

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:

1. část - Předválečné období

Není snad člověka, který by nechtěl alespoň jedenkrát realizovat ono kouzelné slovíčko–létat. A nemuselo by to být ani moc vysoko a ani moc rychle, ale přece jen: pohybovat se na křídlech vzduchem a shlížet na matičku zem. I v Kelči se objevili takoví snílci. Mezi nimi vynikal především jeden. Velkým nadšencem pro létání byl místní obchodník pan Josef Švébiš. Ale nebyl jen snílkem, uměl za svým cílem, skutečně sám létat, vyšlapat si cestičku a důsledně po ní postupovat.

Josef Švébiš již jako patnáctiletý spolu s kamarádem navštívil vojenské letiště v Olomouci a tam pátral po informacích o možnostech naučit se létat. Třeba u vojenského letectva. Byl však odkázán na pozdější roky svého věku. To ho neodradilo, soustředil proto zatím svůj zájem na létání bezmotorové, byť jenom pouze teoreticky. Sledoval všechny zprávy a informace o plachtařských výkonech, o plachtění vůbec i o všech souvislostech tohoto sportu. To mu však nestačilo, brzy se proto začal zajímat i o praktické bezmotorové létání.

V druhé polovině dvacátých let se objevil na plachtařském letišti v Chomýži u Bystřice pod Host., aby viděl provádění plachtařského výcviku. Zde také poznal instruktory létání p. Hrbka z Olomouce a p. Valčíka z Hranic. Pan Valčík vedl také plachtařský výcvik přímo v Hranicích, kde bydlel. Když se pak Josef Švébiš po čase přistěhoval do Kelče, seznámil se zde s dalším nadšencem plachtového létání panem Karlem Vinklarem. Stali se velmi dobrými přáteli a brzy se proto dohodli, že budou společně dojíždět do Hranic a pod vedením instruktora p. Valčíka zahájí výcvik bezmotorového létání. Zkusili tak první starty na kluzáku typu Zögling. Byly to jen krátké skoky. Zögling měl malý klouzavý poměr a ani terén používaný k výcviku nedovoloval něco, čemu by se dalo říct let.

Mezitím na vojenském cvičišti v Přerově vedl výcvik přerovských a kroměřížských plachtařů instruktor Jan Hrbek. Toho již Josef Švébiš znal a tak když cvičiště navštívil, dovolil mu pan Hrbek vyzkoušet let na kluzáku typu Přerov, který Jan Hrbek zkonstruoval. Tento typ kluzáku se Švébišovi a Vinklarovi zalíbil. A protože Karel Vinklar byl stolař, pustili se ještě před uvažováním založením místní skupiny Masarykovy letecké ligy, tedy spolku, který se amatérským létáním zabýval, do jeho stavby. Sám Josef Švébiš o tom v roce 1980 napsal: “Chtěli jsme tak získat více mladých, kteří, když budou vidět, že něco děláme, se přihlásí do MLL, kterou jsme chtěli a také založili v Kelči. Zatím jsem stavbu Přerova financoval z vlastních prostředků. Objednal jsem potřebnou překližku v Praze – tuším u firmy Jirout – a plechy na kování, které musely odpovídat pevnosti a tažnosti. Prkna s předepsanou hustotou let jsme vyptali na pilách a v okolí Kelče”.

Byl tedy kluzák, byli vůdčí nadšenci, přidali se další a tak došlo k založení místní skupiny Masarykovy letecké ligy v Kelči v rámci Hanácké župy MLL v Olomouci. Stalo se tak 16. srpna 1934. Kdo kromě dvou již jmenovaných osob byl mezi prvními činiteli spolku nebo mezi řadovými členy nelze dnes už zjistit. S velkou pravděpodobností to byl bratr Josefa Švébiše Karel a snad u založení byl i další příznivec létání Karel Rada. Prokazatelně byl o rok později předsedou MS MLL Rudolf Josef, ředitel tehdejšího Zemského ústavu pro mládež v Kelči.

Brzy po založení skupiny se konal křest dokončeného kluzáku typu Přerov, vybaveného malou kabinkou – gondolou – pro pilota. Slavnostní akt byl proveden dne 20. října 1934. Letadlo dostalo jméno “Kelč” a za kmotry

byli kelečský mlynář Jan Strnadel a paní Švébišová, manželka zakladatele místní skupiny. Téhož dne se také konalo na východních svazích vrchu Strážné první letecké cvičení pod vedením a za účasti členů MLL v Hranicích. Kromě jejich vlastních vystoupení Jan Hrbek. Starty byly prováděny pomocí lana a navijáku, který vytahoval "plachtová" letadla do vzduchu. Navijákem byl lanový buben namontovaný místo kola na zadní nápravě nákladního auta. Došlo i k malé nehodě, při které bylo poškozeno letadlo klubu z Hranic. Jeho členové ponechali stroj do odborné opravy panu Karlu Vinklarovi. Jak je zaznamenáno v městské kronice, přihlíželo celé letecké akci hojně domácích, ale také přespolních, spokojených diváků.

Pořízením cvičného kluzáku byla splněna jen prvá část programu klubu ve stavbě bezmotorových letadel. A protože měli zkušenosti nabyté stavbou kluzáku a opravou hranického letadla, začali se zajímat o stavbu větroně, který by umožňoval po základním výcviku i skutečně plachtění. Prostřednictvím pana Geyera z Hranic si opatřili z Rakouska plány větroně H17 konstruktéra Hüttera. scházely však finanční prostředky. Začátkem roku 1935 proto uspořádala kelečská skupina MLL v místní sokolovně bohatě vybavený maškarní ples. Ráz plesu byl: S kelečským plachtěákem kolem světa. V nikách oken byly velké barevné obrazy světových památek, strop zdobily špejlové modely letadel, lampióny a ostatní dekorace doplňovaly pěknou a zajímavou atmosféru.

Finance byly získávány i jinými způsoby. Dejme slovo Josefu Švébišovi: "S kluzákem Přerov jsme jezdili po okolí, dělali propagační lety či skoky, vybírali vstupně, pořádali přednášky, promítali filmy s leteckou tematikou. No, a tak jsme střádali koruny. Samozřejmě, že jsme také věnovali hodně práce zdarma, a tak se nám práce k naší radosti dařila.

Významnou skutečností bylo, že absolvováním kursu v Přerově získal J. Švébiš instruktorské oprávnění. Mohlo se tedy začít s výcvikem dalších adeptů létání. První pokusy o bezmotorové létání se konaly v okolí Kelče. Na již vyzkoušeném východním, ale také na západním svahu vrchu Strážné (399 m. n. m.) a na svahu pod silnicí do Hranic v území zvaném Koryčánka. Později se zajíždělo i na Bařův kopec v Loučce. Začínalo se balancováním na místě, tedy cvičením gumového lana, na ty pak navazovaly kratší a delší skoky a přímé lety. Výcvik směřoval k získání odznaku stupně A, po výuce zatáček k získání odznaku stupně B.

(Podmínky pro zkoušku A byly: přímý klouzavý let v trvání minimálně 30-ti vteřin nebo 2 lety o 25-ti vteřinách, celkem odlétáno ve vzduchu více než 4 minuty; pro zkoušku B: 4 lety v trvání 45-ti vteřin a 1 let 60 vteřin, dvě pravoúhlé zatáčky, jedna zatáčka 180°.)

V prvním květnovém týdnu roku 1935 byl ústředním MLL vyhlášen celostátní tzv. letecký týden Štefánikův. V rámci této akce uspořádala kelečská skupina spolu s místním osvětovým sborem na oslavu generála M. R. Štefánika akademii s přednáškou o letectví, se světelnými obrazy a hudebními a tělocvičnými čísly.

Při plachtařské činnosti v roce 1935 spolupracují Kelečáci se skupinami MLL z Přerova, Hranic, Kroměříže, Val. Meziříčí a Bystřice p. Host. V červenci hlásí plachtový odbor místní skupiny Kelč ústředí MLL: počet letadel 1, startů s lety nad 10 vteřin 11, celkově nalétaná doba 5 1/2 minuty, počet plachtařů ve výcviku 9. Jména všech začínajících i pozdějších účastníků létání není dnes již možno věrohodně vypátrat, ale z různých zdrojů lze přece jen některá uvést: Cyril Blatňák, Bohuš Ficek, Vilém Homola, Josef Ječmen, Antonín Kuběna, Jaroslav Klumper ml., Adolf Novák, Ferdinand Rolinc, Karel Sypták a Karel Švébiš.

V létě roku 1935 se konala v Přerově na terénu zvaném Švédské šance soutěž v klouzavém letu. Šlo o let ve tvaru písmene S, na čas a provedení letu. Závodu se zúčastnilo 11 plachtařů, startoval i Josef Švébiš, mezi prvními pěti se však neumístil.

Na podzim toho roku byl dokončen větron H 17, který byl v té době nejmenším u nás postaveným bezmotorovým letadlem. Měl rozpětí 9,7 metrů, vážil 80 kg, klouzavý poměr byl 17°. Dne 28. října 1935 byl pokřtěn slavnostně na náměstí v Kelči a dostal jméno "Racek".

Nebylo však jen výcvikové létání. Místní skupina zajistila občanům města a okolí jistě nevšední podívanou v podobě leteckých dnů. Ten první zorganizovala skupina na závěr úspěšného zahajovacího roku. Konal se 2. listopadu 1935 na pozemcích Jaroslava Vlčka a Františka Hlavici u Těšinské kaple. Měl prý bohatý program, o němž ale podrobnosti nejsou známy.

Začátkem roku 1936 byl Kelečák postavený větron H 17 – Racek na náklad technické komise Mll vyzkoušen na plachtařském letišti Raná v Čechách. Posudek vyzněl v tom smyslu, že létá a plachtí velmi dobře, je ale poněkud rychlý vlivem velkého plošného zatížení. Pozitivně bylo hodnoceno, že je velmi jednoduchý pro

výrobu, je skladný a rychle se montuje.

22. května pozval Josef Švébiš instruktora MLL Prostějov Hübnera k létání s Rackem na vrcholu Radhoště. Povedlo se odstartovat od kapličky s pomocí všech, co byli v blízkosti. Richard Hübner po plachtění nad hřebenem hory přistál po 46 minutách v údolí v blízkosti restaurace Aeroplán. Byly tak prokázány dobré letové vlastnosti větroně.

Josef Švébiš plánoval, že na Radhošti za přítomnosti instruktora a komisaře Hübnera složí zkoušku stupně C (let v trvání déle než 5 minut). Zdali se mu to již tady podařilo, není možné doložit. V každém případě však v průběhu roku tohoto stupně, o který usiloval, dosáhl a byl evidován mezi nositeli odznaku C.

Karel Vinklar prokázal, že se stal velmi zručným stavitelem letadel. Na zakázku MLL v Prostějově postavil za spolupráce Josefa Švébiše výkonný větroň Rhön – Adler konstruktéra Jacobse. Větroň měl jméno Prostějov a zúčastnil se s piloty Hübnerem a Švébišem III. závodů plachtařů MLL na Straníku v Žilině. 15. července 1936 dosáhl s tímto větroněm na uvedených závodech prostějovský pilot Richard Hübner času 7 hodin a 19 minut!

Karlu Vinklarovi se stavění bezmotorových letadel (později i lodí) velice zalíbilo, i když konečně sestavování letadla musel provádět na sousedním orelském cvičišti i dvorek u jeho dílny byl malý. Získal potřebné zkušenosti i plány a tak v leteckých časopisech inzeroval zakázkovou výrobu kluzáků Přerov, větroňů H 17 a H 18, Rhön – Adler a jiných. Dalšími pracemi proto byly stavby H-sedmnáctek pro místní skupiny MLL v Hranicích a v Kopřivnici.

Plachtový odbor kelečské skupiny však nezůstával jenom u výcviku vlastních členů, ale propagoval létání i v širším okolí. Dne 20. září 1936 se například zúčastnil spolu s MLL Hranice předváděcích letů pro veřejnost v Lipníku nad Bečvou, pořádaných při příležitosti zakládání místního plachtového odboru Masarykovy letecké ligy.

Kopce v okolí Kelče pro skutečné plachtění na větroních nepostačovaly, hledal se proto terén, který by při příznivých větrech umožňoval svahové plachtění. Při něm se využívá nahoru směřujících proudů vzduchu, které při větru naráží na příkřejší svah. Členové PO MLL Kelč proto na podzim roku 1936 začali zkoušet okraj Oderských vrchů u Uhřínova nedaleko Hranic. Výsledky byly příznivé. Josefu Švébišovi, který byl nejzkušenějším kelečským plachtařem, se zde podařilo s Rackem H 17 let v trvání 2 1/4 hodiny létáním podél svahu tam a zpět. Let mohl dokonce trvat ještě mnohem déle, podmínky byly stále velmi dobré. Pilot však musel nedobrovolně přistát pro přílišnou zimu, na kterou nebyl připraven a tedy vybaven.

Hned na začátku roku 1937 konala místní skupina ligy valnou hromadu, na které byla i vyhodnocena činnost plachtového odboru v roce 1936. A výsledky byly velmi pěkné: nalétáno bylo celkem 10 hodin 39 minut 43 vteřin, odbor měl 2 plachtaře se zkouškou C, 3 plachtaře se zkouškou B a 8 se zkouškou A. Následně dne 28. února zalétl Ferdinand Rolinc na terénu u Uhřínova s větroněm H 17 čas 14 minut a 12 vteřin a stal se tak třetím “céčkařem”.

Startovní pozemky u Uhřínova, které byly objeveny a vyzkoušeny Kelečáky, byly v roce 1937 pronajaty pro pravidelnou činnost místní skupinou MLL v Hranicích, několik okolních organizací včetně MS Kelč se na této akci finančně podílelo.

Dne 14. března konala Hanácká župa MLL Olomouc svou župní valnou hromadu, po které byl uspořádán zájezd do Uhřínova. Tam Josef Švébiš předvedl účastníkům let trvající 3/4 hodiny při výškovém převýšení 500 metrů. Letišti se dostalo župního uznání a bylo poté využíváno nejen jeho zakladateli z Hranic, ale i ligami z Olomouce, Zlína a dalšími. Startovací plochy byly situovány jihovýchodně od obce Uhřínov ve výšce asi 550 metrů, při jižním až jihozápadním větru mohl být pro létání podél svahu k dispozici okraj Oderských vrchů od Hrabůvky až po Dolní Újezd. Přistávalo se na úpatí Uhřínovského úbočí, doprava zpět trvala 50 minut. Dne 21. května 1937 zde dosáhl Josef Švébiš dalšího pěkného úspěchu, když na větroně H 17 nalétal čas 3 hodiny 44 minuty. Ukázalo se, že pilot Švébiš je výborný svahový plachtař, že již velmi dobře zná terén Oderských vrchů a že velmi dokonale a zkušeně ovládá důvěrně známý letoun. Toto dokázal využít i na jiných terénech. V červnu ho pozvala skupina MLL ve Valašském Meziříčí k vyzkoušení území u Jarcové a Švébiš zde plachtěl před dvě hodiny.

Karel Vinklar v tomto roce prokazuje, že ve stavbě větroňů vyrostl skutečně v kvalifikovaného odborníka. Za spolupráce členů plachtařského odboru v Bystřici pod Host., postavil pro tuto MLL větroň Polydor. Vzorem byl

německý typ Helios, jehož kovový trup byl změněn na dřevěné provedení a i další části a detaily byly upraveny a konstruovány podle vlastních možností. Kelečský stolař Karel Vinklar se tak stal autorem prototypu.

Místní skupina MLL v Kelči se však nezabývala jenom bezmotorovým létáním. K předním členům vedení patřil Karel Rada. Byl držitelem pilotního průkazu na motorová letadla. Často přilétal nad Kelč ve sportovním letadle Zlín XII, čehož využíval například k tomu, že o slavnostních dnech shazoval z letadla věnec nebo kytici k pomníku TGM na náměstí. Karel Rada byl hlavním organizátorem leteckých dnů v třicátých letech a později i po roce 1945. Zcela podrobně lze díky záznamu v kelečské obecní kronice popsat velký letecký den, který se konal 22. srpna 1937 opět u Těšínské kaple. Kelečským poskytla součinnost letka MLL z Olomouce další letadla, konala se přednáška o létání a letadlech a pořádány byly lety čtyřčlenného roje, bombardovací útok na letiště, soubor letounů, ukáзка seskoku padákem (s figurínou) a akrobacie na stíhačce. Zakončením byl "cukrový déšť" a program uzavíraly lety s obecnstvem. K akrobacii ještě kronikář poznamenal: "Polní pilot Hermann, rodák z Valašského Meziříčí, ukázal na stíhačce opravdové umění vzdušné akrobacie. Bohužel mohlo se státi jemu neštěstí. Při vývrtce vypověděl motor službu a jen díky duchapřítomnosti a obratnosti pilotově podařilo se mu klouzavým letem přistát". Velká účast občanů nejen místních, ale i z dalekého okolí svědčila o mimořádném zájmu o tuto akci. Zájem byl i o vyhlídkové lety s obecnstvem, trvaly asi 5 minut a ceny letů činily: dospělá osoba 30 Kč, člen MLL 25 Kč, děti 20 Kč. Tolik o nevšední události, která nabídla Kelečákům, ale i ostatním velice atraktivní podívanou.

Úspěšné bylo i závěrečné hodnocení plachtařů po uplynulé sezóně. Ti vykážali za rok 1937 celkem nalétaných 16 hodin a 57 minut, z toho bylo 5 letů trvajících déle než 1 hodinu.

Na začátku roku 1938 začal plachtový odbor svou praktickou činnost až v dubnu. Ve svém květnovém hlášení oznamoval 17 startů a nalétaných 20 výcvikových minut. V tomto roce došlo i ke dvěma významným událostem.

5. dubna byl po absolvování kursu, uspořádaného Hanáckou župou MLL v Olomouci, jmenován kelečský instruktor plachtařského výcviku Josef Švébiš sportovním komisařem. V červenci člen PO MLL Kelč dosáhl jako čtvrtý plachtař tohoto oddílu po příslušných zkouškách výkonnostního stupně C. Byl jim Karel Sypták, později po roce 1945 instruktor a náčelní Aeroklubu ve Valašském Meziříčí.

Jisté je, že Kelečáci prováděli výcvik i na terénu tzv. Baťova kopce v blízké Louče. A nebyli tu sami, každou letní neděli zde létali i členové skupiny MLL ze Zlína. Velký nadšenec pro létání Jaroslav Klumper (roč. 1920) získal na tomto kopci výcvik do získání odznaku stupně B, po vyšších letech se zatáčkami a v délce 4 x 45 a 1 x 60 vteřin.

Je samozřejmé, že se výcvik neobešel bez drobných kolizí a nehod. Dodnes se v Kelči vzpomíná, že kdosi na kopci v Louče "přistál" na krávi. Zájem však neopadal, plachtový odbor hlásil v roce 1938 přes 10 účastníků praktické letecké výuky.

Je to paradox, že vážnější nehoda při létání postihla právě nejzkušenějšího a nejvypělejšího plachtaře, instruktora a komisaře. Sám Josef Švébiš o této havárii napsal: "V roce 1938 létali prostějovští na Rhön – Adleru na Uhřínově. Větroň byl vybaven přístroji, hranická H – 17 ne. Já ve snaze dostat se do termiky, na kterou signalizoval Rhön – Adler, jsem se dopustil ukvapenosti při startu a nechal se brzy vypnout, což odnesla moje pravá noha komplikovanou frakturou". Podrobnosti se lze jenom domnívat: letoun pro nedostatečnou rychlost se zřítíl nebo z důvodů malé výšky narazil na překážku. Následky však zůstaly, noha již v pořádku nebyla.

Rok 1939 znamenal konec meziválečného klubového létání. Začátkem roku došlo ke slučování všech občanských leteckých spolků pod hlavičku Český národní aeroklub. K rozvinutí činnosti této sjednocené organizace již nedošlo. Po německé okupaci v březnu byl vyhlášen Protektorát Čechy a Morava a následně byly spolky a občanské organizace německými úřady rozpuštěny. Po čase si Němci vzpomněli i na materiální vybavení klubů. 18. července 1941 písemně nařídilo Luftgaukommando XVII jako nucený správce rozpuštěného aeroklubu Josefu Švébišovi předat veškerou leteckou techniku oddílu 12/33 NS – Fliegenkorpsu (leteckého sboru) v Ostravě-Vítkovicích. Dne 1. srpna 1941 byl tedy předán větroň H – 17, kluzák Přerov, gumové lano, přepravní vozíky i další příslušenství. Tímto úředním aktem definitivně skončila první etapa kelečského létání.