

Ing. Vojtech Brabenec:

## **Letecké opravovne Trenčín. Počiatky podniku.**

Po vzniku prvej Československej republiky sa v Nitre začali opravovať vojenské lietadlá operujúce na slovenskom území. Keď v januári 1929 bol Letecký pluk 3 preložený z Nitry do Piešťan, opravy a údržbu jeho lietadiel vykonávali v trenčianskom treťom prapore autokolóny. Na pristávanie a vzlety používali lúky na Hornej aj Dolnej Sihoti, ba aj Zamarovské lúky. Keď si politická situácia v tridsiatych rokoch vyžiadala presun nitrianskych opravovní do vnútrozemia, ich nové umiestnenie zvolili na južnom okraji Trenčianskych Biskupíc, na základe dobrých skúseností vojenských letcov z tunajšieho leteckého dňa v roku 1934.

### **1936 - Výstavba letiska**

Na jeseň 1936 sa tu začala výstavba moderného letiska s kompletným vybavením leteckých dielní, skladov a opravovní. Postavili sklady, montážnu halu, hangár, dve kasárenské budovy a vrátnicu. Dohotovená časť bola armáde odovzdaná koncom roku 1938 a od januára 1939 tu bol vojenský oddiel pre preberanie, skladovanie a stráženie materiálu. Výstavba však pokračovala.

Po vzniku prvej Slovenskej republiky v marci 1939 nastala nová situácia. Nevyužitý priestor hangáru, montážnej haly a dielní dočasne využili pre tretí autoprapor sídlaci v Masarykových kasárňach a neskôr v Zlatovciach. Personál letiska sa redukoval o osoby českej národnosti, náhrada za nich sa riešila postupne. Po vzniku Schutzzone (marec 1939) obsadila letisko nemecká branná moc a vyviezla všetok (hlavne školný a výcvikový) materiál, ktorý mohla využiť - okrem strojov a zariadení dielní, ktoré sa podarilo naložiť do vagónov, ukryvaných poldruha roka na železničných staniach trate Trenčín - Topoľčany.

V podmienkach nového štátu výstavba spočiatku uviazla až do doriešenia nových dodávateľských vzťahov a financovania, k čomu došlo až v auguste 1939. Koncom prvého polroka 1940 bol dohnotený letištný komplex odovzdaný Slovenskej armáde. Tretí autoprápor uvoľnil využívané priestory a 27. okt. 1940 na biskupickom letisku za účasti prezidenta republiky slávnostne otvorili presťahovanú vojenskú leteckú školu z Piešťan so všetkými jej lietadlami. Dávnejšie zamýšľané premiestnenie nitrianskych leteckých opravovní sem začali uskutočňovať v júni 1940. Sťahovanie pokračovalo až do decembra 1940. Pre silnú zimu sa opravárska činnosť sa rozbehla naplno až na jar 1941. Pracovníci sa zúčastňovali preberania lietadiel vyrobených a opravených pre Slovenskú armádu v českých závodoch. Po otvorení východného frontu v júni 1941 s účasťou aj prevažnej časti slovenského letectva, letecké dielne s vojenským aj civilným personálom presunuli bližšie k frontu na letisko Rzesna Polska pri Ľvove, odkiaľ sa vrátili v novembri 1941, po ukončení frontového nasadenia slovenského letectva.

### **1943 - Prvá slovenská továreň na lietadlá**

Začiatkom roku 1943 sa rozhodlo umiestniť v Trenčianskych Biskupiciach továreň na lietadlá. Firma Ing. Mráza z Chocne, začlenená do nemeckého zbrojného priemyslu, už v Nitre vyrábala

cvičné lietadlá pre nemeckú potrebu, a v Trenčianskych Biskupiciach mala umiestniť ďalšiu leteckú výrobu. Z jari 1943 sa určená časť priestorov uvoľnila, dňom 19.8.1943 odišla Letecká škola s leteckým parkom na letisko Tri Duby a letecké dielne na letiská Mokrad, Tri Duby a časť späť do Nitry. Plány na výrobu sa zmenili, s majetkovou účasťou účasťou firmy Ing. Mráza a nemeckých firiem a s 51% účasťou Slovenskej republiky tu civilná akciová spoločnosť "**Prvá slovenská továreň na lietadlá**" (tiež "Prvá letecká továreň na Slovensku") na jar 1943 začala prípravu výroby nemeckých jednovrtuľových strmhlavých bombardérov Junkers Ju-87 Stuka. Začlenenili ju do nemeckého vojenského priemyslu a akciový podiel firmy Mráz prevzala nemecká firma Weser A.G. Bremen. Do výroby prišlo množstvo nemeckých poradcov, inšpektorov a vojenský dozor, pričom tu zostala väčšina civilných zamestnancov bývalých leteckých dielní. Zvyšok roku 1943 pokračovalo budovanie závodu a príprava výroby. Už začiatkom nasledujúceho roku začali zo spolupracujúcich tovární v Nemecku, Poľsku a v Dubnici prichádzať dodávky podzostáv lietadla, ktoré sa v Trenčianskych Biskupiciach montovalo, s postupne stúpajúcim podielom tunajšej výroby. Za prvý polrok 1944 tu vyrobili a zalietali spolu 30 lietadiel Junkers Ju-87 Stuka. Vyrábali aj dielce pre lietadlá Arado Ar 96B. V tomto období sa zmenil názov na "Továreň na dopravné prostriedky, úč. spol." a podriadili ju výrobnej skupine s priamym riadením firmy Hermann Göring Werke v Dubnici. Koncom augusta 1944 zastavili výrobu Stúk a začali vyrábať pokusné úsporné lietadlo Kaube SK-257 ako súčasť vývoja bezpilotného lietadla. Pod priamym vedením rakúskeho konštruktéra Ing. Ottu Kaube tu pokračovali vo vývoji a vyrobili aj zalietali 5 lietadiel Kaube do začiatku zimy 1944, kedy z dôvodov väčšej spoľahlivosti výrobu presunuli do Nemecka.

Okrem uvedenej výroby priamo podliehajúcej Nemcom, ostatná časť letiska aj prevádzka bola v rukách Slovenskej armády, až do vypuknutia SNP. Časť vojakov a civilov odišla do povstania. Pre Nemcov boli letisko aj výroba v Trenčianskych Biskupiciach dôležité, preto už 30.aug.1944 sem z Malaciek letecky dopravili svojich výsadkárov, ktorí odzbrojili zvyšok slovenskej posádky a obsadili všetky objekty. Nemci prevzali riadenie dielní aj prevádzky letiska. Od 3. sept. 1944 Luftwaffe používala letisko ako svoju základňu na bojové lety, mala tu svoj letecký park a používala továrenské dielne na opravy a revízie svojich lietadiel až do príchodu frontu.

## 1945 - Prechod frontu

Pred príchodom frontu Nemci letisko evakovali, nemeckí ženisti pripravili trhacie práce a 5. apríla 1945 Wehrmacht a Volkssturm časť objektov vyhodili do vzduchu a ustúpili.

JUDr. Gerhard Šebák vo svojom diele "Náčrt dejín Trenčína...v r. 1945" z r. 1960 uvádza, že dňa 5. apríla 1945 v lokalite letiska Trenčianskych Biskupíc popoludní medzi 14. až 16. hodinou Nemci začali s ničením nehnuteľností. Ničenie a evakuácia priemyselných objektov na Slovensku, teda i v Trenčíne, sa uskutočňovalo v súlade so smernicou vydanou Ústrednou kanceláriou obchodných a priemyselných komôr v Bratislave zo dňa 23. februára 1945 vypracovanej na príkaz „Nemeckej priemyselnej komisie“, ktorá bola viazaná nariadeniami Ríšskeho ministra pre výrobu výzbroje na prospech vedenia vojny. Výbuchmi bola zničená administratívna budova letiska, letecký hangár, veľká hala na montáž lietadiel a transformačná stanica. Od ďalších škôd letisko uchránil strojný majster v kotolni Karol Prachár, ktorý od jedného nemeckého vojaka zistil ako zamedziť nastraženým výbuchom. Ten sa dňa 4. apríla 1945 dostal zadným vchodom pod predstieranou zámienkou do kotolne prísne stráženej Nemcami a podarilo sa mu zneškodniť výbušninu. Zachránil tri kotle, zmäkčovaciu stanicu, čerpaciu stanicu a pumpy vo vyčíslenej hodnote asi 5 miliónov korún. Dňa 10. apríla 1945. dopoludnia od Skalky na letisku v Biskupiciach pristálo rumunské lietadlo nezisteného druhu,

ktoré Nemci z okolia Kostolnej a Zlatoviec zamerali a strieľali naň. Len čo šesťčlenná posádka lietadla po pristátí vystúpila, zasiahli lietadlo mínometné granáty a lietadlo zhorelo.

Pamätníci z Biskupíc spomínajú, že pred výbuchom trhavín dostali príkaz, aby si pootvárali okná; mohli si tiež vziať zvyšky vojenského výstrojného materiálu (deky, ešusy, ...), ktorého na letisku veľa zostalo. Po prechode frontu zostalo na letisku aj mnoho nepoužitej leteckej munície, odrastení chlapci s jej pomocou lovili ryby vo Váhu; mladému Bulkovi, iste v dôsledku nesprávneho nastavenia časovača, munícia vybuchla a zabila ho. Na jeho pamiatku po vojne rodičia dali postaviť kaplnku na cintoríne v Bobrovníku pri letisku, kde ho pochovali.

Ešte počas frontu, už 15. apríla 1945, začala obnova bývalej Továrne na dopravné prostriedky, na podnet a silami bývalých zamestnancov, spočiatku za naturálny plat. Z ich iniciatívy, na základe vtedajších možností, sa rozhodli pre celkom iný a veľmi rôznorodý výrobný program: obrábacie stroje, kolobežky, trojkoľky, lustre, vozíky, lavičky, odznaky, plničky cigariet, predajné stánky, ohrady, zábradlia, brány, opravu áut, vagónov, a obrábacích strojov.

## 1946 - Povojnová "OMNIA"

Po vojne bol novozriadený národný podnik Omnia, strojárne a automechanika, so sídlom v Bratislave, patrilo do neho niekoľko závodov v Bratislave; do neho začlenili aj bývalý závod Walter v Kubrej dokumentom zo dňa 7.3.1946 so spätnou platnosťou od 1.1.1946, ako aj Továrňu na dopravné prostriedky, úč. spol., v Trenčianskych Biskupiciach na letisku, odkiaľ sa až do konca septembra 1946 riadila výroba v závode v Kubrej.

Závod **Omnia v Kubrej** bol zriadený k 1.1.1946 z majetku nedokončeného závodu na letecké motory firmy Walter na pozemku, kde ešte predtým bol závod na spracovanie dreva. Závod Omnia v Kubrej sa od 1. okt. 1946 osamostatnil a začal sa pripravovať na výrobu poľnohospodárskych strojov. (Jeho prvým riaditeľom bol Ing. Karel Wichterle, bývalý spolumajiteľ továrne na poľnohospodárske stroje v Prostějove, ktorá mala predajňu v Trenčíne. V roku 1951 sa z n. p. Omnia stal pobočný závod začlenený do Závodov Klimenta Jefremoviča Vorošilova v Dubnici n. V., ale už od začiatku r. 1953 bol znova samostatný ako národný podnik Strojárne 9. mája, a pri celoštátnej reorganizácii priemyslu bol od 1.apr.1958 znova začlenený do Výrobnno-hospodárskej jednotky Závody K. J. Vorošilova, Dubnica n. V.)

Závod **Omnia v Trenčianskych Biskupiciach** od začiatku roku 1947 dostal štátny výrobný program, ktorý už obsahoval aj pôvodnú opravu lietadiel, ale sa postupne rozširoval na výrobu klampiarskych strojov, stolových vrtačiek, zváračky, striekacie pištole, automaty na plnenie obalov, ťahačky drôtov. Vtedajší riaditeľ sa vyhýbal návratu k pôvodnej leteckej orientácii výroby. Biskupický závod "Omnia" ku dňu 30.12.1948 na základe rokovaní ministerstva obrany s poverením priemyslu uvoľnil priestory na letisku a začiatkom roku 1949 bol pripojený k závodu Omnia v Kubrej aj so svojou výrobou klampiarskych a hospodárskych strojov. Sortiment výroby zlúčených závodov Omnia v Kubrej sa časom zväčšoval, najmä o zložitejšie výrobky.

## 1949 - Návrat leteckej výroby do Trenčianskych Biskupíc

Po ukončení 2. svetovej vojny sa všetky časti leteckých dielní a skladov vrátili do pôvodných skladov v Nitre, tamojšie priestory však nevyhovovali.

Po rokovaní ministerstva obrany s poverením priemyslu výroba podniku Omnia k 30.12.1948 uvoľnila priestory na letisku a bola pripojená k závodu Omnia v Kubrej, ako je vyššie spomenuté.

Tak sa od r. 1949 na letisko do Trenčianskych Biskupíc vrátila oprava lietadiel z leteckých dielní v Nitre, ako "**Dielne 3. leteckej technickej divízie**", čo bola rozpočtová organizácia Ministerstva národnej obrany, ktorá začínala v troch budovách, okolo stovkou pracovníkov a ročným objemom výroby okolo 1 mil. Kčs.

Od roku 1953 sa používal názov "**Letecké dielne Trenčín**",

od 1.1.1954 z dielní vznikol letecký opravárenský podnik "**Opravný Trenčín**".

## 1959 - Letecké opravovne Trenčín

Rozhodnutím Ministertva národnej obrany bol od 1.10.1958 podnik premenovaný na "Letecké opravny Trenčín", a od 1.1.1959 na "Letecké opravovne Trenčín".

Riaditelia:

plk. Pavol Matúšek	od 1.1.1949 do 17.12.1964
plk. Ing. František Počiatek	od 1.4.1965 do 31.12.1972
plk. Ing. Fedor Hirka	od 1.1.1973 do 31.12.1987
pplk. Ing. Peter Palko	od 1.1.1988 do 31.12.1992
plk. Ing. Anton Zigo, CSc.	od 1.1.1993 do 31.12.2002
plk. Ing. Anton Zigo, CSc.	od 1.4.2003 do 31.7.2003
Ing. Miloš Husár	od 1.2.2004 do 31.10.2005
Mgr. Peter Mikle-Barát	od 1.12.2005 do 3.11.2006
Ing. Dušan Rychtárik	od 3.11.2006 do 1.1.2009
Ing. Jaroslav Muriň	od 2.1.2009 do 3.9.2010
JUDr. Martin Dušanič	od 14.1.2011 do 18.5.2012
Ing. Milan Mutala	od 18.5.2012

V septembri 2016 vydal:

