

Ota Tvrdoň

O Kelečském létání

Tato stránka je internetovým zpracováním stejnojmenné brožury, vydané Městským úřadem v Kelči v říjnu 2001
Kvůli většímu rozsahu brožury je internetová verze rozdělena do čtyř částí, jimiž jsou:

Předválečné období

Po roce 1945

Používaná letadla

Fotogalerie

2. část - Po roce 1945

Po osvobození v roce 1945 se začalo s obnovováním sportovního létání v rámci nové organizace, která navázala na sjednocení leteckých spolků v roce 1939. Konečně mohl plně rozvinout činnost Český národní aeroklub.

Kelečáci neváhali, už v červnu 1945 byla v místě založena pobočka Českého národního aeroklubu. Předsedou byl zvolen pan Karel Vinklar. Předními aktivisty byli jistě i Josef Švébiš a Karel Rada. Ostatní členové výboru v té době nejsou známi, určitě však mezi nimi byli i ti, jejichž jména lze prokázat jakožto členů výboru v roce 1948: místopředsedou byl velitel místní strážnice Ondřej Kryl, dalšími členy výboru byli: Ladislav Kubeša, Miroslav Pajdla, Josef Sýkora, Rudolf Vaca a Alois Zbožínek.

Náhradou za Němci zabavená letadla získala pobočka 1 kluzák typu Zögling (výcvikové letadlo s příhradovým nosníkem místo trupu) a větroň Grunau Baby II.b. registrovaný pod zn. OK 8413. Na podzim se Josef Švébiš zúčastnil opakovacího kursu pro instruktory na Rané u Loun. Poté provedl několik zkušebních letů s větronem Grunau Baby z vrcholu Strážného.

Ve stejné době začal ČNA nabízet kurzy bezmotorového létání pro nové zájemce ve svých zemských plachtařských školách. Toho využil mladší bratr Jaroslava Kluplera Josef a na letišti v Brně Medlánkách absolvoval výcvik stupně B. (Později získal v roce 1946 na letišti Uhřínov se Zlínským aeroklubem odznak C a v roce 1947 opět na letišti v Brně-Medlánkách se zúčastnil kursu v létání na větronu taženém za motorovým letadlem, což byl předpoklad pro výškové a dálkové plachtění).

Ale vraťme se do Kelče. 2. září 1945 uspořádala pobočka ČNA v místní sokolovně karneval s vinobraním pro získání prostředků především na výcvikovou, ale i ostatní činnost.

Rok 1946 měl být nástupem k obnovení bohaté plachtařské aktivity. Josef Švébiš byl instruktorem a komisařem bezmotorového létání s oprávněním vyučovat na kluzácích a větroních do stupně C a uznávat a potvrzovat zkoušky pro získání odznaků A, B a C. K dispozici byla dvě letadla. Za spolupráce plachtařských odborů Hranice, Lipník a Kelč bylo od podzimu 1945 do jara 1946 obnoveno plachtařské středisko Odry – původně vybudované za války Němci, ale na konci války devastované a podminované a formovalo se nové družstvo mladých patnácti až sedmnáctiletých adeptů létání. Josef Bělocký, Arnošt Ficek, Antonín Hlavica, Alois Holub, Otakar Tvrdoň to jsou jen některá jména začínajících žáků. Účastníkem výcviku a zejména výkonným pomocníkem instruktora byl Vladimír Rada. A znovu se zahajovalo balancováním, smyky po zemi a krátkými skoky na svahu pod Strážným nebo v lokalitě Koryčánka. Tento terén však brzy nepostačoval, uspořádáno tedy bylo několik zájezdů na letiště Odry případně na Hůrku u Starého Jičína. Provádělo se školení stupně docházka mladých nebyla důsledná. Vždyť bylo zapotřebí družstvo stejné úrovně zaškolení, dvakrát po třech žácích k

lanům, jeden u vypínání a jeden na kluzáku, což znamená minimálně osm pravidelných účastníků. Možná, že byly i jiné důvody. Josef Švébiš ve vzpomínce na svou plachtařskou činnost věnuje období po roce 45 jedinou větu: "Po roce 1945 jsem se zúčastnil opakovacího kursu na Rané u Loun a doma udělal několik startů, avšak pro malý zájem mladých činnost Aeroklubu v Kelči skončila." Školení stupně A nebylo tedy v roce 1946 dokončeno pro nedostatečný počet startů. Sám jsem se proto v roce 1947 přihlásil do kursu v Zemské plachtařské škole v Brně-Medlánkách a ukončil je zkouškami A a B.

Bezmotorové létání se v Kelči v roce 1947 tedy dále nevyvíjelo Pobočka Čes. národního aeroklubu však nestagnovala. Motorovému létání se nadále věnoval Karel Rada. Měl významnou zásluhu na uspořádání Velkého leteckého dne ve známém prostoru u Těšínské kaple, který aeroklub Kelč připravil v součinnosti s Valašským aeroklubem a pod záštitou ministerstva dopravy a vysokých vojenských činitelů na 1. září 1946. Na bohatý program upozorňovaly letáky rozhazované ze vzduchu nad Kelčí i nad obcemi a městy širokého okolí. Z bodu programu:

- hold státní vlajce, zahájení, uvítání a projevy hostů,
- defilé zúčastněných letadel,
- ukázka výcviku na bezmotorových letadlech,
- akrobacie na větroni B. Krajčové, první akrobatky ČSR,
- ukázka letu amerických sportovních letadel,
- vystoupení Roberta Kellnerse v akrobacii na hrazdě za letu,
- vrcholná akrobacie "krále vzduchu" škt. Františka Peřiny,
- přilet a vystoupení vojenských stíhaček (útoky, nálety, souboje, čertovo kolo aj.)
- akrobacie na motor. letadle Slovenského aeroklubu,
- prohlídka všech letounů obecně,
- vyhlídkové lety

Letecký den proběhl podle připraveného programu, odpadlo pouze z techn. důvodů vystoupení známého světového mistra v akrobacii za letu na visuté hrazdě a tyči upevněné na letadle Čap. Velké nadšení vyvolalo vystoupení čsl. letců, příslušníků RAF v Anglii za války – na čtyřech stíhačkách typu Spitfire pod vedením tehdy škt. Liškutína. Stíhači předváděli za burácení silných motorů vrcholnou skupinovou akrobacií, mistrné ovládní stroje ukázal v samostatném letu vedoucí roje. (Nyní major Miroslav Liskutín se narodil 23. 8. 1919 v Jiřkovicích u Brna. Jako příslušník RAF sloužil za války u 145. a potom u 312. stíhací peruti. Je nositelem Záslužného leteckého kříže DFC a Air Force Cross AFC. V roce 1948 emigroval do Anglie, kde žije). Samostatnou akrobacii předvedl na sportovním letadle František Peřina, Kamarád Karla Rady. Přátelili se a znali se z leteckého učiliště v Prostějově, kde se Karel Rada učil na leteckého mechanika a František Peřina na pilota. (František Peřina se narodil 8. 4. 1911 v Morkůvkách na Moravě. Po absolvování leteckého učiliště v Prostějově se stal letcem. Po okupaci Československa v roce 1939 odešel mezi prvními letci na západní frontu. Nejprve do Francie, kde se proslavil 14 sestřely, pak do Anglie, kde od roku 1940 bojoval s čsl. 312. stíhací peruti. Již v roce 1943 dosáhl hodnosti signadron leader RAF. Po roce 1945 se vrátil, ale 12. dubna 1949 za příspěvní K. Rady uletěl do exilu a vstoupil opět do RAF. Od r. 1955 pobýval v Kanadě a v USA, kde podnikal a měl různá zaměstnání. Po r. 1989 se vrátil chabrost, dvou stupňů řadu Čestné legie – Chevalier a dalších vyznamenání. Nní v hodnosti generál-majora v.v. žije v Praze).

Celý letecký den byl na vrcholové úrovni. V jeho průběhu hrála vojenská letecká dechovka z Hranic vedená por. Příkrylem. Na závěr prováděli Karel Rada a zkušební pilot Ladislav Šváb ze Zlína sportovními letadly Bückers Bü 181 vyhlídkové lety nad Kelč.

Za zmínku stojí jedna zajímavost. V rámci přípravy na letecký den a zabezpečení účasti dvoumotorového dopravního letadla typu Siebel FH 104 Hallore bylo zkušeno jeho přistání v Kelči. Těsně před jeho totiž přijeli v čele s Karlem Radou na louky u Těšínské kaple k přivítání letadla, zjistili, že majitelé louky posekali a čerstvě usušené seno poskládali do kopek ve vyrovnaných řadách po celém zájmovém území pro přistání. Kopky se musely rozházet a seno uklidit během několika minut bokem. Takové pracovní úsilí u nezemědělců do té doby v Kelči asi nikdo neviděl! A dvoumotorák skutečně přiletěl. Při prověřovacích letech tohoto stroje nad možným místem přistání, ale neuznal pilot plochu dostatečnou pro bezpečné přistání a zejména odstartování, a tak k velké lítosti organizátorů zase odletěl.

Karel Rada se proslavil po širokém okolí i jiným způsobem, než jako organizátor velkolepého leteckého dne. V Kelči byl znám jako výborný ochotnický herec-komik. Toho tedy využíval na leteckých dnech ve Valašském Meziříčí (3. 7. 1946), Hranicích, Kopřivnici, Rožnově pod Radhoštěm (7. 10. 1947) a jinde k výstupům, kdy v

dokonalém přestrojení za venkovského strejce “ukradl” odstavené letadlo s motorem v chodu a po neumělých poskocích po letišti s ním odstartoval a nízkými průlety s rozkymáceným strojem, neočekávanými obraty, “selháváním” motoru a podobně všechny “přesvědčil”, že s letadlem manévruje opravdu nějaký náhodný divák.

Jako sportovní pilot angažovaný ve Valašském aeroklubu ve Valašském Meziříčí létal K. Rada na americkém letadle Piper-Cub. Zúčastňoval se i leteckých sportovních soutěží jako orientačních a cílových závodů a podobně. V květnu 1947 se proslavil tím, že s letadlem Piper přistál na hřebenu Radhoště v blízkosti kapličky. V denním tisku to bylo hodnoceno jako jedinečný sportovní výkon, kdy poprvé v naší historii letectví přistálo letadlo na terénu ve výšce na tisíc metrů. V tomto roce získal pilotní průkaz na motorová letadla i bratr Karla Rady, Vladimír, který také létal na letadle Piper.

Rok 1947 byl tedy převážně zaměřen na akce motorového létání, zvláště když při jedné menší neobjasněné havárii byl zničen větroň Grunau Baby. Z plachtařských aktivit lze jen připomenout účast Kelečáků Klumplera a Tvrdoně na kursech v Brně-Medlánkách, o čemž již byla zmínka.

V roce 1948 se sdružily pobočky aeroklubů z Bystřice p. H., Holešova, Kroměříže, Napajedel, Přerova, Prostějova a Kelče ke společnému využívání Krajské plachtařské školy Halamáskovy v Bystřici p. H. s letištem pod vrchem Chlum u obce Chomýt. K rozvinutí dříve zaběhnutých školících kursů v této výcvikové základně nových seskupením však již nedošlo. Známymi politickými událostmi z počátku roku 1948 byly zasaženy i aerokluby. Hned 27. února vznikají při celostátním Aeroklubu republiky československé a v zápětí i při podřízeném Českém národním Aeroklubu Akční výbory NF, které brzy na to zastavují činnost leteckých spolků. Vše bylo dovršeno v červenci roku 1949, kdy byl přijat zákon, kterým byly veškeré dosavadní sportovní organizace zrušeny. Později pak byl letecký výcvik prováděn v ové organizaci Svazarm, už však na zcela jiných principech a s novými lidmi.

Na jaře 1949 byl Karel Rada jedním z letců, kteří v této době přelétávali nově vyrobená letadla M-1C Sokol k zákazníkům do vzdáleného Egypta. Nad Jugoslávií zastihla skupinu bouře a nevhodné počasí a piloti nouzově přistávali na různých místech Evropy. Karlu Radovi se podařil návrat a v pořádku přistál ve Valašském Meziříčí. Uvědomil si, že se naskytla výjimečná příležitost k úniku z novými politickými poměry zasažené republiky s ostře střeženými hranicemi. Ale nechtěl ji využít sám. Věděl, že v Olomouci žije jeho kamarád, bývalý příslušník RAF mjr. František Peřina a že mu zde není po roce 1948 dobře, je pronásledován a hrozí mu nebezpečí. 11. dubna ho proto vyhledal a domluvili podrobnosti společného útěku. Druhý den dovezl známý Františka Peřinu a jeho manželku se zavazadly na autobusovou zastávku na silnici z Kelče do Skaličky při odbočce do Dolních Těšic. Předstírali, že čekají na autobus a posléze se přemístili na louku, kde měl v 16:00 hodin přistát přítel Rada. Ten skutečně dle dohody ve smluvený čas za deštivého odpoledne u Těšínské kaple přistál. Po krátkém nakládání zavazadel nasedli tři pasažéři do letadla Sokol – paní Peřinová na nouzové sedadlo za oba piloty – a odletěli směrem na západ. Drželi se nízko, v hustém mrholení minuli dobře známý Prostějov, “prodrali se” Českomoravskou vysočinou a vyhnuli se Českým Budějovicím s leteckou posádkou. Velké dobrodružství pokračovalo, letěli na jihozápad a přelétali Šumavu, kde vrcholky hor byly v raciích. S obtížemi se jim v dešti podařilo přečíst nápis na železniční stanici Černý Kříž. Z mapky železničních tratí, kterou měli k dispozici, se orientovali, že je to poslední zastávka na území ČSR. Průsmykem v horách přeletěli státní hranici a s určitými obtížemi přistáli nouzově u obce Aicha v Bavorsku v tehdejší americké vojenské zóně. (Podrobně je celý úlet popsán podle vyprávění F. Peřiny v knize F. Fajtla: Generál nebe a v článku L. Mariáše v čís. 7. roč. 2000 časopisu Letectví a Kosmonautika).

Všechny popsané události z let 1948 a 1949 však uzavřely působení organizace Český národní aeroklub v Kelči a tím bylo ukončeno létání kelečských občanů i pořádání leteckých akcí. Z celého historického přehledu je ale zřejmé, že oba spolky, tj. místní skupina Masarykovy letecké ligy do r. 1941 a pobočka Českého národního aeroklubu po r. 1945 podstatnou měrou přispěly k propagaci města v širokém okolí, že místním zájemcům umožnily zajímavé sportovní vyžití a že občanům města i obcí blízkého zázemí svými veřejnými podniky nabídly velmi pěknou atraktivní podívanou. O to se nejvíce zasloužili Josef Švébiš, Karel Vinklar a Karel Rada, a proto by jejich jména ve spojení s kelečským létáním neměla být zapomenuta.

Prameny:

1. Kronika města Kelče, Státní archiv Vsetín
2. Letec, měsíčník MLL, ročníky 1935 až 1939
3. Rozlet, časopis ČNA, ročníky 1945 až 1948
4. Stručná písemná zpráva: Z mé plachtařské činnosti, Josef Švébiš, březen 1980

5. Dokumentace pro publikaci: Sportovní bezmotorová letadla v Československu 1918-1939, Ladislav Vejvoda, Mělník, únor 2000
6. Fotografická příloha kroniky města Kelče, Městský úřad Kelč
7. Spisy místního Akčního výboru národní fronty v Kelči, Státní archiv Vsetín
8. Deník Práce č. 122 roč.1947
9. František Fajtl: Generál nebe (podle vzpomínek Františka Peřiny), Naše vojsko, 1992
10. Článek Lad. Mariáše: Úlet se Sokolem, Letectví a kosmonautika, čís.7/2000
11. Vlastní vzpomínky: Vladimír Rada, Josef Klupler, Vladimír Rolinc, Otakar Tvrdoň.