

## PERSONÁLIE

SLUŽBA SKÚŠOBNÉHO PILOTA VO VOJENSKOM  
TECHNICKOM A LETECKOM ÚSTAVE PRAHA  
(1937)<sup>1</sup>

PETER ŠUMICHRAST



ŠUMICHRAST, P.: Test Pilot at the Military Technical and Aviation Institute (1937). *Vojenská história*, 1, 30, 2026, pp 95-116, 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; Military Technical and Aviation Institute, Prague; Július Trnka.

DOI: <https://doi.org/10.69809/vojhist.2026.30.1.5>

Poručík letectva Július Trnka sa „rozlúčil“ s leteckým plukom 3 „Generála letca M. R. Štefánika“ symbolicky 23-minútovým preletom na trati Piešťany – Vajnory, ktorý vykonal v predposledný júlový deň roku 1937.<sup>2</sup>

Dôvodom rozlúčky s jeho prvým materským leteckým plukom, kde prežil viac než dva úspešné roky služby v čs. vojenskom letectve, bolo trvalé pridelenie do pražského Vojenského technického a leteckého ústavu<sup>3</sup>, ktorého súčasťou sa od 1. januára 1933 stal Vojenský letecký ústav študijný<sup>4</sup> ako jeho II. odbor (letecký). Tak, ako príslušníci a zamestnanci ostat-

<sup>1</sup> Pokračovanie štúdií autora pod názvom Elegán so sokolími krídlami. Letecká služba plk. let. Júliusa Trnku (1934 – 1935), ktorá bola publikovaná 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; Elegán so sokolími krídlami. Letecká služba plk. let. Júliusa Trnku (1935 – 1936). 2. časť. In: *Vojenská história*, 2023, roč. 27, č. 4, s.101 – 122; Elegán so sokolími krídlami. Letecká služba plk. let. Júliusa Trnku (1936). 3. časť. In: *Vojenská história*, 2024, roč. 28, č. 4, s. 121 – 146; Rok 1937 – posledný rok služby Júliusa Trnku v leteckom pluku 3. (1937). In: *Vojenská história*, 2025, roč. 29, č. 2, s. 127 – 148.

<sup>2</sup> Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 966, s. 140. Kópia v zbierke autora.

<sup>3</sup> Spoločne s por. let. J. Trnkom „opustil“ piešťanský pluk aj skúsený pilot rtm. let. B. Bičišťa. Podľa záznamov v jeho kmeňovom liste a vložke k prvopisu záznamu spôsobilosti za rok 1937 bol trvalo pridelený k výkonu služby vo VTLÚ dňom 31. júla 1937 a trvalo premiestnený od leteckého pluku 3 k VTLÚ (1. zbor) k 30. septembru 1937. VHA Bratislava, f. letecký pluk 3 Generála letca Milana Rastislava Štefánika, denný rozkaz leteckého pluku 3, ročník 1937, č. 166, čl. 1, šk. 9; VÚA – VHA Praha, osobných spisov, kmeňových listov a kvalifikačných listín, kmeňový list a kvalifikačná listina B. Bičišťa, nar. 28. apríla 1906.

<sup>4</sup> Vzduchoplatecký študijný ústav vznikol 1. mája 1922. Jeho veliteľstvo sídlilo v Pohořeleckých kasárňach v Prahe. Podliehal Vzduchoplateckému odboru MNO ČSR. Jeho organizačnú štruktúru tvorili veliteľstvo

ných troch odborov ústavu<sup>5</sup> a dvoch jeho samostatných zložiek, aj príslušníci a zamestnanci II. odboru (leteckého) sa zaoberali vlastnými študijnými prácami, ktoré im boli uložené v osobitnom programe ministerstva národnej obrany.

V súvislosti s obsahom programu treba uviesť, že náčelník hlavného štábu ho stanovoval každoročne za súčinnosti prednostov I. – V. odboru ministerstva národnej obrany, prednostu Kontrolného zboru vojenskej správy a veliteľa Vojenského technického a leteckého ústavu. Náčelník hlavného štábu jeho plnenie pravidelne kontroloval pri spoločných porádach s vyššie uvedenými funkcionármi. Počas týchto porád posudzoval potrebu a naliehavosť rôznych nariadení a opatrení (vecných aj osobných) potrebných k požadovanej činnosti ústavu. Výsledkom pracovných porád bolo uznesenie, v ktorom prednostom jednotlivých odborov stanovoval úlohy na zabezpečenie činnosti ústavu podľa ich kompetencie. Do chodu služby ústavu, za ktorý bol zodpovedný výhradne jeho veliteľ, však zložky ministerstva národnej obrany nezasahovali. Veliteľ ústavu o postupe pri realizácii týchto študijných prác, resp. činností informoval náčelníka hlavného štábu prostredníctvom prednostu príslušnej zložky ministerstva národnej obrany. Pri realizácii prác určených programom udržiaval priamy styk so zložkami ministerstva národnej obrany, medzi ktoré patril aj odbor činností realizovaných ústavom. Oproti tomu s vojenskými útvarmi priamo nekomunikoval. Túto komunikáciu viedol len s vedomím príslušnej zložky ministerstva národnej obrany. Rovnako nebol za ústav oprávnený bez súhlasu príslušnej zložky ministerstva národnej obrany samostatne uzatvárať záväzky, resp. vojenskú správu na výkon vedecko-výskumných činností. Takéto záväzky mohol uzatvárať len s vedomím a súhlasom vecne príslušnej zložky ministerstva národnej obrany.<sup>6</sup>

Pre priblíženie činnosti II. odboru (leteckého) Vojenského technického a leteckého ústavu Praha v roku 1937, t. j. v roku premiestnenia J. Trnku k tomuto výskumnému pracovisku čs. brannej moci, možno použiť uvedené informácie o návšteve prezidenta republiky Dr. Edvarda Beneša<sup>7</sup> dňa 13. januára 1937 v priestoroch ústavu v Letňanoch. V tento zimný deň sa mal

---

ústavu, hospodárska správa, pomocná rota, technická sekcia, motorová sekcia, zdravotnícka sekcia, meteorologická sekcia (od VII./1923) a preberacia správa. Od 23. novembra 1923 bol Vzduchoplavecký študijný ústav premenovaný na Vojenský letecký ústav študijný. Od novembra 1927 bolo veliteľstvo ústavu premiestnené do Letňan. Vojenský letecký ústav študijný bol najskôr podriadený Leteckému odboru MNO ČSR. Od 1. januára 1927 podliehal 3. odboru (leteckému) MNO ČSR. Organizačnú štruktúru opäť tvorilo veliteľstvo ústavu, hospodárska správa, pomocná rota, technická sekcia, motorová sekcia, zdravotnícka sekcia, meteorologická sekcia (do VII./2028), navigačná sekcia (od VI./1926), letecké dielne (od XI./1925), pokusná letka, (od III./1925), rádiotelegrafné laboratórium (od IX./1925), ústredný sklad (od III./1925) a preberacia správa. V apríli 1928 bola vykonaná ďalšia reorganizácia ústavu, ktorá stanovila jeho novú organizačnú štruktúru. Po nej ústav tvorili veliteľstvo ústavu, hospodárska správa, technická správa, oddelenia I. až VII., pokusná letka, letecké dielne a ústredný sklad. V septembri 1938 mal II. odbor (letecký) nasledovnú organizačnú štruktúru a personálne obsadenie: prednosta odboru – plk. tech. zbroj. sl. let. RTDr. Ing. Karel Bucháček; 1. oddelenie (aerodynamické) – pplk. tech. zbroj. sl. let. Ing. Karel Mráz; 2. oddelenie (konštrukčné) – pplk. tech. zbroj. sl. let. Gustav Benesch; 3. oddelenie (materiálové) – pplk. tech. zbroj. sl. let. Jan Žváček; letecký skúšobný oddiel – pplk. let. Karel Mareš. STEHLÍK, Eduard. Mírová organizace československé branné moci 22. září 1938. In: *Historie a vojenství*, 1997, roč. 46, č. 3, s. 110; FIDLER, Jiří – SLUKA, Václav. Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920 – 1938. Praha : Libri, 2006. s. 701 – 703, s. 719.

<sup>5</sup> Vojenský technický a letecký ústav Praha tvorili okrem II. odboru (leteckého) nasledovné odbory a samostatné zložky: I. odbor (zbrojný), III. odbor (technický), IV. odbor (chemický), ako aj ženijné oddelenie a zdravotnícka skupina. VÚA – VHA Praha; f. MNO (1918 – 1939), spisy prez., ročník 1936, inv. č. 15879, Sign. 87-1-1, šk. 11497.

<sup>6</sup> VÚA – VHA Praha; f. MNO (1918 – 1939), spisy prez., ročník 1936, inv. č. 15879, Sign. 87-1-1, šk. 11497.

<sup>7</sup> Prof. PhDr. et JUDr. Edvard BENEŠ (28. máj 1884, Kožlany – 3. september 1948, Sezimovo Ústí). Významná osobnosť československých dejín, spoluzakladateľ československej štátnosti, generálny tajomník Československej národnej rady, minister zahraničia Československej republiky, predseda Zhromaždenia Spoločnosti

počas návštevy oboznámiť nielen so stavom a výsledkami čs. vojenského leteckého výskumu, ale aj s jeho nedostatkami.<sup>8</sup> O tom, že návšteva bola personálnym zložením sprievodu na vrcholnej úrovni, vypovedá skutočnosť, že sprievod tvorili minister národnej obrany František Machník<sup>9</sup>, prednosta Vojenskej kancelárie prezidenta republiky div. gen. Ing. Silvester Bláha<sup>10</sup> a jej príslušník plk. gšt. Josef Eret<sup>11</sup>. V areáli ústavu ho už očakávali generálny inšpektor čs. brannej moci arm. gen. Jan Syrový<sup>12</sup>, náčelník Hlavného štábu čs. brannej moci arm. gen. Ludvík Krejčí<sup>13</sup>, náčelník francúzskej vojenskej misie arm. gen. Louis-Eugène Faucher<sup>14</sup> a prednosta III. odboru MNO div. gen. Ing. Jaroslav Fajfr<sup>15</sup>. Pred vstupom do budovy ústavu

---

národov, predseda vlády Československej republiky a prezident Československej republiky. FIDLER, Jiří – SLUKA, Václav. *Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920 – 1938*. Praha : Libri, 2006. s. 52 – 54.

<sup>8</sup> *Letectví*, měsíční ilustrovaná revue, 1937, roč. XVII, s. 4 – 5.

<sup>9</sup> František MACHNÍK (30. apríl 1886, Nebřehovice, dnes Česká republika – 21. november 1967, Ždánice, ČSR). Čs. politik, v medzivojnovom období aj minister národnej obrany (1935 – 1938) a poslanec Národného zhromaždenia republiky Československej za Republikánsku stranu poľnohospodárskeho a maloroľníckeho ľudu (agrárnik). FIDLER, Jiří – SLUKA, Václav. *Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920 – 1938*. Praha : Libri, 2006, s. 398.

<sup>10</sup> Silvestr BLÁHA (31. december 1887, Zvole, okr. Žďár nad Sázavou, dnes Česká republika – 6. november 1946, Praha, Česká republika). FIDLER, Jiří – SLUKA, Václav. *Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920 – 1938*. Praha : Libri, 2006, s. 60.

<sup>11</sup> Josef ERET (30. október 1892, Červený Hrádek, dnes Česká republika – 15. marec 1973, Washington, D. C., USA). Príslušník Vojenskej kancelárie prezidenta republiky (1935 – 1937). FIDLER, Jiří – SLUKA, Václav. *Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920 – 1938*. Praha : Libri, 2006, s. 207 – 208.

<sup>12</sup> Jan Bohumír SYROVÝ (24. január 1888, Třebíč, dnes Česká republika – 17. október 1970, Praha, Česká republika). Významná osobnosť čs. vojenských dejín. Účastník I. svetovej vojny v radoch Českej družiny, neskôr v radoch Čs. streleckého pluku I a I. streleckého pluku čs. légii v Rusku. Účastník bojov pri Zborove, kde utrpel vážne zranenie oka. V rámci čs. légii v Rusku dosiahol významných veliteľských funkcií. Poslednou z nich bola funkcia veliteľa Čs. vojska na Rusi. Taktiež bol povýšený do generálskej hodnosti (1918). V predmnichovskej čs. armáde zastával významné veliteľské funkcie. Počas okupácie bol pod policajným dohľadom. Po skončení 2. svetovej vojny bol škandalizovaný ako kolaborant. V roku 1947 postavený pred Národný súd, ktorý ho odsúdil na 20 rokov väzenia. V roku 1960 bol z väzenia prepustený na základe amnestie. Napriek vysokému veku bol po prepustení z väzenia nútený ešte dva roky pracovať ako nočný strážnik, aby mu bola priznaná penzia. FIDLER, Jiří – SLUKA, Václav. *Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920 – 1938*. Praha : Libri, 2006, s. 603-603.

<sup>13</sup> Ludvík KREJČÍ (17. augusta 1890, Tuřany u Brna – 9. februára 1972, Ústí nad Orlicí). Významná osobnosť čs. vojenských dejín. Účastník I. svetovej vojny v radoch c. a k. rakúsko-uhorskej armády, od r. 1917 príslušník čs. légii v Rusku. Po návrate do vlasti významný predstaviteľ čs. brannej moci (veliteľ divízie, Zemský vojenský veliteľ v Košiciach, náčelník Hlavného štábu, hlavný veliteľ čs. brannej moci). Účastník 2. odboja, väznený v koncentračnom tábore Terezín (1941 – 1942). Po skončení vojny formálne prijatý do čs. armády a následne penzionovaný (1947). Po nástupe totality 1948 degradovaný na vojaka (1950) a bola mu odobratá aj penzia (1953). V roku 1969 priznaný čiastočný dôchodok. Hodnosť armádneho generála mu vrátili posmrtno v r. 1990. FIDLER, Jiří – SLUKA, Václav. *Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920 – 1938*. Praha : Libri, 2006, s. 348.

<sup>14</sup> Louis-Eugène FAUCHER (8. októbra 1874, Saivres, Francúzsko – 30. marca 1964, Saint-Maixent-l'École). Účastník I. svetovej vojny aj 2. svetovej vojny. V Československu od februára 1919 do decembra 1938. Od februára 1926 až do konca jeho pôsobenia v Československu náčelník Francúzskej vojenskej misie v Republike československej a poradca ministra národnej obrany. FIDLER, Jiří – SLUKA, Václav. *Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920 – 1938*. Praha : Libri, 2006, s. 212 – 213.

<sup>15</sup> Jaroslav FAJFR (pôvodné priezvisko PFEIFER) (5. marca 1883, Louny – 8. augusta 1974, Praha). Účastník I. svetovej vojny v radoch c. a k. rakúsko-uhorskej armády (1914 – 1916). Od r. 1917 príslušník čs. légii v Rusku. Naposledy velil I. fahkému delostreleckému pluku, s ktorým sa vrátil do vlasti. V čs. brannej moci postupne velil ľahkému delostreleckému pluku I, I. poľnej delostreleckej brigáde, Veliteľstvu zemského delo-

ho čakali veliteľ ústavu, div. gen. Dr. František Kolařík<sup>16</sup>, zástupca veliteľa ústavu, brig. gen. Ing. Jaroslav Matička<sup>17</sup>, veliteľ II. odboru (leteckého), plk. tech. zbroj. let. RTDr. Ing. Karel Bucháček<sup>18</sup> a ďalší dôstojníci. Div. gen. Dr. František Kolařík ho po prijatí hlásení veliteľa ústavu, zástupcu veliteľa ústavu, veliteľa II. odboru, veliteľa objektov ústavu a dozorného dôstojníka oboznámil v priestoroch spravodajskej sály leteckého skúšobného oddielu v obsiahlej prednáške s celkovým stavom leteckej techniky a smermi, ktorými by sa mala ďalej vyvíjať. Po nej pokračoval mjr. tech. zbroj. let. Gustav Benesch, ktorý vrchného veliteľa čs. brannej moci informoval o nových svetových trendoch v leteckých konštrukčných smeroch. Po skončení prednášok v spravodajskej sále ústavu pokračoval program návštevy prehliadkou aerodynamickéj skúšobne, kde mu predstavili prednostu aerodynamického oddelenia

---

strelectva v Košiciach, III. odboru (leteckému) MNO. Za brannej pohotovosti bol ustanovený do funkcie veliteľa letectva Hlavného štábu. Počas okupácie Čiech a Moravy sa podieľal na odbojovej činnosti. Po skončení 2. svetovej vojny bol aktivovaný, ale následne bol penzionovaný. V roku 1949 bol zatknutý a spoločne s gen. Ing. Františkom Nosálom a gen. Josefom Peškom odsúdený za vyzvedačstvo na 12 rokov väzenia. V roku 1954 prepustený z väzenia na amnestiu. FIDLER, Jiří – SLUKA, Václav. *Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920 – 1938*. Praha : Libri, 2006, s. 211.

<sup>16</sup> MontDr. Ing. František KOLAŘÍK (1881 – 1950). Účastník 1. svetovej vojny v radoch c. a k. rakúsko-uhorskej armády (1914 – 1915). Od roku 1917 príslušník čs. légii v Rusku (1917 – 1920). Po návrate do vlasti penzionovaný. Od roku 1922 prijatý do čs. brannej moci v hodnosti plukovníka vzduchoplavectva. Najskôr vykonával funkcie na MNO (1922 – 1924), potom veliteľ Vojenského technického ústavu (1925 – 1932) a veliteľ Vojenského technického a leteckého ústavu (1933 – 1939). Po okupácii Čiech a Moravy penzionovaný. V máji 1945 účastník pražského povstania. Po oslobodení škandalizovaný za údajnú kolaboráciu. Jeho meno bolo čiastočne očistené, ale do čs. armády nebol povolaný. FIDLER, Jiří – SLUKA, Václav. *Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920 – 1938*. Praha : Libri, 2006, s. 338.

<sup>17</sup> Jaroslav MATIČKA (1882 – 1970). Účastník 1. svetovej vojny v radoch c. a k. rakúsko-uhorskej armády (1914 – 1915). Príslušník čs. légii v Rusku (1915 – 1917) a čs. légii vo Francúzsku (1917 – 1918). Po návrate do Československa príslušník čs. brannej moci. V roku 1921 na vlastnú žiadosť penzionovaný. Po štyroch rokoch v civile aktivovaný v hodnosti plukovníka letectva. Od októbra 1926 veliteľ Vojenského leteckého ústavu študijného. V máji 1928 vymenovaný do generálskej hodnosti. Od januára 1933 ustanovený za zástupcu veliteľa Vojenského technického a leteckého ústavu. Po okupácii Čiech a Moravy penzionovaný. FIDLER, Jiří – SLUKA, Václav. *Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920 – 1938*. Praha : Libri, 2006, s. 403 – 404.

<sup>18</sup> RTDr. Ing. Karel BUCHÁČEK (3. februára 1888, Praha – 1968). Absolvent reálneho gymnázia a Vysokého učenia technického v Prahe, odbor strojnictvo. Pracoval ako konštruktér v Prahe, Viedni, Brne, Berlíne a Mníchove. Účastník 1. svetovej vojny v radoch c. a k. rakúsko-uhorskej armády, kde dosiahol hodnosť poručíka vzduchoplavectva (1915 – 1918). Od 7. novembra 1918 prijatý do činnnej služby v čs. vojsku v hodnosti poručíka. Od 22. septembra 1919 preložený do „neaktivity“ na základe výnosu MNO. Následne komisár ministerstva verejných prác. Od 1. augusta 1920 opäť nastúpil do činnnej služby ako prednosta študijného referátu MNO. Počas služby v čs. brannej moci bol menovaný, resp. povýšený na kapitána (1. augusta 1920), štábného kapitána (26. mája 1922), majora (2. decembra 1926), podplukovníka (27. marca 1930) a plukovníka (1. júla 1935). Počas služby v predvojnovej čs. brannej moci sa podieľal na vzniku Vojenského leteckého ústavu študijného. Okrem štábných funkcií na MNO vykonával funkcie veliteľa plukovního parku leteckého pluku 3, zemského leteckého skladu I, prednostu II. odboru (leteckého) Vojenského technického a leteckého ústavu a veliteľa Ústredného leteckého skladu. Počas okupácie bol preveďený do pôsobnosti ministerstva školstva a národnej osvety ako vrchný radca archívnej a knižnickej služby. Účastník Pražského povstania, kde mal byť zranený (priestrel nohy). 26. mája 1945 nastúpil do činnnej vojenskej služby vo Vedeckom leteckom ústave. 15. októbra 1945 ustanovený za veliteľa Vedeckého leteckého ústavu. 31. januára 1947 premiestnený k MNO a ustanovený za zástupcu prednostu V. odboru. 1. februára 1948 preložený do výslužby. VÚA – VHA Praha, f. osobných spisov, kmeňových listov a kvalifikačných listín; kmeňový list K. Bucháčka, nar. 3. februára 1888; FIDLER, Jiří – SLUKA, Václav. *Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920 – 1938*. Praha : Libri, 2006, s. 73 – 74; RAJLICH, Jiří. *Príslušníci rakúsko-uherského letectva z českých zemí. Members of the Austro-Hungarian Air Force from the Czech Lands*. Disertační práce v studijním oboru: Historie/obecné dějiny. Univerzita Karlova Filozofická fakulta Ústav světových dějin. 2018. [Online]. Dostupné na: <http://www.vrtulnik.cz/y5/disertacni\_prace\_rajlich.pdf>.

pplk. tech. zbroj. let. Ing. Karla Mráza, prednostu aerodynamického laboratória, vrchného technického komisára Ing. Dr. Václava Smolařa<sup>19</sup> a prednostu vrtuľovej skupiny kpt. tech. zbroj. let. Ing. Vincenca Hacuru<sup>20</sup>. Potom si vypočul výklad o podstate a účele aerodynamických skúšok a ďalšom smerovaní tohto odborného pracoviska do budúcnosti. Po skončení prehliadky aerodynamickej skúšobne a krátkom občerstvení v dôstojníckej jedálni II. odboru pokračoval v prehliadke motorovej skúšobne, kde ho previedol prednosta motorového oddelenia pplk. tech. zbroj. let. Ing. Jan Žváček a prednosta motorovej skúšobne špkt. tech. zbroj. let. Ing. Josef Havránek. Pre prezidenta republiky tu pripravili prehliadku leteckých motorov vyrábaných vo vtedajšom Československu.<sup>21</sup> Prednosta motorového oddelenia následne podal prezidentovi republiky informácie o prezentovaných motoroch a úsilí vtedajších konštruktérov na ďalšom vývoji leteckých motorov. Skúšobňou pohonných látok a mazadiel – jedinečným pracoviskom svojho druhu v Československu – ho previedol technický úradník Ing. Václav Suchý. Potom sa ujal slova prednosta II. odboru plk. tech. zbroj. let. RTDr. Ing. Karel Bucháček, ktorý ako projektant hlavného zariadenia motorových brzd a novej skúšobne pre motory chladené vzduchom predstavil moderné pracovisko ústavu zodpovedné za skúšky leteckých motorov. Po krátkej návšteve automobilovej skúšobne patriacej III. odboru VTLÚ, ktorou prezidenta republiky previedol špkt. Ing. Josef Hornek, pokračoval v prehliadke ústavu. Ukončil ju v priestoroch leteckého skúšobného oddielu, kde ho privítal mjr. let. Ján Ambruš<sup>22</sup>, budúci Trnkov

<sup>19</sup> Prof. Ing. Dr. Václav SMOLAŘ (20. október 1903, Jičín, dnes Česká republika – 27. apríl 1993, Brno, Česká republika). Absolvent Vysokiej školy strojného a elektrotechnického inžinierstva pri ČVUT v Prahe a Ecole Supérieure d'aeronautique v Paríži (1928). Letecký konštruktér, vedecký pracovník a vysokoškolský pedagóg. Dostupné na: «<https://encyklopedie.brna.cz/home-mmb/?acc=profil-osobnosti&load=21855>».

<sup>20</sup> Ing. Vincenc HACURA (18. september 1904, Prostějov – máj 1976, Praha). Absolvent Českej vysokej školy technickej v Brne, odbor strojný (1922 – 1926). V rokoch 1926 až 1930 navštevoval vojenský inžiniersky internát (vojenská inžinierska kolej) v Prahe. Gážista čs. brannej moci od 21. júna 1930, keď bol ako vojak – chovanec vojenského inžinierskeho internátu vymenovaný za poručíka. Od 12. augusta 1930 do 11. októbra 1930 na 2-mesačnej stáži v Hlavnom leteckom sklade v Olomouci. Po jeho skončení pridelený do učebného kurzu pre letectvo na Českom vysokom učení technickom v Prahe. Následne pokračoval ako asistent v tomto kurze. Od 15. decembra 1932 príslušník Vojenského leteckého ústavu skúšobného v Letňanoch, resp. Vojenského technického a leteckého ústavu (VTLÚ), kde pracoval v odbore aerodynamiky. V neskoršom období sa špecializoval na výskum leteckých vrtúľ v rámci vrtuľovej skupiny II/1. odd. VTLÚ. V rokoch 1936 – 1939 prednášal ako honorovaný docent na Českej vysokej škole technickej v Brne. Počas obdobia neslobody zotrval na zreorganizovanom ústave až do konca vojny, keď sa zapojil do Pražského povstania. V povojnovom období pokračoval v službe v čs. armáde, kde opäť pracoval vo výskume leteckých vrtúľ. Aktívnu službu v čs. armáde ukončil 30. júna 1954, keď bol prepustený do zálohy v hodnosti inžiniera podplukovníka. Potom pokračoval ako referent pre vedecký výskum v odbore vrtúľ v Leteckom výskumnom ústave v Letňanoch. Autor viacerých patentov so zameraním na letecké vrtule. Taktiež autor, resp. spoluautor vedeckých prác v oblasti aerodynamiky a vrtúľ. VÚA – VHA Praha, f. osobných spisov, kmeňových listov a kvalifikačných listín; kvalifikačná listina Ing. Vincenca Hacuru; krátky osobný spis Ing. Vincenca Hacuru; FIDLER, Jiří – SLUKA, Václav. *Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920 – 1938*. Praha : Libri, 2006, s. 692.

<sup>21</sup> Predovšetkým boli prezentované tieto letecké motory: Atom, Mikron, A Pegassus II, Sagitta a K-14 (Walter, továrna na automobily a letecké motory, a. s.); ESV-650/750 ks a Baby (ČKD, a. s.); RK 17 a HS-Ydrs (Avia); ZoD 260 ks (Čs. zbrojovka Brno, a. s.). *Letectví*, mesační ilustrovaná revue, 1937, roč. XVII, s. 5; NĚMEČEK, Václav. *Československá letadla (I) 1918 – 1945*. Praha : Naše vojsko, 1983, s. 216 – 227; 229 – 230.

<sup>22</sup> Ján AMBRUŠ (19. máj 1899, Gorne Mitropole, Bulharsko – 21. január 1994, Chicago, USA). Príslušník c. a k. rakúsko-uhorskej armády (1915 – 1918), čs. armády (1918 – 1939, 1939 – 1948) a slovenskej armády (1939). Účastník čs. zahraničného odboja na Západe (1939 – 1945). V rokoch 1946 – 1948 poslanec Národného zhromaždenia za Demokratickú stranu. Od marca 1948 až do svojej smrti žil v exile. V rámci rehabilitácie po novembri 1989 mu bola vrátená hodnosť brig. gen. a 10. decembra 1991 bol povýšený na genplk. v. v. *Vojenské osobnosti československého odboje 1939 – 1945*. Hl. red.: Lánik, Jaroslav; ved. slov. časti: Čaplovič, Miloslav; Praha – Bratislava : Vojenský historický ústav Praha – Vojenský historický ústav Bratislava, 2005, s. 12 – 13;

priamy nadriadený. Napriek tomu, že plánovaný čas návštevy vypršal, prezident republiky si vypočul v priestoroch hangáru leteckého skúšobného oddielu Ambrušov výklad o stave leteckých zbraní a všeobecného výstroja vrátane rádia. Pritom využil výstavku zbraní a výstroja používaného vo vojenskom letectve. Prezident republiky si pozrel s nefalšovaným záujmom aj pripravenú pevnostnú (lámaciú) skúšku lietadla Letov Š 32<sup>23</sup> a dynamickú (vibračnú) skúšku oceľového nosníka. Po krátkej prehliadke meracej stanice pokračoval v ceste na letiskovú plochu, kde si pozrel najnovšie typy čs. lietadiel. Po prehliadke sa rozlúčil s hlavnými funkcionármi Vojenského technického a leteckého ústavu, pričom vyjadril svoje uznanie za prácu jeho príslušníkov a civilných zamestnancov.<sup>24</sup> Dobová tlač komentovala jeho návštevu nasledovne: „Bylo radostné pro všechny příslušníky letectva sledovati během prohlídky svého nejvyššího armádního velitele s jakým nevšedním zájmem a pochopením sledoval dnešní stav leteckého výzkumnictví. Nedbal časového vymezení pro prohlídku a když konečně s jednohodinovým opožděním se loučil s představiteli VTLÚ a II. odboru, projevil své uznání a přesvědčení, že v Letňanech není naposled.“ Redaktor mesačníka *Letectví* na záver článku o návšteve E. Beneša vo Vojenskom technickom a leteckom ústave s poľutovaním konštatoval: „Jest jen jedné věci litovati, že při této příležitosti nemohl se nejen p. prezidentovi a p. ministrovi, ale i ostatním předním představitelům armády předvésti skutečný stav našeho let. výzkumnictví představovaného II. odborem, srovnal jej so soudobým let. výzkumnictvím zahraničným a prokázati tím dnešní nedostatky a bolesti. Doufáme, že při příští návštěvě, kterou pan president přislíbil, bude již letňanský ústav zbaven starostí, které mu dnes brání, aby se plně rozvinul.“<sup>25</sup>

Ako už bolo spomenuté vyššie, J. Trnka mal v rámci tohto samostatného vojenského ústavu plniť náročnú výkonnú leteckú službu skúšobného pilota pod priamym velením mjr. let. Jána Ambruša, veliteľa pokusnej letky leteckého skúšobného oddielu.<sup>26</sup> V rámci pokusnej letky leteckého skúšobného oddielu, na čele ktorého stál pplk. let. Karel Mareš<sup>27</sup>, mohol

<sup>23</sup> Letov Š-32 s trojicou hviezdicových motorov Walter „Mars“ bol určený na prepravu piatich pasažierov a dvoch členov posádky. Jedno z piatich vyrobených kusov lietadla prešlo pevnostnou skúškou krídla, ktorá preukázala bezpečnostný násobok len 2,8. NĚMEČEK, Václav. *Československá letadla (I) 1918 – 1945*. Praha : Naše vojsko, 1983, s. 48 – 50.

<sup>24</sup> *Letectví*, měsíční ilustrovaná revue, 1937, roč. XVII, s. 4 – 5.

<sup>25</sup> *Letectví*, měsíční ilustrovaná revue, 1937, roč. XVII, s. 5.

<sup>26</sup> Podľa čl. 59 č. 7 Zborníka dôverných výnosov ministerstva národnej obrany, ročník 1932 patrili letecký skúšobný oddiel do podriadenosti II. odboru (leteckého). Jeho úlohou bol výkon skúšok pre ústav. Pre úplnosť možno uviesť, že II. odbor (letecký) mal tri oddelenia: aerodynamika; letecké konštrukcie a balóny (aj palubné a fotografické prístroje); letecké motory. Poslednou organizačnou zložkou bola konštrukčná kancelária. VÚA – VHA Praha; f. MNO (1918 – 1939), spisy prez., ročník 1936, inv. č. 15879, Sign. 87-1-1, šk. 11497.

<sup>27</sup> Karel MAREŠ (11. januára 1898, Tábor – 18. júna 1960, Kosova Hora, okr. Sedlčany). Účastník 1. svetovej vojny v radoch c. a k. rakúsko-uhorskej armády (1917 – 1918). 28. januára 1918 padol do zajatia na talianskom fronte. Od 2. februára 1918 príslušník čs. légii v Taliansku. Po návrate do vlasti pokračoval v službe v čs. brannej moci. V roku 1922 absolvoval kurz leteckého pozorovateľa. O rok neskôr bol prevedený od pešieho vojska k letectvu, kde zotrval až do konca jeho vojenskej kariéry. Počas služby v predvojnovom čs. vojenskom letectve zastával rôzne funkcie (technický pobočník veliteľa pluku, učiteľ v leteckej škole, veliteľ kurzu, veliteľ pilotnej školy elementárnej, veliteľ bombardovacej letky, veliteľ perute, veliteľ skúšobného oddielu II. odboru VTLÚ Praha). V tomto období absolvoval aj pilotný výcvik. V odbornej verejnosti bol známy aj ako úspešný športový pilot (napr. získal 2. miesto v III. ročníku Závodu krajín Malej dohody a Poľskom v roku 1929). Po rozbití Československa sa zapojil do domáceho ilegálneho hnutia, kde aktívne pôsobil až do 3. dekády apríla 1940, keď bezprostredne pred zatknutím ilegálne opustil Protektorát Čechy a Morava. V čs. zahraničnom odboji používal krycie meno „Toman“, aby uchránil svoju rodinu pred nemeckými represáliami. Po príchode do Francúzska bol 3. júna 1940 vymenovaný za veliteľa čs. leteckej skupiny v Agde. Po kapitulácii Francúzska odplával na čele čs. letcov na lodi

uplatniť nielen svoje pilotné zručnosti a technické vedomosti, ktoré nadobudol v uplynulých rokoch, ale pod dohľadom skúsených pilotov – príslušníkov pražského Vojenského technického a leteckého ústavu – zdokonaľovať svoj talent leteckého akrobata. Vzorom pre jeho ďalšiu kariéru mu mohol byť nielen jeho rodák J. Ambruš<sup>28</sup>, ale aj veliteľ oddielu plk. let. K. Mareš<sup>29</sup>. K osobe tohto skúseného dôstojníka letectva je potrebné uviesť, že ho jeho priamy nadriadený, prednosta II. odboru (leteckého) Vojenského technického a leteckého ústavu plk. tech. zbroj. let. RTDr. Ing. K. Bucháček, hodnotil v roku príchodu J. Trnku k ústavu, ako pracovitého, iniciatívneho a nebojácneho dôstojníka letectva s veľmi logickým myslením, dôsledného a bystrého.<sup>30</sup>

Podľa zápisov v Trnkových osobných záznamoch bol trvalo pridelený k výkonu služby vo Vojenskom technickom a leteckom ústave dňom 31. júla 1937.<sup>31</sup> Jeho pridelenie k výkonu služby bolo zmenené na premiestnenie o dva mesiace neskôr, 30. septembra 1937. Napriek tomu, že dochované Trnkove spomienky sú pri popise jeho služby v čs. vojenskom letectve pred rozbitím Československa veľmi stručné a dostatočne nedokumentujú jeho vojenskú kariéru v tomto historickom období, na premiestnenie od piešťanského leteckého pluku k pražskému technickému a leteckému ústavu si spomínal takto: „Z Vajnora som si podal žiadosť na preradenie do leteckého študijného ústavu v Prahe, kde som sa aj dostal a dostal som sa za veliteľa skúšobného oddelenia leteckého výstroja, palubných prístrojov, vybavenia kabíny,

---

Apapa do Veľkej Británie. Po prijatí do britského Kráľovského letectva bol v hodnosti Wing Commander ustanovený za veliteľa 311. čs. bombardovacej perute. Okrem organizátorskej a veliteľskej práce pri sformovaní bojovej jednotky absolvoval aj 6 bojových letov nad okupovanou Európou. Za svoju činnosť bol vyznamenaný leteckým záslužným krížom (DFC). Po odovzdaní funkcie veliteľa perute bol v hodnosti plk. let. premiestnený k študijnej skupine MNO ČSR v Londýne, kde sa pripravoval na plnenie úloh vo vojenskej diplomacii. Pri plavbe do ZSSR, kde mal prevziať úlohy plk. let. J. Berounského, bola jeho loď potopená nemeckým letectvom. K. Marešovi sa podarilo zachrániť. Z ľadového oceánu ho zachránili námorníci z lode Copenland. 1. októbra 1942 prevzal funkciu zástupcu náčelníka Čs. vojenskej misie v ZSSR. V rámci svojej činnosti sa zaslúžil o sformovanie čs. vojenských jednotiek v ZSSR. Po skončení 2. svetovej vojny pokračoval v službe v čs. povojnovej armáde, kde postupne zastával funkcie veliteľa 1. leteckej divízie, dočasného zástupcu veliteľa 1. leteckej oblasti, prednostu V. odboru MNO ČSR, veliteľa leteckého tylu MNO – HŠ veliteľstva letectva. 1. februára 1949 mu bola udelená dovolenka pred odchodom do výslužby a na jeho žiadosť bolo začaté superarbitračné konanie. 1. novembra 1949 bol prepustený do výslužby. Vzhľadom na jeho neuspokojivý zdravotný stav mu bol priznaný invalidný dôchodok. Napriek zásluhám v boji proti fašizmu mu bola 3. novembra 1950 odňatá hodnosť brig. gen. v. v. V ďalších rokoch pokračovalo jeho prenasledovanie, ktoré vyvrcholilo vystaňovaním z bytu a odobratím invalidného dôchodku. Rehabilitácie sa nedočkal, pretože zomrel už ako 61-ročný. 13. apríla 1990 mu bola v rámci rehabilitácie vrátená hodnosť brigádneho generála. VÚA – VHA Praha, f. osobných spisov, kmeňových listov a kvalifikačných listín; kvalifikačná listina K. Mareša nar. 3. novembra 1898; *Vojenské osobnosti československého odboje 1939 – 1945*. Hl. red.: Lánik, Jaroslav; ved. slov. časti: Čaplovič, Miloslav; Praha – Bratislava : Vojenský historický ústav Praha – Vojenský historický ústav Bratislava, 2005, s. 187 – 188.

<sup>28</sup> KUČERA, Pavel. Od pokusné letky VLÚS po Letecký zkušební oddíl VTLÚ. Letové zkoušky ústavu dvacátých a třicátých let a osobnosti pilotů. In: PLAVEC, Michal a kol. *Než si podmaníme vzduch. Zalétávací a zkušební piloti a letecké výzkumné ústavy*. Praha : Národní technické museum, Práce z dějin techniky a přírodních věd, sv. 29, 2012, s. 75 – 77.

<sup>29</sup> KUČERA, Pavel. Od pokusné letky VLÚS po Letecký zkušební oddíl VTLÚ. Letové zkoušky ústavu dvacátých a třicátých let a osobnosti pilotů. In: PLAVEC, Michal a kol. *Než si podmaníme vzduch. Zalétávací a zkušební piloti a letecké výzkumné ústavy*. Praha : Národní technické museum, Práce z dějin techniky a přírodních věd, sv. 29, 2012, s. 74 – 75.

<sup>30</sup> VÚA - VHA Praha, f. osobných spisov, kmeňových listov a kvalifikačných listín; kvalifikačná listina K. Mareša nar. 3. novembra 1898 za rok 1937, s. 2.

<sup>31</sup> J. Trnka nastúpil službu v leteckom skúšobnom oddiele II. odboru (leteckého) VTLÚ dňa 2. augusta 1937. VÚA – VHA Praha, f. VTLÚ, Domáci rozkaz č. 210 zo 16. septembra 1937, čl. 10, šk. 3.

ako kyslíkových prístrojov a podobne.“<sup>32</sup>

Pre zachovanie historickej pravdy je potrebné uviesť, že záznam o jeho ustanovení do tejto funkcie sa nenachádza v jeho osobných záznamoch. Zároveň tieto tvrdenia jednoznačne vylučujú dochované dobové záznamy týkajúce sa personálneho obsadenia funkcií v leteckom skúšobnom oddiele.

Vzhľadom na jeho budúcu činnosť ako skúšobného pilota treba zdôrazniť, že v tomto období už v rámci II. odboru (leteckého) Vojenského technického a leteckého ústavu prevažovalo sofistikovanejšie posudzovanie letových vlastností skúšaných typov lietadiel. Dôraz sa kládol na zaznamenávanie a následné podrobné vyhodnocovanie údajov zo snímacích prístrojov umiestnených v lietadle. Typickým príkladom tohto vedeckého prístupu, ktorý eliminoval možný subjektívny názor skúšobného pilota, boli letové meracie skúšky amerického cvičného dvojplôšnika Curtiss Fledgling, pri ktorom bola venovaná osobitná pozornosť zaznamenaným parametrom ovládateľnosti, s dôrazom na prednejšiu centráž, ako bola používaná pri domácich typoch lietadiel.<sup>33</sup>

Prvý let po príchode k novej materskej jednotke absolvoval v stredu 3. augusta 1937. Podľa pokynov svojho nadriadeného najskôr vykonal dva štarty a pristátia so stíhacím lietadlom B-534-2. Jeho úlohou bol nácvik okruhu. Oba lety pod poradovými číslami 967 a 968 trvali celkom 9 minút. Potom absolvoval ešte jeden let v kabíne toho istého lietadla. Po 20-minútovom lete si ho do svojho zápisníka letov zaznamenal ako „Orientačný“. O deň neskôr vo výkonnej leteckej službe pokračoval, keď s lietadlom v zápisníku letov označeným ako „Curtiss“ absolvoval sedem štartov a pristátí s celkovou dobou letu 22 minút.<sup>34</sup> Na základe

<sup>32</sup> V osobnom spise J. Trnku sa uvádza, že v dobe od 1. augusta 1937 do 31. decembra 1938 a 1. januára 1939 do 19. marca 1939 vykonával funkciu veliteľa 2. skúšobnej skupiny a skúšobného pilota vo Vojenskom technickom a leteckom ústave v Letňanoch. V osobnom zázname z júna 1945, ktorý bol vyhotovený pri Trnkovom premiestnení k vojenskej leteckej oblasti 4 a je súčasťou jeho kmeňového listu uloženého vo VÚA – VHA Praha, sa uvádza v popise vojenskej služby do 15.III.1939 nasledovné: ... „37 - 15.III.1943 [správne 1939 - PŠ] vTLK [správne VTLÚ – P.Š.] - Letňany – zaliet.[avaci] pilot a zást.[upca] velit.[e]a] skúš.[obného] odd.[elenia].“ Na základe analýzy organizačnej štruktúry Vojenského technického a leteckého ústavu je zrejmé, že v prípade Trnkových spomienok zo 70. rokov minulého storočia „zauradovať“ neúprosny čas. Taktiež zápisy z povojnového obdobia sú nepresné. Jeho tvrdenia o výkone riadiacej – veliteľskej funkcie po príchode k VTLÚ nemajú oporu v jeho kvalifikačnej listine z roku 1937, kde sa uvádza aj nasledovné: „c) Funkce | pridelen II. odb. – LZO – VTLÚ.“... „IV.12: Dosud samostatne nevelel“... „IV.14: Jako mladší důstojník velmi dobře upotřebitelný za vedení staršího důstojníka“. Na základe dochovanej kvalifikačnej listiny z roku 1938 sa však môžeme domnievať, že už v druhom roku služby vo VTLÚ vykonával funkciu prvého dôstojníka 2. skupiny leteckého skúšobného oddielu. K tomuto tvrdeniu nás „navádza“ zápis v predmetnej kvalifikačnej listine v bode IV.12: Velmi schopný jako první důstojník skupiny LSO. Hodnotenie spracoval škpt. let. František Semerád, velitel II. skupiny leteckého skúšobného oddielu II. odboru VTLÚ. Takže nevykonával nielen funkciu zástupcu veliteľa LSO, ktorú zastával mjr. let. J. Ambruš, ale ani funkciu veliteľa II. skupiny LSO, ktorú vykonával škpt. let. F. Semerád. Letectví. Měsíční ilustrovaná revue; roč. XVII, 1937, leden, s. 5; VÚA – VHA Praha; f. MNO (1918 – 1939), spisy prez., ročník 1936, inv. č. 15879, Sign. 87-1-1, šk. 11497; VÚA Praha, f. osobných spisov, kmeňových listov a kvalifikačných listín; kvalifikačná listina J. Trnku, kvalifikačná listina, časť II, rok 1938, s. 3.; VÚA Praha, f. osobných spisov, kmeňových listov a kvalifikačných listín; osobný spis J. Trnku, s. 3, por. č. 19; VHA – VHÚ Bratislava, zberka spomienok a životopisov, pr. č. ŠZX-103 – plukovník letectva v zálohe Július Trnka, s. 4.

<sup>33</sup> KUČERA, Pavel. Od pokusné letky VLÚS po Letecký zkušební oddíl VTLÚ. Letové zkoušky ústavu dvacátých a třicátých let a osobnosti pilotů. In: PLAVEC, Michal a kol. *Než si podmaníme vzduch. Zalétáváci a zkušební piloti a letecké výzkumné ústavy*. Praha : Národní technické museum, Práce z dějin techniky a přírodních věd, sv. 29, 2012, s. 77.

<sup>34</sup> Do kabíny „Curtissa“ sa vrátil 13. októbra 1937, keď najskôr zaujal sedadlo pozorovateľa pri 3-minútovom prelete z Letňan na továrenské letisko Avie v Čakoviciach. Lietadlo pilotoval des. Ján Očenáš, jeho rodák zo Slovenska. Pri spätočnej „ceste“ do Letňan si pozície vymenili. Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 970-976, s. 141, resp. por. č. letu 1180-1181, s. 167. Kópia v zbierke autora.

d'alších záznamov v jeho zápisníku letov možno konštatovať, že týmito letmi ukončil svoj „zácvik“ na novom pôsobisku a začal plniť stanovené výskumné úlohy ako skúšobný pilot. Ešte v ten istý deň zasadol do pilotnej kabíny Š-328-121, aby spoločne s por. let. Ing. Arnoldom Kochlöffelom vykonali let za účelom skúšky vrtule s lepenými lamelami. Skúšobný let trvajúci 109 minút vykonali na trase Praha – Hradec Králové – Liberec – Pardubice – Kladno – Praha.<sup>35</sup> Deň po tomto lete sadol do kabíny „Šmolíka“<sup>36</sup> opäť, aby spoločne s škpt. tech. zbroj. let. Rudolfom Hudecom<sup>37</sup> vykonali skúšku dýchacieho prístroja. J. Trnka počas tohto letu dosiahol výšku 6000 m. Po splnení stanovenej služobnej úlohy bezpečne pristál po 55 minútach letu na vzletovej a pristávacej ploche domovského leťanského letiska. Týmto letom jeho výkonná letecká služba toho dňa neskončila, pretože vo večerných hodinách absolvoval päť nočných letov s celkovou dobou letu 38 minút.<sup>38</sup>

Na základe analýzy stránok Trnkovho zápisníka letov možno konštatovať, že ho po príchode do Vojenského technického a leteckého ústavu čakala bohatá výkonná letecká služba. Napríklad 6. augusta 1937 vykonal šesť štartov a pristátí na najmodernejšej a najvýkonnejšej stíhačke čs. vojenského letectva typu B-534, keď najskôr počas štyroch letov nacvičoval „Okruh“ a potom počas dvoch letov „Bojové obraty“.<sup>39</sup> O deň neskôr si do zápisníka letov zapísal výškový let v trvaní 24 minút, počas ktorého so stíhačkou B-534-2 dosiahol výšku 6000 m. Rovnakú úlohu plnil aj 9. augusta 1937, keď s tým istým lietadlom dosiahol rovnakú výšku pri 16 minút trvajúcom lete. Po návrate do Letňan vykonal s 35-ročným rtm. let. Jaroslavom Pertlíčkom<sup>40</sup> trojminútový prelet „Curtissa“ do Kbel.

---

V prípade jednomotorového dvojplôšnika označeného ako „Curtiss“ išlo s najväčšou pravdepodobnosťou o americké lietadlo typu Curtiss N2C-1 Fledgling; KUDLIČKA, Bohumír. Exoti československého letectva. Curtiss N2C-1 Fledgling. In: *Letectví + kosmonautika*, 2008, roč. 84, č. 9, s. 34 – 38; Curtiss N2C Fledgling. Dostupné na: <<https://www.valka.cz/Curtiss-N2C-Fledgling-t236179#652849/>>; KUČERA, Pavel. Od pokusné letky VLÚS po Letecký zkušební oddíl VTLÚ. Letové zkoušky ústavu dvacátých a třicátých let a osobnosti pilotů. In: PLAVEC, Michal a kol. *Než si podmaníme vzduch. Zalétávací a zkušební piloti a letecké výzkumné ústavy*. Praha: Národní technické museum, Práce z dějin techniky a přírodních věd, sv. 29, 2012, s. 77.

<sup>35</sup> Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 977, s. 141. Kópia v zbierke autora.

<sup>36</sup> Rozumej – Letov Š-328-121.

<sup>37</sup> Ing. Rudolf HUDEC (7. augusta 1904, Suchdol, okres Blansko – dátum smrti neznámy). Absolvent Českého vysokého učenia technického, odbor strojného inžinierstva (1927 – 1930) a 1-ročného štúdia leteckého inžinierstva v Nationale Supérieure de l'Aéronatique v Paríži (1937 – 1938). V rokoch 1927 až 1931 navštevoval vojenský inžiniersky internát (vojenská inžinierska kolej) v Prahe. Gázista čs. brannej moci od 28. februára 1931, keď bol ako vojak – chovanec vojenského inžinierskeho internátu vymenovaný za poručíka. Príslušník čs. brannej moci v rokoch 1931 – 1939 a 1945 – 1954. V období okupácie Čiech a Moravy prednosta motorovej skúšobne Štátneho výskumného a skúšobného ústavu. V povojnovej čs. armáde dosiahol hodnosť plukovníka. VÚA – VHA Praha, f. Vojenský technický a letecký ústav Praha, Domáci rozkaz VTLÚ č. 99 zo 4. mája 1939, čl. 1 – Přejmenování, inv. č. 10, šk. 3; Agentura personalistiky AČR Praha, f. osobní spisy vojáků z povolání, osobné záznamy plk. Ing. Rudolfa Hudeca, nar. 7. augusta 1904.

<sup>38</sup> Konkrétne vykonal jeden nočný orientačný let na A-100-20 v trvaní 29 minút. Pozíciu pozorovateľa zaujal des. Ján Očenáš. Po pristátí nastúpil do kabíny stíhacieho lietadla B-534-75, kde počas d'alších 4 štartov a pristátí nacvičoval okruh. Posledný z týchto letov bol Trnkovým jubilejným stým nočným letom. Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 979-983, s. 142. Kópia v zbierke autora.

<sup>39</sup> Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 984-989, s. 142 – 143. Kópia v zbierke autora.

<sup>40</sup> Jaroslav PERTLÍČEK (23. novembra 1902, Sadská, okres Poděbrady – dátum smrti neznámy). Príslušník čs. brannej moci od 1. októbra 1922. Absolvent školy pre výchovu rotmajstrov z povolania pešieho vojska v Košiciach (1925). V letectve od 14. septembra 1924, keď bol premiestnený k leteckému pluku 3. Počas viac než 7-ročnej služby v tomto leteckom pluku bol postupne výkonným rotmajstrom letky, dielovedúcom v dielni plukovného parku a rotmajstrom dielovedúcom v dielni pomocnej lety. V tomto čase absolvoval aj stáž v továrni na lietadlá Aero (1. február – 19. február 1927) a továrni na motory Walter Jinonice (21. február –

Jeho pozorovateľ rtm. let. J. Pertlíček v Kbeloch zostal a do materských Letňan sa vrátil s „Curtissom“ s novým pozorovateľom des. Jánom Očenášom.<sup>41</sup> Deň „uzavrel“ letom na A-100-20, keď preskúšal kompas LK 17.<sup>42</sup> V ďalších dňoch absolvoval niekoľko výškových letov, pri ktorých s B-534 dosiahol výšku 6000 m. V pozícii skúšobného pilota plnil aj ďalšie výskumné úlohy: preskúšanie rýchlomeru Jaeger<sup>43</sup>, preskúšanie leteckých kompasov LK 17, LK 20, LK 22 a Klevin 36, preskúšanie francúzskej vrtule Ratier, preskúšanie gyroskopického umelého horizontu viacerých výrobcov či olejových teplomerov. V tomto období nachádzame v jeho zápisníku letov aj prvý záznam o nácviku bojových obrátov na lietadle Ba 122<sup>45</sup>, s osobitným zaznamenaním „letu na chrbte“.<sup>46</sup>

O tom, že výkonná letecká služba v sebe skrývala aj mnohé úskalía, vypovedá tragická udalosť, ktorá sa odohrala v predposledný augustový deň roku 1937. V tento deň vykonala 2-členná posádka tvorená por. let. J. Trnkom (pilot) a ppor. prez. sl. Ing. Václavom Ošťáda-

---

12. marec 1927). Od 1. januára 1932 premiestnený od leteckého pluku 3 k Zemskému leteckému skladu 3 v Nitre, kde opäť vykonával funkciu dielovedúceho v rôznych výrobných oddeleniach. 30. júna 1937 premiestnený k Vojenskému technickému a leteckému ústavu Praha, kde bol od 1. júla 1937 vrchným mechanikom Leteckého skúšobného oddielu. V tomto služobnom zaradení zotrval do 20. februára 1938, keď bol najskôr trvalo pridelený a 31. marca 1938 aj premiestnený k Leteckému skladu 1. Od 15. mája 1939 na dovolenke na neurčito v dôsledku likvidácie čs. brannej moci. 1. november 1939 preložený do výslužby. Počas okupácie Československa technický úradník v ČKD Praha. 5. mája 1945 nastúpil do služby v skupine špkt. Ing. Šimůnka vo Vysočanoch. Po skončení 2. svetovej vojny slúžil v čs. armáde do 1. marca 1950, keď bol v hodnosti praporečka letectva preložený do zálohy. VÚA – VHA Praha, f. osobných spisov, kmeňových listov a kvalifikačných listín; kvalifikačná listina práp. Jaroslava Pertlíčka.

<sup>41</sup> Ján OČENÁŠ (29. októbra 1913, Bzovík – 22. septembra 1940, Bratislava). Zomrel na následky leteckej nehody, ktorá sa odohrala dňa 22. septembra 1940 na letisku Vajnory. Podľa vyšetrovania, ktoré viedol mjr. let. Justín Ďurana, rtk. J. Očenáš vzlietol z vajnorského letiska ako vedúci 3-členného roja, aby spoločne s čat. Jánom Nemcom a čat. Františkom Štauderom nacvičovali bojové obraty. Po skupinovom cvičnom nálete na zoraďovaciu stanicu vo Vajnoroch sa roj rozdelil a piloti individuálne nacvičovali bojové obraty vo výške cca 1000 m. Vedúci roja J. Očenáš po nácviku bojových obrátov urobil simulovaný útok na vajnorské letisko a ďalej pokračoval v nácviku bojových obrátov. Po nácviku opäť „zaútočil“ na letisko vo Vajnoroch. Po ňom vykonal ďalší cvičný nálet smerom na Račisdorf. Po nálete na Račisdorf opäť priletel nad letisko Vajnory, na ktoré urobil ďalší simulovaný nálet. Počas výkrutu nad zemou vo výške asi 30 m až 50 m pravdepodobne pri nedostatku potrebnej rýchlosti sa jeho B-534-207 „zviezla“ po krídle k zemi, kde došlo k tragickej havárii. VHA Bratislava, f. HVV 1939 – 1940, ročník 1940, spisy obyčajné, č.j.215336, šk. č. 153; RAJNINEC, Juraj. *Slovenské letectvo 1939 – 1944*. 1. zv. Bratislava : Magnet-Press Slovakia s MO SR, 1999, s. 62; Dostupné na: « <https://www.vets.cz/vpm/17377-hrob-jano-ocenas/> ».

<sup>42</sup> Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 992-993, s. 143. Kópia v zbierke autora.

<sup>43</sup> Čs. letectvo používalo letecké kompas, ktoré vyrábala firma na prístroje a navigačné pomôcky Ing. Ladislav Kadlec. Napríklad čs. vojenská správa zakúpila pre potreby vojenského letectva kompas LK 14, resp. „Kadlec 14“. Do špeciálneho vybavenia čs. letectva ho zaviedla ako štandardný letecký kompas vzor 34 pre viacmiestne lietadlá. Kompas vz. 34 sa vyznačoval dômyselnou, robustnou a ľahkou konštrukciou. *Letecký vodorovný kompas vz. 34*. Dostupné na: « <https://www.vhu.cz/exhibit/letecky-vodorovny-kompas-vz-34-vyr-c-5038/> ».

<sup>44</sup> V zápisníku letov uvádzaný aj ako Jäger. Z uvedeného zápisu nie je možné zistiť, či ide o výrobok leteckej divízie francúzskej spoločnosti Jaeger, resp. licenčný výrobok spoločnosti Vincenc Hodek, Letecké prístroje. Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 999, s. 144. Kópia v zbierke autora; DUDA, Theodor. *Letecké prístroje. Díl I. Letecké palubní přístroje*. (Prístroje pro kontrolu chodu motoru a vrtule). Praha : Česká matice technická, 1947, s. 33; Informácie o histórii francúzskej spoločnosti Jaeger dostupné na: « <https://hrodanet.com/les-compteurs-jaeger/> ».

<sup>45</sup> Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 1053, s. 151. Kópia v zbierke autora.

<sup>46</sup> V budúcnosti tento prvok (obrat) vysokej pilotáže častokrát využíval pri verejných prezentáciách svojho pilotného umenia.

lom<sup>47</sup> (pozorovateľ) skúšobný let s lietadlom Letov Š-528-1<sup>48</sup>. V rámci skúšok vrtule Ratier mali vykonať výškový let na dostup až do výšky 8000 m, a to pri konštantnej doprednej rýchlosti 140 km/h. Počas letu mal J. Trnka zapisovať všetky potrebné údaje pre vyhodnocovanie záznamov registračných prístrojov. Pri zostupe mal vykonať v jednotlivých tisícoch metrov trojminútový horizontálny let za účelom zistenia teploty vzduchu. Pozorovateľ V. Ošťádal mal za úlohu zaznamenávať počas celého skúšobného letu teploty hláv valcov motora. V prípade, že by zaznamenal nárast teploty valcov nad povolenú hodnotu, mal na to upozorniť pilota. Vzhľadom na skutočnosť, že skúšobný let sa mal uskutočniť vo väčších výškach, obaja letci boli vybavení samostatnými dýchacími prístrojmi a zimným leteckým výstrojom. V súvislosti s výškovým letom treba spomenúť skutočnosť, že v prípade V. Ošťádal išlo už o jeho piaty let vykonaný za týmto účelom. Podľa meračích prístrojov umiestnených v lietadle skúšobný let prebiehal bez mimoriadnych udalostí až do výšky 7000 m, keď V. Ošťádal vykonal posledné meranie. J. Trnka po dosiahnutí tejto letovej hladiny pokračoval v plnení úlohy až do stanovenej výšky 8000 m a potom začal zostupovať. Výškový let zakončil bezpečným pristátím po 75 minútach letu na materskom letisku o 10.41 h.<sup>49</sup> Po pristátí v Letňanoch však zistil, že V. Ošťádal sedí v neprirodzenej polohe na pozorovateľskom sedadle a nejaví známky života. Po jeho vyťahnutí z lietadla začali s oživovaním. Na miesto pristátia bol privolaný ppor. MUDr. M. Hladiš, lekár II. odboru Vojenského technického a leteckého ústavu, ktorý pokračoval v jeho oživovaní. O 13.20 h, po dohode s mjr. MUDr. Jaroslavom Zieghartom<sup>50</sup> a kpt. MUDr. Jaroslavom Hronom, privolanými príslušníkmi leteckého pluku 6 a leteckého pluku 1 „T. G. Masaryka“, túto činnosť ukončil. Telo mŕtveho V. Ošťádal bolo následne odvezené na ošetrovňu Vojenského technického a leteckého ústavu.

Počas následného vyšetovania<sup>51</sup>, ktoré bolo vykonané ešte v ten istý deň, škpt. let. Fr. Semerád, veliteľ II. skupiny leteckého skúšobného oddielu, ktorý obom letcom nariadil

<sup>47</sup> Ing. Václav OŠŤÁDAL (4. máj 1912, Kolšov, okres Zábřeh – 30. august 1937, Praha). Absolvent Českej vysokej školy technickej v Brne, odbor strojná inžinierstvo. Absolvent školy na dôstojníkov letectva v zálohe, oddelenie technikov vo Vojenskom letectvom učilišti v Prostějove s výborným hodnotením (v poradí 1. z 19 frekventantov). Do hodnosti ppor. prez. sl. menovaný 1. februára 1937. Jeho poslednou kmeňovou jednotkou bola letka 37 leteckého pluku 3 „Generála letca M. R. Štefánika“. VA – CR MO SR Trnava, f. osobných spisov, kmeňových listov, Kmeňový list ppor. prez. sl. Ing. V. Ošťádal, nar. 4. mája 1912.

<sup>48</sup> Prototyp lietadla Š-528 vznikol v januári 1935 prestavbou lietadla Š-428. Prvýkrát bol zalietnutý 7. februára 1935. Potom bol až do marca 1935 upravovaný podľa výsledkov týchto skúšok. Stroj poháňal dvojviedzdicový 14-valec Gnome-Rhône „Mistral Major“ 14Krsd. NĚMEČEK, Václav. *Československá letadla (I) 1918 – 1945*. Praha : Naše vojsko, s. 56 – 57; VRANÝ, Jiří. *Letov Š-328. 1. díl. od Š-328 po Š-528*. Nevojtice : Jiří Jakab, 2004, s. 21; ŠUMICHRASŤ, Peter – ANĎAL, Jozef. *Letov Š-328 a Š-528*. HT model špeciál No 910. Poprad : HT model, 2004, s. 3.

<sup>49</sup> Podľa výpovede škpt. let. Františka Semeráda stroj Š-528-1 odštartoval z letiska v Letňanoch o 9.26 h a pristál o 10.41 h. VÚA – VHA Praha, Protokol z výpovede škpt. let. Fr. Semeráda z 30. augusta 1937; Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 1065, s. 152. Kópia v zbierke autora.

<sup>50</sup> Na s. 47 *Schematizmu Československej brannej moci* je uvedený ako mjr. zdrav. Jaroslav Cikhart, letecký pluk 6. Dostupné na: <<https://www.digitalniknihovna.cz/dsmo/view/uid:7becd0d4-327d-414b-8850-1512180b13a1?page=uid:d1597dd0-c1a2-11d1-bb1f-000d606f5dc6&fulltext=osobni%20vestnik>>.

<sup>51</sup> Vyšetrovaciu komisiu tvorili pri výsluchu škpt. let. Františka Semeráda: pplk. let Karel Mareš, veliteľ leteckého skúšobného oddielu (predseda), kpt. let. Václav Kanta, svedok, npor. let. František Kučera, zapisovateľ. Pri výsluchu J. Trnku bolo zloženie komisie nasledovné: pplk. let. Karel Mareš, veliteľ leteckého skúšobného oddielu (predseda), škpt. let. František Semerád, veliteľ II. skupiny leteckého skúšobného oddielu, kpt. let. Václav Kanta, člen, npor. let. František Kučera, zapisovateľ. VÚA – VHA Praha, Protokol z výpovede škpt. let. Fr. Semeráda z 30. augusta 1937, Príloha k č. j. 14.066 Dův-II.37 z 30. augusta 1937; VÚA – VHA Praha, Protokol z výpovede por. let. J. Trnku z 30. augusta 1937, Príloha k č. j. 14.066 Dův-II.37 z 30. augusta 1937.

predmetný výškový let, uviedol vo svojej výpovedi, že posádka pred letom na neho pôsobila dobrým dojmom, na žiadnom z nich nepozoroval nič, čo by mohlo byť dôvodom, aby rozkaz na let nevydal. Podľa jeho úsudku boli obaja letci svieži a schopní danú úlohu splniť. Taktiež mu nebolo hlásené ani nemal vedomosť o ničom, čo by bolo na „závadu vykonania nariadeného letu“. Obaja členovia posádky sa po prijatí rozkazu na let podpísali do knihy letov. Na záver zdôraznil, že V. Ošťádal mal písomné povolenie vykonať päť letov v rámci skúšok vrtule Ratier. Štvoricu týchto letov vykonal v auguste ako výškové lety. Posledný z nich vykonal 19. augusta 1937 do výšky 7000 m. Škpt. let. Fr. Semerád zdôraznil na záver svojej výpovede, že V. Ošťádal sa po každom pristáti z týchto letov cítil zdravotne dobre a pri používaní dýchacieho prístroja necítil žiadnu únavu.<sup>52</sup>

J. Trnka pri výsluchu pred komisiou vypovedal, že správanie, ako aj vzhľad V. Ošťádal boli normálne. Žiadnu indispozíciu na ňom nevidel. Skúšobný let prebiehal bez mimoriadnych udalostí, v súlade s vydaným rozkazom na let. Počas celého letu nespozoroval, že by V. Ošťádal dával nejaké znamenie. Až pri vystupovaní z lietadla si všimol, že pozorovateľ sedí v sedadle pripútaný, so zvesenou hlavou. Na tvári mal dýchací prístroj a v sedadle bolo všetko v poriadku. J. Trnka hneď nariadil, aby V. Ošťádal vyzdvihli zo sedadla a začali s umelým dýchaním. Zároveň bol zavolaný lekár. Na záver svojej výpovede vyslovil domnienku, že V. Ošťádalovi sa dýchacia maska odchýlila pri zapisovaní údajov z teplomerov a ten si pri práci neuvedomil, že nedostáva kyslík a bezvedomie ho prekvapilo. Taktiež zdôraznil, že v zimnom leteckom výstroji a s nasadenou maskou dýchacieho prístroja sa nemohol vytočiť dozadu tak, aby videl až na sedadlo pozorovateľa. Preto nemohol počas letu sledovať činnosť pozorovateľa.<sup>53</sup>

Komisia po skončení vyšetrovania dospela k jednohlasnému úsudku, že smrť ppor. prez. sl. Ing. V. Ošťádal nastala nepredvídanou zhodou okolností, bez akéhokoľvek cudzieho zavinenia.<sup>54</sup> Podľa lekára II. odboru (leteckého) Vojenského technického a leteckého ústavu pravdepodobne nastala jeho smrť následkom náhlej zástavy srdca vplyvom výšky a chladu pri výškovom lete. Ani včasná a účelná lekárska pomoc nezabránila smrti, hoci boli použité všetky známe prostriedky.<sup>55</sup>

Na záver tohto smutného prípadu treba uviesť, že strata života mladého muža bola aj pre československé letectvo o to bolestivejšia, že ppor. prez. sl. Ing. V. Ošťádal bol jedným z najlepších mladých technikov letectva.<sup>56</sup>

<sup>52</sup> VÚA – VHA Praha, Protokol z výpovede škpt. let. Fr. Semeráda z 30. augusta 1937, Príloha k č. j. 14.066 Dův-II.37 z 30. augusta 1937.

<sup>53</sup> VÚA – VHA Praha, Protokol z výpovede por. let. J. Trnka z 30. augusta 1937, Príloha k č. j. 14.066 Dův-II.37 z 30. augusta 1937.

<sup>54</sup> VÚA – VHA Praha, Protokol o prvej obhliadke a o zistení okolností súvisiacich s úmrtím ppor. prez. sl. Ing. V. Ošťádal z 30. augusta 1937. VTLÚ Praha, č. p. 2dův.-37 z 30. augusta 1937.

<sup>55</sup> VÚA – VHA Praha, Lékařský nález z 30. augusta 1937.

<sup>56</sup> VÚA – VHA Praha, Úradná správa č. 39 z 31. augusta 1937 – Náhla smrť vojenského inžinýra při výškovém letu (správa spracovaná III./1.oddel. MNO ČSR).

Pre úplnosť možno uviesť, že vojenský pohreb ppor. prez. sl. Ing. V. Ošťádal sa uskutočnil 3. septembra 1937 v Postřelmově pri Zábřehu na Morave. Na základe rozkazu veliteľa Vojenského technického a leteckého ústavu div. gen. Ing. Dr. F. Kolaříka sa ako deputácia na pohrebe zúčastnili nasledovní príslušníci jeho II. odboru (leteckého): mjr. Dr. Josef Jedlička, por. let. Július Trnka a rtm. let. Jaroslav Pertlíček. VÚA – VHA Praha, f. VTLÚ, Domáci rozkaz č. 198 z 2. septembra 1937, čl. 15, šk. 3.

Spomienku Ing. V. Ošťádalovi venovali aj v septembrovom čísle mesačníka „*Letec*“, v ktorom uviedli: „Naše plachtařská obec utrpěla těžkou ztrátu předčasným odchodem svého nadšeného spolupracovníka Ing. V. Ošťádal, který 30. srpna zemřel při výškovém letu, podlehnuv náhle srdeční slabosti. Ač odešel mlád, ve věku 25 let, zanechal po sobě několik konstrukcí letadel, závěsný kluzák BO-31, větroně VSB-35 a VSB-

J. Trnka sadol po tomto tragickom dni do kabíny lietadla už na druhý deň. Opäť to bolo lietadlo Š-528-1, s ktorým deň predtým letel s nešťastným V. Ošťádalom. S týmto dvojplôšníkom vykonal dva lety v trvaní 43 minút. Neletel sám, pretože pozorovateľské sedadlo zaujal škt. tech. zbroj. let. R. Hudec.<sup>57</sup> Týmito letmi sa v ten deň neskončila jeho výkonná letecká služba, pretože v posádke s kpt. let. V. Kantom vykonal prelet na trase Letňany – Kbely. Po pristátí v Kbeloch vykonal skúšku prístroja „Maximall“.<sup>58</sup> Po jeho skúške v trvaní 33 minút sa vrátili na letisko v Letňanoch.<sup>59</sup>

V nasledujúcich dňoch si do zápisníka letov zapísal lety nielen ako pilot, ale aj ako pozorovateľ. Napríklad 2. septembra 1937, po skúške motora „ČKD“<sup>60</sup> v B-534.139, zhadzoval padáky z kabíny trojmotorového lietadla Avia F-VIIb-3m. Sedem minút trvajúci let vykonal s bývalým príslušníkom piešťanského leteckého pluku rtm. let. B. Bičišťem.<sup>61</sup> Po splnení tejto úlohy sa vrátil do kabíny ako pilot, aby pri 14-minútovom lete s B-122-7 nacvičoval leteckú akrobáciu, ktorá sa mu „pomaly dostávala pod kožu“. Druhý septembrový deň ukončil štvoricou nočných letov s B-534-75.<sup>62</sup>

O tom, že Trnkova výkonná letecká služba ako pilota leteckého skúšobného oddielu bola oproti službe stíhacieho pilota v leteckom pluku značne odlišná, vypovedajú zápisy v jeho zápisníku letov. Išlo nielen o súbor úloh, ktoré plnil ako skúšobný pilot, ale aj o rôznorodosť leteckej techniky, ktorú pri plnení týchto úloh používal. Napríklad len počas druhého mesiaca jeho služby vo Vojenskom technickom a leteckom ústave pilotoval šesť typov lietadiel zaradených do leteckého parku čs. vojenského letectva, resp. o ktorých zavedení sa reálne uvažovalo. Konkrétne išlo o nasledovné typy lietadiel: B-122, B-534, Š-528, Š-328, A-100 a E-39. V porovnaní s tým – ako stíhací pilot letky 37 pilotoval počas posledného roku služby v leteckom pluku 3 zväčša len najmodernejšie lietadlo čs. vojenského letectva – stíhacie lietadlo B-534.<sup>63</sup> Bohužiaľ, v jeho zápisníku letov nachádzame len strohé záznamy dokumentujúce plnenie rôznych výskumných úloh s rôznymi typmi lietadiel. Neumožňujú nám nadobudnúť reálny obraz o rozsahu študijných prác, ktoré boli II. odboru Vojenského technického a leteckého ústavu uložené vo zvláštnom programe ministerstva národnej obrany. Na zažltnutých stránkach Trnkovho zápisníka letov nachádzame tieto záznamy: napr. 6.9.1937: Š-528-1; účel letu a jeho vykonanie: Ratier<sup>64</sup>; B-534-11: účel letu a jeho vykonanie: Sacie potrubie (3 lety); 7.9.1937: A-100-1: účel letu a jeho vykonanie: Sperry; 9.9.1937: B-534; účel letu a jeho vykonanie: motor ČKD.

37, z nichž na prvém byl docílen národní rekord na dálku, a posléze v soutěži poctěný návrh větronež DO-1. Doprovodili jsme ho na poslední cestě, dokončíme práci jím započatou a zachováme památku nejkrásnější.“ *Letec*, měsíčník věnovaný zpoučarizování letectví, 1937, ročník XIII, č. 9, s. 142.

<sup>57</sup> Prvý let má v zápisníku letov označený ako „okruh“, druhý ako „Basse“. Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 1067-1068, s. 153. Kópia v zbierke autora.

<sup>58</sup> Vzhľadom na strohý popis v Trnkovom zápisníku letov sa môžeme len domnievať, že mohlo ísť o niektorý z výrobkov nemeckej firmy Maximall-Apparatefabrik, Paul Willmann GmbH, Berlin.

<sup>59</sup> Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 1069-1071, s. 153. Kópia v zbierke autora.

<sup>60</sup> Podľa ďalších záznamov v Trnkovom zápisníku letov išlo o motor HS 12Ydrs, ktorý vyrábala v sublicencii ČKD-Praga. NĚMEČEK, Václav. *Československá letadla (I) 1918 – 1945*. Praha : Naše vojsko, 1983, s. 127, s. 226.

<sup>61</sup> Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 1074, s. 153. Kópia v zbierke autora.

<sup>62</sup> Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 1076-1079, s. 154. Kópia v zbierke autora.

<sup>63</sup> Do úvahy neberieme jeho lety vykonané v rámci kurzu lietania podľa prístrojov a za noci pre pilotov. ŠU-MICHRASŤ, Peter. Rok 1937 – posledný rok služby Júliusa Trnku v leteckom pluku 3. (1937). In: *Vojenská história*, 2025, roč. 29, č. 4, s. 127 – 148.

<sup>64</sup> Rozumej – skúška francúzskej kovovej vrtule spoločnosti Ratier. Bližšie k vrtuliam spoločnosti Ratier. Dostupné na: <<https://www.ratier.org/helmet.html>>.

Porovnaním týchto čiastkových informácií s údajmi o výrobkoch leteckého priemyslu a ich skúškach v čs. letectve v tomto historickom období však môžeme aspoň čiastočne konkretizovať niektoré z výskumných úloh, ktoré v tomto období plnili príslušníci a zamestnanci II. odboru (leteckého) Vojenského technického a leteckého ústavu. Napríklad v prípade skúšobného letu zo 6. septembra 1937 označeného ako „Ratier“ išlo o skúšky francúzskej kovovej vrtule spoločnosti Ratier, ktorú poháňal motor Letova Š-528.<sup>65</sup> V prípade skúšobného letu zo 7. septembra 1937 vykonaného s lietadlom A-100-1 zase išlo o skúšku niektorého z leteckých prístrojov, ktoré vyrábala firma Bratři Vinopalové, továrna na výrobu leteckých palubných prístrojů.<sup>66</sup> Nakoniec dňa 9. septembra 1937 sa podieľal na skúškach motora Avia HS 12Ydrs<sup>67</sup>, ktorý vyrábala v sublicencii ČKD-Praga.<sup>68</sup>

14. september 1937, v deň, keď sa Československo z dôvodu úmrtia Tomáša G. Masaryka<sup>69</sup>, Prezidenta Osloboditeľa, zahalilo do smútku, J. Trnka, tak ako v predchádzajúcich dňoch, vykonával službu skúšobného pilota.<sup>70</sup> Informácia o strate tejto dozaista jednej z najvýznamnejších osobností spoločných čs. moderných dejín ho pravdepodobne zastihla na materskom letisku v Letňanoch.<sup>71</sup>

J. Trnka v nasledujúcich dňoch, keď sa Československo pripravovalo na poslednú rozlúčku s prezidentom Tomášom G. Masarykom, opäť plnil služobné úlohy podľa pokynov

<sup>65</sup> VRANÝ, Jiří. *Letov Š-328. 1. díl. od Š-328 po Š-528*. Nevojsce : Jiří Jakab, 2004, s. 22.

<sup>66</sup> Spoločnosť Bratři Vinopalové, továrna na výrobu leteckých palubných prístrojů zakúpila od britskej spoločnosti Sperry licenciu na výrobu horizontov a smerových zotrvačiek. Spoločnosť vyrábala aj vario-metre, dýchacie prístroje a ďalšie príslušenstvo vlastnej konštrukcie, ktoré svojimi parametrami odpovedalo výrobkom zahraničnej konkurencie.

<sup>67</sup> Motor Avia HS 12Ydrs bol známy aj ako Škoda. HS 12Ydrs.

<sup>68</sup> NĚMEČEK, Václav. *Československá letadla (I) 1918 – 1945*. Praha : Naše vojsko, 1983, s. 127, s. 216 a s. 226.

<sup>69</sup> Tomáš G. MASARYK (7. marca 1850, Hodonín – 14. septembra 1937, Lány). Jeden z troch zakladateľov Československej republiky, prvý prezident Československej republiky (14. novembra 1918 – 14. decembra 1935). FIDLER, Jiří – SLUKA, Václav. *Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920 – 1938*. Praha : Libri, 2006, s. 402 – 403.

<sup>70</sup> O vzťahu Tomáša G. Masaryka pozri napr.: HARTMAN, Antonín Robert. *Prezident – Osloboditeľ se zasloužil o naše letectví*. In: *Letectví*, měsíční ilustrovaná revue, 1937, roč. XVII, č. 9, s. 382 – 384; SRBA, Antonín. *Masaryk a letectví*. In: *Letec*, měsíčník věnovaný zpoučarizování letectví, 1937, roč. XIII, č. 9, s. 131; HARTMAN, Antonín Robert. *Vztah prezidenta – Osloboditele k našemu letectví*. In: *Letec*, měsíčník věnovaný zpoučarizování letectví, 1937, roč. XIII, č. 9, s. 131 – 132.

<sup>71</sup> V tento deň vykonával celkom šesť letov. S ppor. prez. sl. Ing. Otakarom Filipovským na sedadle pozorovateľa odlietal štvoricu skúšobných letov na E-39-104 v trvaní 9 minút, ktoré si do zápisníka letov označil ako „Meranie startu a pristania“. Pre zaujímavosť možno uviesť, že pre O. Filipovského išlo o jeho rozlúčkové lety vo VTLÚ pred jeho odoslaním k materskému útvaru za účelom prepustenia z prezenčnej služby. S VTLÚ sa však definitívne nerozlúčil, pretože už dňom 1. októbra 1937 bol prijatý ako civilný zmluvný zamestnanec a zaradený k II./5.odd. VTLÚ. J. Trnka po týchto letoch „presedlal“ do kabíny Š-328-76-ky, s ktorou vykonával skúšku leteckého prístroja „Kolomann – Prema“. Výkonnú leteckú službu ukončil skúškou motora na B-534-139. Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 1118-1123, s. 159 – 160. Kópia v zbierke autora; VÚA – VHA Praha, f. VTLÚ, Domáci rozkaz č. 209 z 15. septembra 1937, čl. 6, š. 3; VÚA – VHA Praha, f. VTLÚ, Domáci rozkaz č. 224 z 5. októbra 1937, čl. 12, š. 3.

Na záver je potrebné uviesť, že v prípade poznámky „Prema“ išlo o vršovickú Továreň na presnú techniku Prema Ing. Roudnický, Janáč a spol., so sídlom v Prahe – Vršoviciach, ktorá vyrábala letecké palubné prístroje a prístroje pre automobily. Továreň pod týmto označením fungovala až do leta 1948, keď bola znárodnená na základe zákona č. 114/1948 Zb. o znárodnení podnikov. Znárodnenie bolo realizované na základe Vyhlášky ministra priemyslu č. 1254/1948 Ú.L.I. z 27. júna 1948. Dostupné na: <<https://www.aspi.sk/products/lawText/1/18448/1/2/vyhlasaka-c-1254-1948-uli-o-znarodneni-podniku-podle-zakona-c-114-1948-sb/vyhlasaka-c-1254-1948-uli-o-znarodneni-podniku-podle-zakona-c-114-1948-sb>>.

svojich nadriadených. Zároveň však disponoval rozhodnutím, že spoločne s ďalšími piatimi príslušníkmi Vojenského technického a leteckého ústavu bude členom čestnej stráže pri pozostatkoch prezidenta Tomáša G. Masaryka.<sup>72</sup> Tento smutný, avšak dozaista výnimočný deň pre Trnku a jeho kolegov nastal 20. septembra 1937, keď v čase od 05.30 – 06.00 h stál čestnú stráž pri katafalku, na ktorom bola umiestnená truhla s vystavenými pozostatkami prezidenta Tomáša G. Masaryka. Na stanovenom mieste v strážnici pražskej Hradnej stráže sa dostavil už pred piatou hodinou v stanovenom ústroji: blúza, jazdecké nohavice bez kožených nášiviek rovnakej farby ako blúza, vysoké topánky, kordík, hnedé rukavice a biele mäkké manžety. Prilbu vz. 32, ktorú mal počas celého slávnostného pietneho aktu na hlave, obdržal na strážnici Hradnej stráže.<sup>73</sup> Okrem toho mal, tak ako aj ostatní dôstojníci a rotmajstri čs. brannej moci, na ľavom rukáve blúzy čiernu pásku.<sup>74</sup> Na druhý deň sa zúčastnil spoločne s ostatnými príslušníkmi Vojenského technického a leteckého ústavu na pohrebe prezidenta Tomáša G. Masaryka.<sup>75</sup>

Po smutných udalostiach viažucich sa k úmrtiu Prezidenta Osloboditeľa sa vrátil do kabíny lietadla už na druhý deň po pohrebe, t. zn. 22. septembra 1937, keď vykonal dvojicu skúšobných letov na B-534-139. Počas nich zaznamenával všetky údaje potrebné pre vyhodnocovanie skúšok leteckého kompasu LK 20.<sup>76</sup> Na základe obsahu článku domáceho rozkazu veliteľa Vojenského technického a leteckého ústavu z 29. septembra 1937 je zrejmé, že jeho služba sa neskončila pristátím na letňanskom letisku, pretože spoločne s rtm. let. J. Pertlíčkom a rtm. let. zboj. V. Průchom vykonal služobnú cestu do Dolních Chabrov, kde núdzovo pristála hore uvedená „päťstovka“.<sup>77</sup>

<sup>72</sup> Spoločne s por. let. J. Trnkou sa tejto pocty dostalo aj nasledovným príslušníkom Vojenského technického a leteckého ústavu: mjr. let. Václav Graulich, mjr. Josef Formánek, por. let. Vladimír Hlavatý, rtm. Josef Petřík a rtm. Eduard Šimko. MAJTENYI, David. *Svědectví letových zápisníků. Ze života rotmistra polního pilota letce Eduarda Šimka (1903 – 1957)*. Cheb : Svět křídel, 2023, s. 100.

<sup>73</sup> MAJTENYI, David. *Svědectví letových zápisníků. Ze života rotmistra polního pilota letce Eduarda Šimka (1903 – 1957)*. Cheb : Svět křídel, 2023, s. 100 – 101.

<sup>74</sup> Počas armádneho smútku, ktorý bol nariadený od 14. septembra 1937 do 28. októbra 1937, boli v oblasti vojenskej posádky Veľká Praha nariadené nasledovné opatrenia: 1) Na všetkých vojenských budovách v oblasti veliteľstva 1. divízie spustiť štátne vlajky na pol žrde, tam, kde neboli vyvesené, vyvesiť čiernu vlajku. Predmetné nariadenie bolo platné do 20.00 h dňa pohrebu prezidenta T. G. Masaryka (t. zn. 21. septembra 1937 – P.Š.); 2) Na plukovních zástavách a štandardách zavesiť tri stuhy v štátnych farbách (na historických zástavách tri historické stuhy) a jednu čiernu stuhu; 3) Vojenské hudby hrajú týmto dňom po dobu trvania armádneho smútku len vážne a smútočné skladby. V deň pohrebu pokiaľ sa nezúčastňovali, nehrajú vôbec; 4) Dôstojníci a rotmajstri nosia po dobu smútku na ľavom zálaktí čierne pásky; 5) Armádny smútok je nariadený od 14. septembra 1937 do 28. októbra 1937. V bode 6) nariadenia sa uvádzalo, že MNO vydá písomný rozkaz o organizácii a účasti na pohrebe. VÚA – VHA Praha, f. VTLÚ, Domáci rozkaz č. 209 z 15. septembra 1937, čl. 2, šk. 3.

<sup>75</sup> Vojenský gážísti zúčastňujúci sa na pohrebe prezidenta T. G. Masaryka mali mať vychádzkový ústroj, šabl'u alebo kordík (príslušníci letectva), len čs. vyznamenania a hnedé rukavice. Ich účasť bola povinná. VÚA – VHA Praha, f. VTLÚ, Domáci rozkaz č. 213 z 20. septembra 1937, čl. 2, šk. 3.

<sup>76</sup> Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 1143-1144, s. 162. Kópia v zbierke autora. Avii B-534-139 patrilo osobitné miesto medzi pokusnými lietadlami vo VTLÚ. Podľa dochovaných dobových fotografií mal tento stroj plytší, kratší aj oblejší chladič než mali štandardné „päťstovky“, motor poháňal kovovú vrtuľu. Stroj mal ostrohoové koliesko. Taktiež konštrukcia hlavného podvozku mala tvar používaný ako pri 1. prototypu v jeho pôvodnej podobe, ale s kapotami kolies zvláštneho tvaru. Konštrukcia hlavného podvozku zostala zachovaná aj potom, ako stroj dostal štandardný chladič, klznú pätku a drevenú vrtuľu. VRANÝ, Jiří. *Avia B-534*. Praha : MBI - Miroslav Bílý, 1994, s. 16.

<sup>77</sup> Z dostupných dobových dokumentov nie je zrejmé, kto núdzovo pristál s B-534-139 v Dolních Chabroch (dnes mestská časť Prahy, patriaca do obvodu Prahy 8 - P. Š.). J. Trnka to nebol, napriek tomu, že 22. septembra 1937 s týmto lietadlom vykonal dva skúšobné lety. Oba však ukončil pristátím na letisku v Letňanoch. VÚA

Jesenné počasie, ako aj enormná emocionálna a fyzická záťaž z predošlých dní si vyžiadali svoju daň na zdraví J. Trnku, pretože už 24. septembra 1937 hlásil svoje ochorenie.<sup>78</sup> Mimo službu však nezotrval nijak dlho, pretože už 27. septembra 1937 bol opäť v službe a spoločne s rtm. let. J. Pertlíčkom odletel skúšobný let na Š-328-76 označený ako „Zalietnutie motora a sklonomer „A-M“.“<sup>79</sup> Posledné lety v septembri 1937, keď bolo jeho pridelenie k výkonu služby vo Vojenskom technickom a leteckom ústave zmenené na premiestnenie<sup>80</sup>, vykonal v dňoch 27. septembra 1937 a 30. septembra 1937. Osobitne bohatým na výkonnú leteckú prevádzku bol posledný z nich, pretože 30. septembra 1937 vykonal až osem skúšobných letov v trvaní 35 minút.<sup>81</sup>

Podľa záznamov v domácom rozkaze veliteľa Vojenského technického a leteckého ústavu zo 4. októbra 1937 je zrejme, že svoj návrat do služby po chorobe „unáhľil“, pretože už dňom 1. októbra 1937 opäť hlásil ochorenie.<sup>82</sup> Do služby sa však vrátil už po troch dňoch liečenia, keď 4. októbra 1937 hlásil svojmu nadriadenému svoje uzdravenie.<sup>83</sup> Rýchly návrat do služby „oslávil“ návratom na nebo, pretože v ten istý deň v lietadle Š-328-76 opäť skúšal sklonomer „A - M“. Po návrate z tohto skúšobného letu ešte absolvoval ako pozorovateľ s pilotom rtm. let. B. Bičistěm 210-minútový prelet s dvojmotorovým ťažkým bombardovacím MB-200-2 na trase Letňany – Malacky (pristátie), Malacky (štart) – Olomouc (pristátie) a Olomouc (štart) – Letňany (pristátie).<sup>84</sup>

Aj v nasledujúcich dňoch sa ako skúšobný pilot podieľal na plnení čiastkových úloh vyplývajúcich pre II. odbor (letecký) Vojenského technického a leteckého ústavu zo študijných prác, ktoré boli ústavu uložené vo zvláštnom programe ministerstva národnej obrany. Okrem toho si udržiaval zručnosti ako nočný pilot, keď 6. októbra 1937 absolvoval päť nočných letov na B-534-75.<sup>85</sup> Neobvyklý let vykonal 12. októbra 1937, keď ako pilot „vyviezol“ na oblohu čat. Pavla Babáčka<sup>86</sup>, budúceho príslušníka 311. čs. bombardov-

– VHA Praha, f. VTLÚ, Domáci rozkaz č. 219 z 29. septembra 1937, čl. 3, šk. 3; Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 1143-1144, s. 162. Kópia v zbierke autora.

<sup>78</sup> VÚA – VHA Praha, f. VTLÚ, Domáci rozkaz č. 219 z 29. septembra 1937, čl. 8, šk. 3.

<sup>79</sup> Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 1145, s. 162. Kópia v zbierke autora.

<sup>80</sup> Digitálna knihovna MO ČR, Osobní věstník MNO z 18. septembra 1937, ročník XX, čís. 49. Dostupné na: <<https://www.digitalniknihovna.cz/dsmo/view/uuid:ee69c192=239-c4-16c-483a-a7b3f550bd1c?page-uuid:876955db-7a24-11ea-b2f5-001b63bd97ba>>; VÚA – VHA Praha, f. VTLÚ, Domáci rozkaz č. 210 z 16. septembra 1937, čl. 10, šk. 3; VÚA – VHA Praha, f. VTLÚ, Domáci rozkaz č. 212 z 18. septembra 1937, čl. 2, šk. 3.

<sup>81</sup> V posledný septembrový deň vykonal tri skúšobné lety na Š-328-121, pri ktorých skúšal zatáčkomer „Levin“. Po splnení tejto úlohy pokračoval v lietaní, aby počas piatich letoch na B-534-11 skúšal kolieskovú ostruhu. Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 1147-1154, s. 163. Kópia v zbierke autora. Pre úplnosť možno uviesť, že za september 1937 vykonal počas 15 letových dní celkom 83 letov.

<sup>82</sup> VÚA – VHA Praha, f. VTLÚ, Domáci rozkaz č. 223 zo 4. októbra 1937, čl. 9, šk. 3.

<sup>83</sup> VÚA – VHA Praha, f. VTLÚ, Domáci rozkaz č. 225 zo 6. októbra 1937, čl. 15, šk. 3.

<sup>84</sup> Prelety zapísal do zápisníka letov dodatočne. Ich realizáciu však potvrdzuje obsah článku 4 domáceho rozkazu veliteľa VTLÚ č. 231 z 13. októbra 1937, v ktorom sa uvádza: „Por. Jul. Trnka, rtm. let. Boh. Bičistě a čet. Arnošt Kavalec, II./LZO provedli přelet dne 4. října t. r. na trati Letňany – Nový Dvůr u Malacek – Olomouc – ležiště Praha, podle výn. MNO. čj. 15.704-III./3.odd.1937. VÚA – VHA Praha, f. VTLÚ, Domáci rozkaz č. 231 z 13. októbra 1937, čl. 4, šk. 3; Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 1170-1172, s. 166. Kópia v zbierke autora.

<sup>85</sup> Konkrétne absolvoval v poradí už svoj 105 až 109 nočný let. Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 1161-1164, s. 165. Kópia v zbierke autora.

<sup>86</sup> Pavel BABAČEK (3. augusta 1914, Brno – Zábrdovice, dnes Česká republika – 20. júla 1941, Uithuizer meeden, Holandsko). Od 1. októbra 1933 do 30. septembra 1934 absolvoval Školu leteckého dorastu pri

vacej perute britského Kráľovského letectva, ktorý z priestoru pozorovateľa A-100-20-ky vyhotovoval ako fotograf Vojenského technického a leteckého ústavu fotografické zábery dokumentujúce zoskok parašutistu.<sup>87</sup> Z tohto obdobia služby J. Trnku vo Vojenskom technickom a leteckom ústave nachádzame v jeho zápisníku letov svojím spôsobom raritný zápis o verifikačnom lete v továrni Avia, keď zalietal Bš-122-ku. V tomto zápise je raritné to, že k zalietavanému stroju, s ktorým v ten deň vykonal tri verifikačné lety, nepriradil žiadne výrobné (kusové) číslo.<sup>88</sup>

J. Trnka ako skúšobný pilot leteckého skúšobného oddielu absolvoval v októbri 1937 väčšinu svojich letov z letiska v Letňanoch, resp. Kbeloch. Výnimkou bol už spomenu-  
tý prelet zo 4. októbra 1937, ktorý vykonal spoločne s rtm. let. B. Bičičstom, resp. prelet v dňoch 21. – 22. októbra 1937 s čat. dšl. V. Grúňom<sup>89</sup>, ďalším Slovákom v leteckom skúšobnom oddiele.<sup>90</sup> Týmito šiestimi preletmi s lietadlom Š-328-121 v trvaní 293 minút, ktoré vykonal ako pozorovateľ, ukončil výkonnú leteckú službu v októbri 1937. O dva dni neskôr odcestoval do rodného Zvolena na 5-dňovú dovolenku<sup>91</sup>, takže v materskej

---

Vojenskom leteckom učilišti – oddelenie fotografov – žiakov s dobrým hodnotením, v poradí ako 4. zo 14 žiakov. Od 1. októbra 1934 fotograf vo fotografickej skupine I./2.odd. VTLÚ. Počas služby vo VTLÚ vykonával aj funkciu inštruktora nováčikov organizovaný pri pomocnej letke. Podľa hodnotenia mjr. let. Augustína Koláňa, prednostu fotografickej skupiny I./2.odd. VTLÚ z 8. septembra 1937 ovládal obor leteckej fotografie úplne samostatne. Podľa jeho hodnotenia bol schopný ako zástupca veliteľa fotočaty. Predmetné hodnotenie si udržal aj v nasledujúcom kalendárnom roku, v ktorom ho jeho nadriadený hodnotil ako priameho, disciplinovaného, svedomitého a samostatného vojaka. Do čs. zahraničného odboja odišiel 11. júna 1939, keď ilegálne prešiel čs. hranice s Poľskom. Z Poľska sa presunul do Francúzska, kde bol po začiatku 2. svetovej vojny zaradený k čs. letectvu. Po porážke Francúzska odplával ako pasažier na lodi do Veľkej Británie, kde bol prijatý do britského Kráľovského letectva, tam vycvičený na palubného streľca (Air Gunner). Po teoretickom a praktickom výcviku zaradený k 311. čs. bombardovacej peruti. Nevrátil sa z operačného letu ako člen posádky Sgt V. Netíka z bombardovacieho náletu na Hannover (19. júla – 20. júla 1941). VHA Bratislava, archívna zbierka osobných spisov (kmeňových dokladov) vojenských osôb (vojakov a poddôstojníkov ročníkov narodenia 1911 – 1920); kmeňový list pplk. let. in memoriam P. Babáčka nar. 3. augusta 1914; LOUCKÝ, František. *Mnozí nedoleteli*. Praha : Naše vojsko, 1989, s. 50; VÁŇA, Josef – SIGMUND, John – PADIOR, Emil. *Príslušníci československého letectva v RAF*. Praha : MO ČR – AVIS, 1999, s. 14; RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva. 7. část (Černá kronika československého letectva v RAF 1940-1945)*. Cheb : Svět křídel, 2004, s. 253.

<sup>87</sup> Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 1178, s. 167. Kópia v zbierke autora.

<sup>88</sup> Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 1182-1184, s. 167 – 168. Kópia v zbierke autora.

<sup>89</sup> Viliam GRÚŇ (26. máj 1912, Bobrovec, okres Liptovský Mikuláš – dátum smrti neznámy). Absolvent oddelenia pilotov Školy leteckého dorastu v Prostějove (1931 – 1933). Po jej absolvovaní príslušník čs. vojenského letectva až do rozbitia Československa v marci 1939. Následne príslušník slovenského letectva, absolvent Vojenskej akadémie (1940 – 1941). Účastník protifašistického odboja. Po skončení 2. svetovej vojny pokračoval v činnosti v čs. vojenskom letectve. Od 1. augusta 1946 uvoľnený z činnosti služby ako dopravný pilot pre potreby ministerstva dopravy. Po dvojročnej službe ako civilný dopravný pilot požiadal o prepustenie do zálohy. Službu v čs. armáde ukončil v hodnosti škpt. let. VA – CR MO SR Trnava, osobný spis V. Grúňa narodeného 26. mája 1912; Oddelenie starostlivosti o vojnových veteránov a vojenských dôchodcov Ministerstva obrany SR, f. písomností k žiadostiam o vydanie osvedčenia podľa zákona č. 255/1946 Zb., žiadosť V. Gruňa zo 6. decembra 1947.

<sup>90</sup> Prelet vykonal počas dvoch dní. Dňa 21. októbra 1937 na trase Letňany (štart) – Brno (pristátie); Brno (štart) – Tri Duby (pristátie). Dňa 22. októbra 1937 na trase Tri Duby (štart) – Bratislava (pristátie); Vajnory (štart) – Zlín (pristátie); Zlín (štart) – Vysoké Mýto (pristátie); Vysoké Mýto (štart) – Letňany (pristátie). Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 1196 -1201, s. 169 – 170. Kópia v zbierke autora.

<sup>91</sup> VÚA – VHA Praha, f. VTLÚ, Domáci rozkaz č. 243 z 27. októbra 1937, čl. 8, šk. 3.

pražskej posádke sa nezúčastnil na predposledných slobodných oslavách vzniku Československa pred rozpadom spoločného štátu v marci 1939.<sup>92</sup>

Za riadiacu páku lietadla sa vrátil 2. novembra 1937, keď vykonal deväť štartov a pristátí na E-39-104.<sup>93</sup> Do svojho zápisníka letov ich zapísal takto: skúšobní, start z určeného miesta (4 lety) a okruh (4 lety).<sup>94</sup> Výkonnú leteckú službu ukončil po 35 minútach prežitých na krídlach tohto typu lietadla určeného na elementárny letecký výcvik.<sup>95</sup> Zaujímavým letom z hľadiska jeho zdokumentovania je skúšobný let zo 4. novembra 1937, keď J. Trnka vykonal skúšobný let za účelom skúšok kompasu LK 17, č. 3694. V tomto prípade zaznamenal nielen typ leteckého kompasu firmy Ing. Ladislav Kadlec, na ktorého testovaní sa podieľal, ale aj jeho výrobné číslo, čo bolo v prípade J. Trnku nezvyčajné.<sup>96</sup> K tejto štvorici letov do konca novembra 1937 pridal ďalších 151 úspešných štartov a pristátí. Poslednými letmi v tomto kalendárnom mesiaci bolo šesť cvičných letov s MB-200-44 s čat. dšl. Františkom Cháberom<sup>97</sup>, ktoré vykonali 30. novembra 1937.<sup>98 99</sup>

Vzhľadom na plánovanú dovolenku, ktorú mal stráviť v rodnom Zvolene, zostával pred J. Trnkou už len jeden letový deň roku 1937, ktorý spadol na stredu 1. decembra 1937. Ten sa začal päticou letov v trojčlennom roji, ktoré absolvoval v kabíne B-534-244 počas 33 minút.<sup>100</sup> Po týchto letoch sa do kabíny lietadla vrátil až po zotmení, aby v rámci nočného lietania nacvičoval okruh. Motor jeho „päťstovky“ výrobného čísla 75 „zhasol“ po piatich

<sup>92</sup> Zaradení gázisti Trnkovo materského ústavu sa podľa obsahu čl. 2 domáceho rozkazu veliteľa Vojenského technického a leteckého ústave z 26. októbra 1937 s najväčšou pravdepodobnosťou zúčastnili na oslave organizovanej v Štefánikových kasárňach v Prahe XIV. Program bol vo všetkých siedmich určených objektoch – strediskách nasledovný: 1) Prehliadka najvyšším prítomným; 2) Slávnostný príhovor veliteľa; 3) Prísaha nováčikov; 4) Štátna hymna (tam kde je hudba); 5) Slávnostný pochod. Slávnostný ráz osláv mala umocňovať vlajková výzdoba na všetkých vojenských objektoch. VÚA – VHA Praha, f. VTLÚ, Domáci rozkaz č. 242 z 26. októbra 1937, čl. 2, šk. 3; FIDLER, Jiří – SLUKA, Václav. *Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920 – 1938*. Praha: Libri, 2006. s. 529 – 530.

<sup>93</sup> Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 1211, s. 171. Kópia v zbierke autora.

<sup>94</sup> Pre úplnosť treba uviesť, že mnohé zo zápisov v Trnkovom zápisníku letov nekorešponujú ani so zásadami slovenského ani českého pravopisu.

<sup>95</sup> Produkcia lietadiel typu E-39 sa skončila po vyhotovení 139 kusov. NĚMEČEK, Václav. *Československá letadla (I) 1918 – 1945*. Praha: Naše vojsko, 1983, s. 162.

<sup>96</sup> Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 1211, s. 171. Kópia v zbierke autora.

<sup>97</sup> František CHÁBERA (5. január 1912, Lansberg, dnes Poľsko – 21. október 1999, Litoměřice, Česká republika). Absolvent oddelenia pilotov Školy leteckého dorastu v Prostějove (1930 – 1932). Po jej absolvovaní príslušník čs. vojenského letectva až do rozbitia Československa v marci 1939. V júni 1939 opustil ilegálne vlasť a zapojil sa do čs. zahraničného odboja. Po vojne príslušník čs. voj. letectva. Po februári 1948 väznený. Po prepustení z väzenia pracoval v robotníckych pozíciách. Rehabilitovaný v roku 1968. V roku 1970 povýšený na pplk. v zál. V roku 1990 povýšený na plk. v. v. Prezidentom Českej republiky vymenovaný dňom 8. mája 1995 za genmjr. v. v. *Vojenské osobnosti československého odboje 1939 – 1945*. Hl. red.: Láník, Jaroslav; ved. slov. časti: Čaplovič, Miloslav; Praha – Bratislava: Vojenský historický ústav Praha – Vojenský historický ústav Bratislava, 2005, s. 108 – 109.

<sup>98</sup> Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 1360-1365, s. 190. Kópia v zbierke autora.

<sup>99</sup> Okrem plnenia služobných úloh v Letňanoch bol vyslaný v dňoch 19. – 20. novembra 1937 na služobnú cestu do obce Tišice (dnes okres Mělník). Spoločne s ním vykonali túto služobnú cestu aj rtm. let. zboj. V. Průcha, rtm. let. J. Pertlíček, čat. R. Kroupa a ďalších 12 mužov. Účel tejto služobnej cesty nie je z dostupných písomností známy. VÚA – VHA Praha, f. VTLÚ, Domáci rozkaz č. 277 z 9. decembra 1937, čl. 3, šk. 3.

<sup>100</sup> Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 1366-1370, s. 190. Kópia v zbierke autora.

štartoch a pristátiami.<sup>101</sup> O deň neskôr nastúpil na 30-dňovú dovolenku, ktorá trvala až do konca kalendárneho roka.<sup>102</sup>

Rok 1937 bol pre por. let. J. Trnku určite rokom úspešným. Jeho pôvodne trvalé pridelenie k výkonu služby vo Vojenskom technickom a leteckom ústave dňom bolo vzhľadom na hodnotenie nadriadených po dvoch mesiacoch služby zmenené na premiestnenie. Počas ďalších mesiacov služby preukázal nielen to, že bol veľmi dobrým a húževnatým stíhacím pilotom a iniciatívnym a spoľahlivým podriadeným pri plnení zadaných úloh svojimi nadriadenými, ale aj to, že ako mladší dôstojník bol veľmi dobre upotrebitelný pri vedení staršieho dôstojníka. Už v tomto období jeho služobnej kariéry ho hodnotili ako nadaného, snaživého dôstojníka letectva, so zmyslom pre povinnosť, slušného chovania (vystupovania) počas služby aj mimo nej, uzavretej povahy. Tieto osobnostné vlastnosti ho v jeho služobných hodnoteniach sprevádzali počas ďalších rokov jeho úspešnej vojenskej kariéry.<sup>103</sup>

#### P. ŠUMICHRAST: ALS VERSUCHSFLIEGER IM MILITÄRTECHNISCHEN UND LUFTFAHRTINSTITUT PRAG (1937)

Die wissenschaftliche Studie „Als Versuchsflieger im Militärtechnischen und Luftfahrtinstitut Prag (1937)“ knüpft an die früheren Arbeiten des Autors an: „*Elegán so sokolími křídly. Letecká služba plk. let. Júliusa Trnku (1934–1935)*“ (deutsch „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“), „*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“) und „*Rok 1937 – Posledný rok služby Júliusa Trnku v leteckom pluku 3 (1937)*“ (deutsch „Das Jahr 1937 – Das letzte Dienstjahr von Július Trnka im Fliegerregiment 3 (1937)“). Im vorliegenden Teil wird das erste Jahr seines Flugdienstes als Versuchsflieger am Militärtechnischen und Luftfahrtinstitut Prag näher beleuchtet.

Das vom Autor behandelte Thema basiert auf umfangreichen Recherchen zeitgenössischer Archivalien, ergänzt durch Erkenntnisse aus wissenschaftlicher, populärwissenschaftlicher und populärer Literatur sowie aus der damaligen Presse. Die Studie stützt sich primär auf die Ergebnisse einer eingehenden Analyse sowie einer anschließenden umfassenden Auswertung und Aufarbeitung von Informationen aus Quellen persönlichen Charakters. Eine besondere Rolle spielen dabei Angaben, die der Autor dem im Jahr 1934 ausgestellten Flugbuch von Oberst der Luftwaffe Július Trnka sowie dessen persönlichen Aufzeichnungen entnommen hat, die in in- und ausländischen spezialisierten Archiven fachgerecht verwahrt werden. Diese wertvollen Informationen über seinen Fliegerdienst in der tschechoslowakischen Militärluftfahrt in den letzten Jahren vor der Zerschlagung der Tschechoslowakei werden im weiteren historischen Kontext durch Archivadokumente aus dem Militärhistorischen Archiv Bratislava sowie dem Militärhistorischen Zentralarchiv – Militärhistorischen Archiv Prag

<sup>101</sup> Zápisník letov J. Trnku vydaný dňa 28. augusta 1934, por. č. letu 1371-1375, s. 191. Kópia v zbierke autora.

<sup>102</sup> VÚA – VHA Praha, f. VTLÚ, Domáci rozkaz č. 271 z 1. decembra 1937, čl. 4, šk. 3.

<sup>103</sup> VÚA – VHA Praha, f. osobných spisov, kmeňových listov a kvalifikačných listín; kvalifikační listina J. Trnku za kvalifikační rok 1937, část II, vložka, s. 2-3.

ergänzt. Das aufgearbeitete Thema stellt eine einzigartige Fallstudie dar, die die Laufbahn eines jungen Offiziers der tschechoslowakischen Militärluftfahrt in der Vorkriegszeit näher beleuchtet, mit besonderem Augenmerk auf die Tätigkeit der tschechoslowakischen Militärluftfahrt in der betreffenden historischen Periode.

## **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 – centrálna 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. MNO, prezídium, ročník 1936;

- f. MNO, spisy důvěrné, ročník 1937;

- f. Vojenský technický a letecký ústav, Domáci rozkaz, ročník 1937.

Vojenský historický ústav – Vojenský historický archív Bratislava

- f. HVV 1939-1940, ročník 1940, spisy obyčajné;

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

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

- špeciálne zbierky - zbierka spomienok a životopisov.

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

### **Sekundárne zdroje / Secondary sources**

#### **Dobové a súčasné periodiká/ Periodicals**

*Letec*, měsíčník věnovaný zpopularizování letectví, 1937, ročník XIII;

*Letectví + kosmonautika*, 2008, roč. 84;

*Letectví*, měsíční ilustrovaná revue, 1937, roč. XVII.

### **Monografie a zborníky ako celok / Monographs**

DUDA, Theodor. *Letecké přístroje. Díl I. Letecké palubní přístroje. (Přístroje pro kontrolu chodu motoru a vrtule)*. Praha : Česká matice technická, 1947. 173 s.

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

LOUCKÝ, František. *Mnozí nedoleteli*. Praha : Naše vojsko, 1989. 287 s. ISBN 80-206-0053-1.

MAJTENYI, David. *Svědectví letových zápisníků. Ze života rotmistra polního pilota letce Eduarda Šimka (1903 – 1957)*. Cheb : Svět křídel, 2023. 142 s. ISBN 978-80-7573-122-7.

NĚMEČEK, Václav. *Československá letadla (I) 1918 – 1945*. Praha : Naše vojsko, 1983. 363 s.

RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva. 7. část (Černá kronika československého letectva v RAF 1940-1945)*. Cheb : Svět křídel, 2004. 859 s. ISBN 80-86808-12-2.

RAJNINEC, Juraj. *Slovenské letectvo 1939 – 1944. I. zv.* Bratislava : Magnet-Press Slovakia s MO SR, 1999. 159 s. ISBN 80-968073-2-3.

VÁŇA, Josef – SIGMUND, John – PADIOR, Emil. *Příslušníci československého letectva v RAF*. Praha : MO ČR – AVIS, 1999. 272 s. ISBN 80-86049-58-2.

*Vojenské osobnosti československého odboje 1939 – 1945*. Hl. red.: Láník, Jaroslav; ved. slov. části: Čaplovič, Miloslav; Praha – Bratislava : Vojenský historický ústav Praha – Vojenský historický ústav Bratislava, 2005. 348 s., fotogr., pram. a lit., ISBN 80-7278-233-9.

VRANÝ, Jiří. *Avia B-534*. Praha : MBI - Miroslav Bílý, 1994. 62 s. ISBN 80-901263-6-7.

VRANÝ, Jiří. *Letov Š-328. I. díl. od Š-328 po Š-528*. Nevojsice : Jiří Jakab, 2004. 80 s. ISBN 80-219-3930-0.

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

HARTMAN, Antonín Robert. *President – Osvoboditel se zasloužil o naše letectví*. In: *Letectví*, měsíční ilustrovaná revue, 1937, roč. XVII, č. 9, s. 382 – 384.

HARTMAN, Antonín Robert. *Vztah presidenta – Osvoboditele k našemu letectví*. In: *Letec*, měsíčník věnovaný zpopularizování letectví, 1937, roč. XIII, č. 9, s. 131 – 132.

KUČERA, Pavel. *Od pokusné letky VLÚS po Letecký zkušební oddíl VTLÚ. Letové zkoušky ústavu dvacátých a třicátých let a osobnosti pilotů*. In: PĽAVEC, Michal a kol. *Než si podmaníme vzduch. Zalétávací a zkušební piloti a letecké výzkumné ústavy*. Praha : Národní technické museum, *Práce z dějin techniky a přírodních věd*, sv. 29, 2012, s. 57 – 82. ISBN 978-80-7037-211-1.

KUDLIČKA, Bohumír. *Exoti československého letectva. Curtiss N2C-1 Fledgling*. In: *Letectví + kosmonautika*, 2008, roč. 84, č. 9, s. 34 – 38. ISSN 0024-1156.

SRBA, Antonín. *Masaryk a letectví*. In: *Letec*, měsíčník věnovaný zpopularizování letectví, 1937, roč. XIII, čís. 9, s. 131.

STEHLÍK, Eduard. *Mírová organizace československé branné moci 22. září 1938*. In: *Historie a vojenství*, 1997, roč. 46, č. 3, s. 102 – 132. ISSN 0018-2583.

ŠUMICHRAST, Peter – ANĎAL, Jozef. *Letov Š-328 a Š-528*. HT model speciál No 910.

Poprad : HT model, 2004. 70 s. ISSN 1335-3667.

ŠUMICHRASŤ, Peter: Rok 1937 – Posledný rok služby Júliusa Trnku v Leteckom pluku 3. In: *Vojenská história*, 2025, roč. 29, č. 4, s. 127 – 148. ISSN 1335-3314.

### Internetové zdroje / Internet sources

Schematismus Československé branné moci. Praha : Nákladem Ministerstva národní obrany, 1938. Dostupné na: «<https://www.digitalniknihovna.cz/dsmo/view/uuid:7becd0d4-327d-414b-8850-1512180b13a1?page=uuid:d1597dd0-c1a2-11df-bbff-000d606f5dc6&full-text=osobni%20vestnik/>».

Curtis N2C Fledgling. Dostupné na: «<https://www.valka.cz/Curtiss-N2C-Fledgling-t236179#652849/>».

Letecký vodorovný kompas vz. 34, výr. č. 5038. Dostupné na: «<https://www.vhu.cz/exhibit/letecky-vodorovny-kompas-vz-34-vyr-c-5038/>».

Osobní věstník Ministerstva národní obrany, 1937, roč. XX, č. 49. Dostupné na: «<https://www.digitalniknihovna.cz/dsmo/view/uuid:ee69c192-239c-4c16-a483-ab7f3b550dc1?page=uuid:876955db-7a24-11ea-b2f5-001b63bd97ba>».

RAJLICH, Jiří. Příslušníci rakousko-uherského letectva z českých zemí. Univerzita Karlova, 2018. Disertační práce. Dostupné na: «[http://www.vrtulnik.cz/y5/disertacni\\_prace\\_rajlich.pdf](http://www.vrtulnik.cz/y5/disertacni_prace_rajlich.pdf)».

Les Compteurs Jaeger. Dostupné na: «<https://hrodanet.com/les-compteurs-jaeger/>».

Spolek pro vojenská pietní místa. Dostupné na: «<https://www.vets.cz/vpm/17377-hrob-jano-ocenas/>».

Prof. Ing. Dr. Václav Smolař. Encyklopedie dějin Brna. Dostupné na: «<https://encyklopedie.brna.cz/home-mmb/?acc=profil-osobnosti&load=21855/>».

1254/1948 Ú.I.I Vyhláška ministra průmyslu ze dne 27. června 1948. Dostupné na: «<https://www.aspi.sk/products/lawText/1/18448/1/2/vyhlaska-c-1254-1948-uli-o-znarodneni-podniku-podle-zakona-c-114-1948-sb/vyhlaska-c-1254-1948-uli-o-znarodneni-podniku-podle-zakona-c-114-1948-sb>».

### 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>