku letov už v poradí 767. let v jeho leteckej kariére, po dvoch letoch dvojitého riadenia s inštruktorm rtm. let. B. Bičištem s lietadlom APb-32-87, naštartoval motor Walter Jupiter VI lietadla APb-32-31, aby sa po prvý krát sa vzniesol samostatne na temnú nočnú oblohu. Na prvý let trvajúci štyri minúty nadviazal ďalšími dvomi letmi s dobou letu päť, resp. štyri minúty.⁸³

J. Trnka v nasledujúcich dňoch pokračoval nielen v teoretickej a praktickej časti kurzu, ale aj vo výcviku poľného pilota letca.⁸⁴ Do svojho zápisníka letov si postupne zaznamenával ďalšie „bežné“ výcvikové lety, nočné lety, pri ktorých samostatne nacvičoval štart a pristátia na osvetlenú plochu piešťanského letiska, ako aj lety podľa prístrojov. Pri nich pod dohľadom inštruktora B. Bičišťa absolvoval štarty, zatáčky, lety podľa prístrojov a kompasu a pristátia. K nim pridal „informačné“ lety na Š-328-ke.⁸⁵ Posledné lety v rámci kurzu v Piešťanoch vyko-

Š-328 v slovenských Vzdušných zbraniach 1939 – 1944. In: *Vojenská história*, 2005, roč. 9, č. 3, s. 65 – 81.

⁷⁹ Jaroslav ŠIMEK (19. 11. 1911 – 22. 8. 1937). Zomrel na následky leteckej havárie z 20. 8. 1937. VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 190, čl. 1, šk. 9.

⁸⁰ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 755-758, s. 110-111. Kópia v zbierke autora.

⁸¹ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 764-765, s. 111-112. Kópia v zbierke autora.

⁸² VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 112, čl. 11, šk. 9

⁸³ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 769-771, s. 112. Kópia v zbierke autora.

⁸⁴ Takéto výcvikové lety vykonal v dňoch 5. 5. a 13. 5. 1937. Konkrétne dňa 5. 5. 1937 absolvoval 37 minút trvajúci prelet na trati Piešťany – Vajnory. Naň nadviazal 3-minútovým letom za účelom nácvičky okruhu. Oba lety vykonal s lietadlom B-534-159. Tento deň ukončil preletom s B-534.112. J. Trnka si ho v zápisníku letov označil nasledovne: „Prelet: Nový Dvor – Vajnory“. Vzhľadom na chýbajúci údaj o prelete na trase Vajnory – Nový Dvor nie je možné vylúčiť, že išlo o zmenu trasy. 13. 5. 1937 vykonal 2 výcvikové lety s Ba-33-25 za účelom nácvičky okruhu, resp. akrobacie. Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 857-861, s. 124 – 125. Kópia v zbierke autora.

⁸⁵ Sedem samostatných letov na Š-328-120 a Š-328-152 vykonal dňa 10. 5. 1937. Po pristátí si do zápisníku letov zapísal ďalších 34 minút doby letu. Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 786-792, s. 114-115. Kópia v zbierke autora.

nal 14. mája 1937. V tento deň absolvoval štyri samostatné lety s lietadlom APb-32-87. Tak ako počas predchádzajúcich 38 nočných letoch precvičoval praktickú činnosť pilota počas štartu a pristátia na osvetlenú plochu piešťanského letiska.⁸⁶

18. mája 1937, na 41. deň po začatí kurzu lietania podľa prístrojov a za noci pre pilotov v Piešťanoch, sa zlepšil technický stav vzletovej a pristávacej plochy vajnorského letiska natoľko, že bolo schopné bezpečnej prevádzky. Vzhľadom na túto skutočnosť sa kurz podľa plánu rozdelil na dve samostatné časti: časť Piešťany a časť Vajnory.⁸⁷ Vo výcviku vo „vajnorskej“ časti pokračoval aj J. Trnka.⁸⁸ Veliteľ pluku určil za veliteľa tejto časti kurzu škpt. let. J. Dobřichovského. Za učiteľov „praktického výcviku vo dne i v noci“ určil rtm. let. B. Bičičského, rtm. let. A. Rýpala, rtm. let. B. Holubca a čat. d. sl. J. Čermáka. Okrem J. Trnku mali vo Vajnoroch v kurze pokračovať aj ďalší 17 letci – príslušníci pluku, ktorí s ním absolvovali už „piešťanskú“ časť kurzu.⁸⁹ Za technický stav šiestich lietadiel⁹⁰, ktoré sa mali vo Vajnoroch používať pri výcviku frekventantov kurzu, zodpovedali dvanásť príslušníci pozemného technického personálu pod vedením rtm. d. sl. R. Neráda.⁹¹ Tento počet lietadiel však nemal byť konečný, pretože ďalšie lietadlá typu Š-328 prispôsobené na nočné lietanie mal byť veliteľ letky 15 pripravený dodať, a to na základe požiadaviek veliteľa kurzu. Jedného „Šmolíka“, konkrétne výrobného čísla 56, mala na dobu od 18. – 23. mája 1937 do Vajnora zapožičať pre potreby kurzu aj cvičná letka.⁹²

J. Trnka sa vzniesol na vajnorské nebo už v prvý deň po presune kurzu lietania podľa prístrojov a za noci pre pilotov z Piešťan do Vajnora. Počas 22 minút trvajúceho letu nacvičoval pod dohľadom rtm. let. B. Bičičského lietanie podľa prístrojov. V súlade s článkom 6 denného rozkazu leteckého pluku z 13. mája 1937 pilotoval AP-32-31.⁹³

O deň neskôr zasiahla J. Trnku, ako aj ďalších príslušníkov piešťanského leteckého pluku tragická udalosť. Rady leteckého personálu navždy opustil po tragickej leteckej nehode pri prebiehajúcom výcviku por. let. A. Růžička, príslušník letky 39 a frekventant kurzu lietania podľa prístrojov a za noci pre pilotov vo Vajnoroch.⁹⁴ Strata 24-ročného

⁸⁶ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 793-796, s. 115. Kópia v zbierke autora.

⁸⁷ VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 107, čl. 6, šk. 9.

⁸⁸ VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 107, čl. 6, šk. 9.

⁸⁹ Do vajnorskej časti kurzu boli určení nasledovní piloti: škpt. let. Vilém Kaschtovský, škpt. let. Josef Šplouchal, por. let. Alois Novotný, por. let. Július Trnka, por. let. Stanislav Fejfar, por. let. Josef Kloboučník, por. let. Alois Růžička, por. let. Evžen Pírko, čat. Oldřich Řehák, čat. Jaroslav Kohoutek, čat. Gabriel Lednár, čat. Josef Linhart, čat. Jaroslav Mencl, čat. Viliam Grún, čat. Jaroslav Stříhávka, šrtm. Bohuslav Kašpar, čat. Antonín Plocek a čat. Jan Krívda.

⁹⁰ Letecký park vajnorskej časti kurzu tvorili nasledovné lietadlá: A-211-4, E-41-40, APb-32-87, AP-32-31, Š-328-152 a Š-328-155. VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 107, čl. 6, šk. 9.

⁹¹ VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 107, čl. 6, šk. 9.

⁹² VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 107, čl. 6, šk. 9.

⁹³ VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 107, čl. 6, šk. 9.

⁹⁴ VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 114, čl. 1, šk. 9.

Veliteľ leteckého pluku po vyšetrení príčin leteckej havárie por. let. A. Růžičku vydal nariadenie, aby piloti pri normálnom výcviku na B-534 urobili pri vývrtke najviac 3 otočky. Pilot mal pri nich pohyb lietadla vo vývrtke čiastočne riadiť, t. j. mal mať mierne povolené kormidlá. Piloti tohto typu lietadiel mali počas letu venovať pozornosť nastaveniu draku a každú zmenu okamžite hlásiť. Taktiež raz za 14 dní malo byť

A. Růžičku⁹⁵ bola pre J. Trnku o to bolestivejšia, že ho s ním spájali nielen spoločne prežité roky vo Vojenskej akadémii v Hraniciach na Morave, ale aj prvé strasti, ale aj slasti služby mladých dôstojníkov čs. letectva v leteckom pluku 3 „gen. letca M. R. Štefánika“.⁹⁶

Napriek tejto tragickej udalosti, ktorá však bohužiaľ nebola ojedinelou v živote každého letca, pokračoval vo výkone praktickej leteckej činnosti.⁹⁷ Už 20. mája 1937 sadol s dôverou vo vlastného schopnosti do kabíny stíhacieho lietadla B-534-92, s úlohou vykonať „rádiolet“. Úlohu danú veliteľom letky splnil počas dvoch letov v trvaní 5, resp. 7 minút.⁹⁸ V tento deň pokračoval aj v plnení výcvikových letov v rámci kurzu lietania podľa prístrojov a za noci pre pilotov. S pilotom čat. d. sl. J. Čermákom počas štyroch nočných letov nacvičoval štart a pristátie na osvetlenú plochu letiska.⁹⁹

Na druhý deň pokračoval v praktickom lietaní na troch typoch lietadiel s celkovou dobou letu 62 minút.¹⁰⁰ Na základe analýzy Trnkovho zápisníku letov možno uviesť, že boli vykonané za účelom rádiokomunikácie, lietania podľa prístrojov a nočných letov dvojitého riadenia. 22. mája 1937 nadviazal v nočnom výcviku na výsledky praktického leteckého výcviku z predchádzajúcich dní, keď pokračoval pod dohľadom inštruktora B. Holubca v nácviu nočného lietania s dvojitým riadením na Š-328-56.¹⁰¹

O tri dni neskôr, 25. mája 1937, vykonal len jeden praktický let s lietadlom B-534-92 za účelom nácviu spojenia rádiofóniou. Táto úlohou pre J. Trnku ako stíhacieho pilota vyplývala z Programu a pokynov pre výcvik leteckého pluku 3 „Gen. let. M. R. Štefánika“ v letnom období roku 1937.¹⁰² V tento jarný deň sa na letisku vo Vajnorochoch uskutočnil aj letecký deň pre žiakov rôznych typov bratislavských škôl, ktoré sa tam dopravili desiatimi špeciálnymi vlakmi vypravenými z troch bratislavských staníc. V rámci bohatého programu im piloti leteckého

skontrolované nastavenie lietadla. Vykonanie tejto kontroly mali hlásiť velitelia letiek v rannom technickom hlásení. VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 113, čl. 12, šk. 9.

⁹⁵ Alois RŮŽIČKA (10. 8. 1912 – 19. 5. 1937). Podrobnejšie k leteckej nehode pozri napr.: ŠVANDA, Petr. Zrážka nad strelnicou. Letecké havárie na Slovensku v rokoch 1936-1937. In: *Letectví + kosmonautika*, 2009, roč. 85, č. 3, s. 32 – 34. Dostupné na: <<https://www.vets.cz/vpm/33614-hrob-alois-ruzicka/>>; ČEŘOVSKÝ, Zbyněk – ČÍŽEK, Martin. *Zlomené křídla meziválečného Československa*. Žďár nad Sázavou : vlastným nákladom Martina Čížka, 2023, s. 280 – 281.

⁹⁶ ŠUMICHRAS, Peter. Elegán so sokolími krídlami. Letecká služba plk. let. Júliusa Trnku. 1. časť (1934 – 1935). In: SEGEŠ, Vladimír – ŠEDOVÁ, Božena (eds.). *Život v službe vlasti. Pamätnica vydaná pri príležitosti životného jubilea Imricha Purdeka*. Bratislava : Vojenský historický ústav, 2023, s. 126 – 140; ŠUMICHRAS, Peter. Elegán so sokolími krídlami. Letecká služba plk. let. Júliusa Trnku. 2. časť (1935 – 1936). In: *Vojenská história*, 2023, roč. 27, č. 4, s. 101 – 122; ŠUMICHRAS, Peter. Elegán so sokolími krídlami. Letecká služba plk. let. Júliusa Trnku (1936). 3. časť. In: *Vojenská história*, 2024, roč. 28, č. 4, s. 121 – 146.

⁹⁷ V roku 1937 zahynuli pri leteckých nehodách, resp. zomreli na ich následky nasledovní príslušní leteckého pluku 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika: 8. 2. 1937 – čat. Josef Sulke, 19. 5. 1937 – por. let. Alois Růžička, 8. 7. 1937 – des. Antonín Matějček, por. let. František Hanuš, 22. 8. 1937 – čat. Jaroslav Šimek. VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 35, čl. 1, šk. 9; VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 114, čl. 1, šk. 9 VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 151, čl. 1, šk. 9; VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 190, čl. 1, šk. 9.

⁹⁸ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 862-863, s. 125. Kópia v zbierke autora.

⁹⁹ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 798-801, s. 116. Kópia v zbierke autora.

¹⁰⁰ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 802-808, 864, s. 116-117, 125. Kópia v zbierke autora.

¹⁰¹ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 809-810, s. 117. Kópia v zbierke autora.

¹⁰² VHA, f. letecký pluk 3, spisy dôverné, 1937, šk. 10.

pluku 3 predviedli let v bojovej formácii, stíhanie nepriateľského lietadla, letecký súboj obohatený o streľbu cvičnými nábojmi, ukážku streľby delostrelectva riadenú zo vzduchu, či dych berúcu leteckú akrobáciu rtm. let. B Bičičtého a rtm. let. B. Holubca. Až 10 000 žiakov uvidelo sľub členov letky Masarykovej leteckej ligy či pristátie dopravných lietadiel. 80 najsmelších z nich absolvovalo nezabudnuteľné vyhliadkové lety nad metropolou Slovenska, Bratislavou.¹⁰³

Streda 26. mája 1937 patrila rozsahom Trnkovej praktickej leteckej činnosti medzi tie najbohatšie, pretože počas tohto dňa absolvoval až 11 samostatných letov. Najskôr odštartoval na B-534-112 ako vedúci 2. roja deväťčlennej skupiny lietadiel. Pred štartom dostal spolu s ostatnými členmi skupiny od veliteľa skupiny informácie o čase odletu, zložení jednotlivých rojov tvoriacich skupinu, úlohe, ktorú budú plniť, trasu a výšku letu.¹⁰⁴ J. Trnka, ako aj ostatní členovia skupiny sa vrátili po splnení úlohy na vajnorské letisko po 37 minútach letu v tom poradí, v akom odleteli. Po vyhodnotení letu, krátkom oddychu a obdržaní nového letového rozkazu od veliteľa letky sa vrátil ako člen rovnakej letovej formácie opäť na jarnú oblohu. Po vykonaní tohto letu sa skupina vrátila do Vajnory po 40 minútach letu. Týmito letmi však praktické lietanie neukončil, pretože J. Trnka po ňom „presedlal“ z kabíny B-534 do kabíny Ba-33-25, aby ako vedúci trojčlennej roja nacvičoval počas 14 minút zmeny formácie.¹⁰⁵

V súlade so zásadami lietania rojov v tvaroch, ktoré stanovoval Poľný poriadok letectva pre letectvo stíhacie, bol aj Trnkom vedený roj pri lietaní rozčlenený do hĺbky a šírky. Za účelom lepšieho vykonávania manévru bol rozčlenený taktiež do výšky. Piloti pri manévrovaní museli dodržiavať pružnosť a pohyblivosť roja a zvlášť od J. Trnku sa očakávalo, že je zručný aj v lietaní s najmenšou bezpečnou rýchlosťou. Pri zmene tvaru, resp. pred každým manévrom dával pohybmi lietadla z krídla na krídlo druhým dvom pilotom znamenie „Pozor“. Piloti na pozícii dva a tri tento pohyb lietadla opakovali, čím vedúcemu roja potvrdzovali pripravenosť vykonať jeho rozkaz. Presnosť a včasnosť vykonávania manévrov členmi roja boli predpokladom pre splnenie úlohy a celkovú bezpečnosť letu pri minimalizovaní rizík vzniku mimoriadnej udalosti.¹⁰⁶

Na základe analýzy relevantných článkov denných rozkazov leteckého pluku sa možno domnievať, že aj v prípade letov 9-člennej skupiny lietadiel letky 37 išlo o výcvik rojov pred Zemským leteckým dňom v Brne, ktorý sa uskutočnil dňa 30. mája 1937. Berúc do úvahy obsah relevantných bodov Programu a pokynov pre výcvik leteckého pluku 3 „Gen. let. M. R. Štefánika“ v letnom období roku 1937 z 15. marca 1937, je zrejmé, že ich vykonaniu predchádzala zvláštna spoločná rozprava pilotov, ktorú viedol veliteľ III./3 perute. V prípade nácviku zmeny formácie 3-člennej roja Ba-33-iek išlo o nácvik pred leteckým dňom vo Zvolene. Deň bohatý na „pestrú“ leteckú činnosť nakoniec zavŕšil ôsmimi samostatnými nočnými letmi, počas ktorých pilotoval Š-328-155.¹⁰⁷

J. Trnka napriek fyzickej a psychickej námahe z uplynulých dní, ktoré „voňali“ leteckým benzínom, neoddychoval na „zemi“, ale 27. mája 1937¹⁰⁸, vzhľadom na výnos ministerstva národnej

¹⁰³ Slovenský denník, ročník XX, 1937, čís. 119, 26.5.1937, s. 2; Letec, ročník XIII, 1937, čís. 7, s. 101.

¹⁰⁴ L-III-3f – Poľný rád letectva. Letectvo stíhací. Praha : MNO ČSR. 1925, s. 17, čl. 25.

¹⁰⁵ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 867, s. 125. Kópia v zbierke autora.

¹⁰⁶ L-III-3f – Poľný rád letectva. Letectvo stíhací. Praha : MNO ČSR. 1925, s. 17-18, čl. 27-28.

¹⁰⁷ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 811-818, s. 117-118. Kópia v zbierke autora.

¹⁰⁸ Podľa zápisu v Trnkovom zápisníku letov sa tak malo uskutočniť až o deň neskôr, t. j. 28.5.1937. Rovnaký dátum je uvedený aj v článku 11 denného rozkazu leteckého pluku 3: „Podle výn. MNO č. j. 21.258-pres.1. odd. 1937 provedli dne 28.května 1937 t. r. por. let. Trnka letounem Ba 33-25“... „přelet na trati Vajnory, Tri Duby, Vajnory s mezipřistáním v Třech Dubech, za účelem účasti na let. dni“. Liturgický kalendář římsko-katolícky potvrzuje dátum konania leteckého dňa na 27.5.1937. Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 869-871, s. 126. Kópia v zbierke autora; VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 123, čl. 11, šk. 9.

obranu vo veci zabezpečenia ukážky činnosti čs. letectva, opäť odštartoval z letiska Vajnory na stíhacom lietadle Ba-33-25, aby vykonal prelet na trati Vajnory – Tri Duby – Vajnory s medzipristátím na Troch Duboch. Úlohou J. Trnku, B. Bičišťa a V. Grúna bola účasť na leteckom dni, ktorej organizátorom boli Považský aeroklub Masarykovej leteckej ligy v Piešťanoch a Stredoslovenský Aeroklub vo Zvolene.¹⁰⁹ J. Trnka ako rodák z blízkeho Zvolena sa po prilete na letisko Tri Duby cítil ako doma. V známom prostredí sa zapojil do ukážky spôsobilostí čs. vojenského letectva. Počas dvoch letov v trojčlennom roji predviedol so svojimi kolegami účastníkom leteckého dňa zmenu formácií a útoky na pozemné ciele. Po vykonaní druhého z letov sa s Tromi Dubmi „rozlúčil“ a v rovnakej letovej formácii sa vrátil po 47 minútach letu do Vajnory.¹¹⁰ J. Trnka sa so svojimi kolegami zúčastnil na leteckom dni, ktorého vysokú úroveň potvrdzujú riadky dobovej tlače. Medzi divákmi boli aj ďalší deväti príslušníci pluku.¹¹¹ Napríklad v denníku *Slovák* z 30. mája 1937 sa v článku „Veľký letecký deň na letišti 'Tri duby' pri Zvolene“ uvádzalo aj toto: „*Stredoslovenský aeroklub so sídlom vo Zvolene usporiadal na sviatok Božieho Tela na svojom letišti 'Tri duby' veľký letecký deň za podpory aeroklubov ČSR. Dopoludnia na letište prileteli štyri lietadlá aeroklubu Piešťany s jedným dopravným lietadlom, ďalej dve športové lietadlá a 3 voj. stíhačky z Bratislavy a major J. Ambruš na šport. stíhačke z Prahy.*“ Redaktor opísal body programu takto: „*Začiatok programu bol o pol 3. hod. odpoludnia, avšak pre nepriaznivé daždivé počasie a hrmavicu odložil sa na 4 hod., kedy po zahraničnej štátnej hymny a vztýčení štátnej zástavy nasledovala prehliadka žiakov pilotnej školy brig. gen. inž. B. Rytířom*“¹¹² za asistencie vel. zvolenskej posádky. [...] *Defilovali lietadlá z Bratislavy, Piešťan a Zvolena, medzi nimi i trojčlenný roj voj. stíhacích lietadiel, ktorý prítomné obecenstvo udivovali disciplinovanými vzdušnými ukázkami. [...] Nedočkavé obecenstvo konečne dožilo sa aj veľkolepého majstrovského umenia vysokej akrobacie nášho slovenského letca majora Ambruša. Jeho smelé, veľmi odvážne akrobatické výkony zasluhujúce si vďaky a plného uznania.*“¹¹³ V tejto súvislosti nemožno nespomenúť, že uznanie a obdiv, ktorý zažil J. Ambruš zo strany širokej verejnosti, ale aj autorít zúčastňujúcich sa na leteckých dňoch, čakalo o niekoľko rokov aj na J. Trnku, ďalšieho vládcu oblohy.

Vzhľadom na skutočnosť, že sa 29. mája 1937 uskutočnilo plukovné cvičenie v teréne, veliteľ pluku nariadil v dňoch 28. – 29. mája 1937 obmedziť činnosť kurzu lietania podľa prístrojov a za noci. J. Trnka v súlade s tým nariadením nepokračoval v naplňaní programu kurzu, ale deň po návrate zo Zvolena zasadol do kabíny B-534-113, aby ako vedúci prvého roja viedol 9-členný roj. Po 35 minútach strávených vo vzduchu sa s ostatnými členmi roja bezpečne vrátil na letisko.¹¹⁴ V tento deň ešte vykonal dva samostatné lety na B-534-72, resp. B.534-105, pri ktorých precvičoval rádiokomunikáciu podľa Programu

¹⁰⁹ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 868, s. 125. Kópia v zbierke autora; VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 117, čl. 8, šk. 9; VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 123, čl. 11, šk. 9.

¹¹⁰ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 869-871, s. 126. Kópia v zbierke autora.

¹¹¹ Veliteľ pluku na základe žiadosti Považského aeroklubu MLL v Piešťanoch povolil účasť na leteckom dni vo Zvolene konanom dňa 27. 5. 1937 nasledovným príslušníkom pluku: kpt. let. J. Gavelčíkovi, kpt. let. V. Mrázkovi, rtm. let. K. Rychlému, rtm. let. J. Chupekovi, rtm. let. F. Komárkovi, rtm. J. Metálovi, rtm. J. Škvorovi, čat. Urbanovi a A. Huňavému. VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 117, čl. 8, šk. 9.

¹¹² Bohumil RYTÍŘ (1889 – 1955). Brig. gen. Ing. B. Rytíř v tomto období zastával funkciu veliteľa 10. divízie v Banskej Bystrici. FIDLER, Jiří – SLUKA, Václav. *Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920 – 1938*. Praha : Libri, 2006. s. 138, s. 565.

¹¹³ *Slovák*, 1937, roč. XIX, č. 120, 30. 5. 1937, s. 6.

¹¹⁴ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 872, s. 126. Kópia v zbierke autora.

a pokynov pre výcvik leteckého pluku 3 „Generála letca M. R. Štefánika“ v letnom období z 15. marca 1937.¹¹⁵

Tak, ako už bolo naznačené v predchádzajúcich riadkoch, 29. mája 1937 sa uskutočnilo plukovné cvičenie v teréne, ktorého riadiacim bol veliteľ plk. let. G. Studený.¹¹⁶ Za veliteľa modrej strany bol určený pplk. let. V. Linet a červenej strany mjr. let. O. Baier. Za letku 37 sa na ňom okrem por. let. J. Trnku zúčastnil jeho veliteľ letky npor. let. A. Novotný, por. let. L. Janíček, rtm. B. Holubec a čatári V. Grún, J. Kohoutek a O. Řehák.¹¹⁷ Vzhľadom na skutočnosť, že sa nedochoval námet plukovného cvičenia, musíme si pomôcť údajmi uvedenými v Trnkovom zápisníku letov. Na základe analýzy Trnkovho zápisníku letov z daného obdobia môžeme konštatovať, že letka 37 počas cvičenia vykonávala takzvané „streženie“. J. Trnka na plnenie tejto úlohy odštartoval z letiska vo Vajnorochoch s B-534-159. Po splnení danej úlohy sa vrátil na letisko po 41 minútach letu. Ďalší štart s rovnakou úlohou absolvoval ešte raz. Na vajnorskom letisku pristál po 20-minútovom lete.¹¹⁸

J. Trnka sa po skončení plukovného cvičenia v teréne sa „nevrátil“ do plnenia programu kurzu, ale sa opäť zúčastnil na prezentácii čs. vojenského letectva. V tomto prípade v Brne, metropole Moravy, dňa 30. mája 1937.¹¹⁹ Pod vedením veliteľa letky npor. let. A. Novotného sa zúčastnil ako vedúci 2. roja 9-člennej skupiny na brnianskom Zemskom leteckom dni, kde verejnosti počas 20-minútového programu prezentovali zmeny formácií skupiny. Po programe sa vrátili 57 minút trvajúcim preletom v skupine do materskej posádky.¹²⁰

Deň po prilete z Brna sa opäť zapojil do plnenia programu kurzu lietania podľa prístrojov a za noci. Najskôr absolvoval výcvik v lietaní podľa prístrojov, keď pod dohľadom rtm. let. B. Bičistého nacvičoval horizontálne zatáčky, stúpanie a klesanie. Po absolvovaní troch letov „presedlal“ z A-211-4 do Š-328, aby pokračoval vo výcviku v nočnom lietaní. Prvé dva lety vykonal s inštruktorom čat. J. Čermákom, pričom štartoval do tmy a pristával za pomoci „letúňového“ svetlometu.¹²¹ Po ich absolvovaní odštartoval samostatne, avšak namiesto pristátia za pomoci „letúňového“ svetlometu Letova Š-328-132, si osvetlenie pristávacej plochy vajnorského letiska vyžiadal od technickej obsluhy letiska.¹²²

V nasledujúcich dňoch sa intenzita výcviku lietania podľa prístrojov a za noci náležitým spôsobom zvýšila, k čomu veliteľov oboch kurzov v Piešťanoch aj Vajnorochoch vyzval veliteľ pluku plk. let. G. Studený. Na základe analýzy zápisníku letov, ako aj článkov denného rozka-

¹¹⁵ Návčik spojenia rádiovou jednotlivca mal byť základným predpokladom pre následné zabezpečenie spojenia rojov s leteckým orientačným dôstojníkom za účelom neočakávaného zaujatia pohotovostného postavenia rojov a ich zásah v priestore podľa depeší leteckého orientačného dôstojníka. VHA, f. letecký pluk 3, spisy dôverné, 1937, šk. 10.

Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 873-874, s. 126. Kópia v zbierke autora.

¹¹⁶ VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 115, čl. 2, šk. 9.

¹¹⁷ Napríklad čat. O. Řehák patril medzi nádejných leteckých akrobatov. V roku 1937 si na II. národnej súťaži v leteckej akrobacii vybojoval 6. miesto, keď povinnú, ako aj voľnú zostavu odlietal na Avii B-122. *Letec*, 1937, roč. XIII, č. 10, s. 157.

¹¹⁸ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 875-876, s. 126. Kópia v zbierke autora.

¹¹⁹ Účasť 9-člennej roja od III/3 na Zemskom leteckom dni v Brne bola zabezpečená na základe výnosu MNO ČSR č. j. 22.405-pres./1.odděl.1937. Zúčastnili sa na ňom nasledovní piloti: npor. let. A. Novotný, por. let. J. Trnka, por. let. L. Janíček, por. let. J. Kloboučník, rtm. let. B. Bičistý, čat. dšl. G. Lednár, čat. dšl. J. Čermák, čat. O. Řehák a čat. J. Kohoutek. VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 124, čl. 3, šk. 9.

¹²⁰ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 877-879, s. 127. Kópia v zbierke autora.

¹²¹ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 819-820, s. 118. Kópia v zbierke autora.

¹²² Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 824, s. 119. Kópia v zbierke autora.

zu leteckého pluku môžeme konštatovať, že frekventanti kurzu si do svojich zápisníkov letov začali zapisovať aj nové lety. Napríklad v nich figurujú lety podľa prístrojov – orientačné či prelety na rôznych trasách, nočné orientačné lety, nočné výškové lety, nočné lety v 2 – 3 svetlometroch, nočné lety označené ako „delostrelecké zastreľovanie výbuškami“, nočný prieskum železníc, nočný prieskum železníc a komunikácií. J. Trnka praktickú časť kurz lietania za noci ukončil 3. júla 1937 po 87 nočných letoch v trvaní 12 hodín a 14 minút preletom na trase Piešťany – Vajnory.¹²³ Kurz lietania podľa prístrojov úspešne zavŕšil 25. letom. Aj v tomto prípade išlo o prelet na trase Vajnory – Piešťany, ktorý vykonal s inštruktorom B. Holubcom s lietadlom E-41-40 dňa 9. júla 1937.¹²⁴ Podľa výkazu prospechu kurz absolvoval s hodnotením veľmi dobrý, v poradí ako 6. z 18 frekventantov kurzu. Pre funkciu nočného pilota bol veľmi dobre spôsobilý.¹²⁵

Na záver treba dodať, že veliteľ leteckého pluku pri príležitosti ukončenia kurzu lietania podľa prístrojov a za noci vyslovil škpt. let. J. Dobřichovskému a škpt. let. O. Sekyrovi, učiteľom a pridelenému personálu pochvalné uznanie za ich úspešnú a namáhavú činnosť. Osobitne ocenil dosiahnutie veľmi dobrého stupňa výcviku.¹²⁶

Netreba zabudnúť, že J. Trnka vykonával aj v tej dobe výkonnú leteckú službu ako stíhací letec letky 37. V jeho zápisníku letov nachádzame ďalšie záznamy o letoch vykonaných za účelom nácviu okruhu, akrobaciu, prelety na rôznych trasách, cvičné lety s nácviom útokov na rukávový terč s fotogulometom či nácviu defilé. Tieto lety, ako aj lety za účelom stíhania na dohľad vykonával v súlade s Programom a pokynmi pre výcvik leteckého pluku 3 „Generála letca M. R. Štefánika“ v letnom období z 15. marca 1937.

Posledný let v rámci leteckého pluku 3 „Generála letca M. R. Štefánika“ vykonal 30. júla 1937, keď s B-534-114 vykonal prelet na trati Piešťany – Vajnory.¹²⁷ Dôvodom rozlúčky s jeho prvým materským leteckým plukom počas služby vo vojenskom letectve bolo jeho trvalé premiestnenie ako skúšobného pilota do Vojenského technického a leteckého ústavu Praha¹²⁸, kde sa jeho priamym nadriadeným stal veliteľ pokusnej letky leteckého skúšobného oddielu mjr. let. J. Ambruš, jedna z významných osobností československého a slovenského vojenského leteectva.¹²⁹ V rámci pokusnej letky leteckého skúšobného oddielu mohol naplno rozvinúť nielen svoj talent pilota, ale uplatniť aj svoje technické vedomosti, ktoré nadobudol počas predchádzajúceho štúdia. V neposlednom rade mohol zdokonaľovať rozvíjajúci sa talent leteckého akrobata pod dohľadom skúsených pilotov – príslušníkov pražského Vojenského technického a leteckého ústavu.

¹²³ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 852, s. 123. Kópia v zbierke autora.

¹²⁴ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 857, s. 123. Kópia v zbierke autora.

¹²⁵ VUA-VHA Praha, f. osobných spisov, kmeňových listov a kvalifikačných listín; kvalifikačná listina J. Trnka, Výkaz prospechu – kurz letání v noci a podle přístrojů pro piloty z 30. června 1937.

¹²⁶ VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 151, čl. 2, šk. 9.

¹²⁷ Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 966, s. 140. Kópia v zbierke autora.

¹²⁸ Spoločne s por. let. J. Trnkou dňom 31. júla 1937 opustil piešťanský pluk aj skúsený pilot rtm. let. B. Bičístě. VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 166, čl. 1, šk. 9.

¹²⁹ CSÉFALVAY, František a kol. *Vojenské osobnosti dějin Slovenska 1939 – 1945*. Bratislava : Vojenský historický ústav, 2013, s. 11 – 12; MASKALÍK, Alex. *Elita armády. Československá vojenská generalita 1918 – 1992*. Košice : HWSK, s. r. o. v spolupráci s VHÚ, 2012, s. 85; ŠTAIGL, Jan a kol. *Generáli – slovenská vojenská generalita 1918 – 2012*. 2. aktualizované a spravené vyd. Bratislava : Magnet Press Slovakia v spolupráci s Vojenským historickým ústavom, 2012, s. 4 – 5.

P. ŠUMICHRAS: DAS JAHR 1937 – DAS LETZTE DIENSTJAHR
VON J. TRNKA IM FLIEGERREGIMENT 3

Die wissenschaftliche Studie knüpft an die früheren Arbeiten des Autors mit den Titeln „*Elegán so sokolími křídly. Letecká služba plk. let. Júliusa Trnku (1934 – 1935)*“ [deutsch: „Ein eleganter Mann mit Falkenflügeln. Fliegerdienst von Oberst der Luftwaffe Július Trnka (1934 – 1935)“], „*Elegán so sokolími křídly. Letecká služba plk. let. Júliusa Trnku (1935 – 1936). 2. část*“ [deutsch: „Ein eleganter Mann mit Falkenflügeln. Fliegerdienst von Oberst der Luftwaffe Július Trnka (1935 – 1936). 2. Teil“] und „*Elegán so sokolími křídly. Letecká služba plk. let. Júliusa Trnku (1936). 3. část*“ [deutsch: „Ein eleganter Mann mit Falkenflügeln. Fliegerdienst von Oberst der Luftwaffe Július Trnka (1936). 3. Teil“] an. In diesem Teil wird Trnkas Fliegerdienst in der Fliegerstaffel 37 des Fliegerregiments 3 des Generals der Flieger Milan Rastislav Štefánik bis zu seiner endgültigen Versetzung zum Militärtechnischen und Luftfahrtinstitut in Prag dargestellt. Ein besonderer Abschnitt ist der Beschreibung von Trnkas Ausbildung im Instrumentenflug und Nachtflug für Piloten gewidmet. Das Thema wird auf Grundlage umfassender Recherchen in zeitgenössischem Archivmaterial behandelt und durch Informationen aus wissenschaftlicher, populärwissenschaftlicher und populärer Literatur sowie aus der damaligen Presse ergänzt. Die Studie basiert in erster Linie auf einer eingehenden Analyse, der eine umfassende Auswertung und Bearbeitung der aus persönlichen Dokumenten gewonnenen Informationen folgte, deren Ergebnisse im Mittelpunkt stehen. Eine besondere Rolle spielen dabei die Angaben aus dem Flugbuch von Oberst der Luftwaffe J. Trnka, das 1934 in Gebrauch genommen wurde, sowie seine persönlichen Aufzeichnungen, die fachgerecht in in- und ausländischen spezialisierten Archiven aufbewahrt werden. Diese wertvollen Informationen über seinen Fliegerdienst in der tschechoslowakischen Luftwaffe in den letzten Jahren vor der Zerschlagung der Tschechoslowakei werden im weiteren historischen Kontext durch Angaben aus Archivdokumenten des Militärhistorischen Archivs Bratislava sowie des Militärhistorischen Zentralarchivs – Militärhistorisches Archiv Prag ergänzt. Das aufgearbeitete Thema stellt eine einzigartige Sonde dar, die die Laufbahn eines jungen Offiziers der tschechoslowakischen Luftwaffe in der Vorkriegszeit anschaulich nachzeichnet.

Zoznam použitých prameňov a literatúry/ List of references and literature

Primárne zdroje/ Primary sources

Archívy a archívne pramene/Archives and archives sources

Agentura personalistiky AČR Praha

- f. osobní spisy vojáků z povolání

Oddelenie starostlivosti o vojnových veteránov a vojenských dôchodcov Ministerstva obrany SR Bratislava

- f. písomností k žiadostiam o vydanie osvedčenia podľa zákona č. 255/1946 Zb.

Vojenský archív – centrála registratúra Ministerstva obrany SR Trnava

- f. osobných spisov, kmeňových listov.

Vojenský ústredný archív – Vojenský historický archív Praha

- f. osobných spisov, kmeňových listov a kvalifikačných listín;

- f. vojenských predpisov.

Vojenský historický ústav – Vojenský historický archív Bratislava

- f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937;

- f. Zemské vojenské veliteľstvo v Bratislave, ročník 1937; spisy dôverné;

- archívna zbierka osobných spisov (kmeňových dokladov) vojenských osôb (vojakov a poddůstojníkov ročníkov narodenia 1911 – 1920);

- špeciálne zbierky – zbierka spomienok a životopisov;

- špeciálne zbierky – zbierka vojenských periodík.

Zápisník letov J. Trnku vydané dňa 28. augusta 1934 (kópia v zbierke autora).

Sekundárne zdroje/Secondary sources

Dobové a súčasné periodiká/ Period print

Letec, 1937, roč. XIII

Letectví + kosmonautika, 2009, roč. 85

Slovák, 1937, ročník XIX

Slovenský denník, 1937, ročník XX

Vojenské predpisy/ Military instructions

L-III-3f – Polní rád letectva. Letectvo stíhací. Praha : MNO ČSR. 1925, s. 45.

Sm 25 – Výcvik letectva. Praha : Tiskárna MNO, 1933, s. 124.

Monografie a zborníky ako celok/Monographs

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

ČEŘOVSKÝ, Zbyněk – ČÍŽEK, Martin. *Zlomené křídla meziválečného Československa*. Žďár nad Sázavou : vlastním nákladem Martina Čížka, 2023. 379 s. ISBN 978-80-270-1658-7.

DEJMEK, Jindřich (ed.). *Československá zahraniční politika v roce 1937. Svazek I. (1. ledna 1937 do 31. července 1937)*. Praha : Ústav mezinárodních vztahů, v. v. i., 2007, 628 s. ISBN 978-80-86506-65-4.

DUDA, Zbyněk, Miloš. *Agónie svědomí. Generál Alois Vicherek a jeho generace ve světle českých dějin*. Praha : Votobia, 1997. 396 s. ISBN 80-7220-045-3.

FIDLER, Jiří – SLUKA, Václav. *Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920 – 1938*. Praha : Libri, 2006. 767 s. ISBN 80-7277-256-2.

JOHN, Miloslav. *Československé letectvo v roce 1938*. Beroun : Baroko Fox, 1996. 287 s. ISBN 80-85642-21-2.

MASKALÍK, Alexej. *Elita armády. Československá vojenská generalita 1918 – 1992*. Košice : HWSK, s.r.o. v spolupráci s VHÚ, 2012. 1030 s. ISBN 978-80-970941-0-2.

PERNIKÁŘ, Jan. *Avigace*. Prostějov : Vojenské letecké učiliště, 1934. s. 248.

ŠTAIGL, Jan a kol. *Generáli – slovenská vojenská generalita 1918 – 2012*. 2. aktualizované a spresnené vyd. Bratislava : Magnet Press Slovakia v spolupráci s Vojenským historickým ústavom, 2012. 231 s. ISBN 978-80-89169-25-2.

VICHEREK, Alois – VICHEREKOVÁ, Zdenka (ed.). *Generálův deník. Generáplukovník Ing. Alois Vicherek: denníkové záznamy z let 1940-1954*. Beroun : Machart, 2022. 384 s. ISBN 978-80-7656-047-5.

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

ŠUMICHRASŤ, Peter – ANĎAL, Jozef. *Letov Š-328 slovenských pilotov 1939 – 1944*. Po-
prad : HT model špeciál No 910, 2004, s. 70. ISSN 1335-3667;

ŠUMICHRASŤ, Peter. Letovy Š-328 v slovenských Vzdušných zbraniach 1939 – 1944. In: *Vojenská história*, 2005, roč. 9, č. 3, s. 65 – 81. ISSN 1335-3314.

ŠUMICHRASŤ, Peter. Elegán so sokolými krídlami. Letecká služba plk. let. Júliusa Trnku. 1. časť (1934 – 1935). In: SEGEŠ, Vladimír – ŠEĎOVÁ, Božena (eds.). *Život v službe vlasti. Pamätnica vydaná pri príležitosti životného jubilea Imricha Purdeka*. Bratislava : Vojenský historický ústav, 2023, s. 126 – 140. ISBN 978-80-89523-92-4.

ŠUMICHRASŤ, Peter. Elegán so sokolými krídlami. Letecká služba plk. let. Júliusa Trnku. 2. časť (1935 – 1936). In: *Vojenská história*, 2023, roč. 27, č. 4, s. 101 – 122. ISSN 1335-3314.

ŠUMICHRASŤ, Peter. Elegán so sokolými krídlami. Letecká služba plk. let. Júliusa Trnku (1936). 3. časť. In: *Vojenská história*, 2024, roč. 28, č. 4, s. 121 – 146. ISSN 1335-3314.

ŠVANDA, Petr. Zrážka nad strelnicou. Letecké havárie na Slovensku v rokoch 1936-1937. In: *Letectví + kosmonautika*, 2009, roč. 85, č. 3, s. 32 – 34. ISSN 0024-1156.

VRANÝ, Jiří – HURT, Zdeněk – HORNÁT, Jiří – SKALA, Stanislav. *Ilustrovaná historie letectví (Letov Š-328 / Bristol Beaufighter / Mikojan-Gurjevič MiG-19)*. Praha : Naše vojsko, 1991, s. 144. ISBN 80-206-0203-8.

Internetové zdroje/Internet sources

SEDLÁŘ, Martin. *Proces s Janem Prokopem a spol.* Brno : Právnická fakulta Masarykov-
vej univerzity. 2019, s. 55. Dostupné na: «[https://is.muni.cz/th/fdr2f/Bakalarska_prace_Sed-
lar_Martin_2019.pdf](https://is.muni.cz/th/fdr2f/Bakalarska_prace_Sedlar_Martin_2019.pdf)».

Spolek pro vojenská pietní místa. [Online]. Dostupné na: «[https://www.vets.cz/vp-
m/33614-hrob-alois-ruzicka/](https://www.vets.cz/vp-m/33614-hrob-alois-ruzicka/)».

O autorovi/ About the author

plk. v. v. PhDr. Peter Šumichrast, PhD.

Vojenský historický ústav, Krajná 27, 821 04 Bratislava, Slovenská republika

e-mail: peter.sumichrast@vhu.sk

<https://orcid.org/0009-0001-3516-3171>