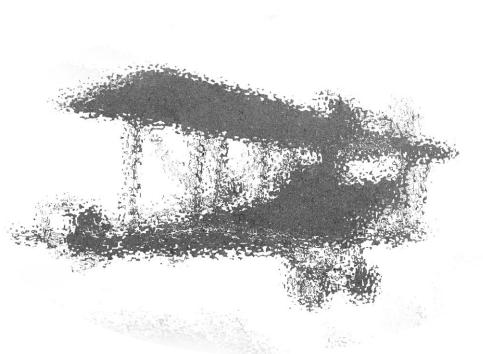


Richard Sobotka

Ikarova křídla



Letecké příběhy
z Rožnova pod Radhoštěm
a okolí

2015

Richard Sobotka

Ikarova křídla

Letecké příběhy
z Rožnova pod Radhoštěm
a okolí

2015

Tato publikace vychází jako pocta odvážným lidem, kteří směle a s odvahou ovládli na létajících strojích vzdušné moře.

Také jako připomínka 70. výročí konce druhé světové války, která byla ve znamení masivního nasazení vzdušných sil pro válečné účely a jejichž činnost znamenala mnoho obětí samotných letců, obrovské ztráty pozemních vojenských sil, také nesmírné ztráty na civilním obyvatelstvu a nevyčíslitelné škody materiální.

Naším přáním je, aby ovládnutí vzdušného oceánu nadále přinášelo lidem jen užitek, radost a potěšení.



*Vyšlo v rámci projektu tvůrčí skupiny seniorů
"Město v mé paměti"
při Městské knihovně
v Rožnově pod Radhoštěm.*

Vychází pod záštitou Obce spisovatelů Praha.

O LÉTÁNÍ

Lidé vždy toužili létat. Vidět jak vypadá svět z výšky.

Jak přelstít přitažlivost zemskou?

V závěru 18. století se to podařilo pomocí horkovzdušného balónu. Pak už bylo vše snadné, ale jen zdánlivě. Nešlo jen o vznášení vysoko nad zemí, ale o řízené létání, jako to umí ptáci. I to se podařilo. Od kostrbatého poskakování po vzletové dráze až po moderní proudové stroje s nadzvukovou rychlostí.

Odvážní lidé na létajících strojích byli označováni jako vzduchoplavci, větroplavci, aviatci, piloti.

Vášeň pro létání se rozhořela s rozvojem letectví v meziválečném období a zejména po skončení druhé světové války. Bezmotorové létání, pak i létání na strojích poháněných motorem a vrtulí se doslova stalo vášní.

Malé ohlédnutí do historie vzduchoplavby a létání.

První balón plněný horkým vzduchem předvedli veřejnosti bratři Montgolfierové 5. června 1783 a první lidé vzlétli v balónu 21. listopadu 1783. První zdařilé pokusy s větroněm se uskutečnily ve Francii v Bretani roku 1856. Pokusy s letadlem konal roku 1883 ruský konstruktér A. F. Možajskij. Dne 15. září 1904 udělal Wilbur Wright na motorovém dvouplošníku prvou zátáčku a 20. září 1904 podnikl první let na uzavřeném okruhu dlouhém 1204 metrů. Roku 1927 přeletěl na motorovém letadle americký letec Augustus Charles Lindbergh jako první Atlantský oceán.

Ani po více jak sto letech vášeň pro létání neustává. Kromě letadel poháněných motory se díky novým poznatkům a technologiím vracejí letci k bezmotorovému létání na křídlech i na říditelných padácích, což je nejvíce přibližuje letu ptáků.

Touha uvidět zemi z ptačí perspektivy přináší nejen radost z překonání zemské přitažlivosti, také vyžaduje oběti, ale tak tomu bylo vždy při poznávání nového a nevyzkoušeného.



LETECKÁ HAVÁRIE V ROŽNOVĚ POD RADHOŠTĚM

Zřítíl se nešťastně se svým letadlem k zemi.

Dne 20. února 1923 při akrobacii, prováděné nad Rožnovem pod Radhoštěm,¹⁾ „zřítíl se nešťastně se svým letadlem k zemi“ místní rodák, desátník, pilot a letecký akrobat Karel Tkadlec. Bylo mu teprve 22 let.

Hrob nešťastného mladého letce se nachází na „starém“ hřbitově.²⁾ Na náhrobku je uveden text: „Zde v P. odpočívá (pak fotografie Karla Tkadlece v letecké kombinéze). Desátník pilot a letecký akrobat. Nar. 1. 10. 1901 - zemřel 20. 11. 1923. Při akrobacii prováděné nad Rožnovem zřítíl se nešťastně se svým letadlem k zemi.“

Do pískovce v podstavci náhrobku je vytesán symbol vrtule.

Letec, pilot a akrobat Karel Tkadlec sloužil u 33. letecké roty 2. leteckého pluku v Olomouci. Létal na stroji Spad 20 049. V roce 1923 se na tomto letadle údajně vystřídalo 12 pilotů, ale v listopadu 1923 na něm létal výhradně Karel Tkadlec.

Před nehodou dne 20. listopadu 1923 přistál Karel Tkadlec v Rožnově pod Radhoštěm na Láni v místech, kde je dnes nový hřbitov. Po opětovném vzletnutí se rožnovský rodák zřítíl do centra Rožnova pod Radhoštěm.

V protokolu o havárii se jako místo neštěstí uvádí „na hřbitově starém v Rožnově“. V té době už byl „starý hřbitov“ kolem kostela zrušen a odsvěcen. Původní kamenná zeď s kapličkami křížové cesty, která hřbitov ohraničovala, a márnice poblíž budovy kostela však zůstaly.

Dobový novinový titulek uváděl: „Zbytečná smrt desátníka pilota letce Karla Tkadlece“. O příčinách havárie panují podnes dohady. „Asi točil zatáčku kolem kostelní věže, možná zachytil, kdo ví...“

Letadlo SPAD VII³⁾ spadlo jižně od kostela. Majitelé fotoaparátů pohotově pořídili z havárie snímky a prodávali je jako pohlednice.

„Na tragedii Karla Tkadce si moje maminka vzpomínala ještě v dospělosti, protože se s ním dobře znala a kamarádila se s jeho sestrou,“ uvedla paní Doubravka Vejmelková. „V roce 1923 nebyla letadla ještě tak běžná, takže pilot z Rožnova byl rarita a na jeho exhibici se přišla podívat spousta lidí, včetně jeho slečny. Když letadlo vzletlo z Láně pilot chtěl předvést parádní vývrtku, jenže manévr nezvládl a zřítíl se na hřbitov u kostela. Byla to hrůza. Maminka nikdy

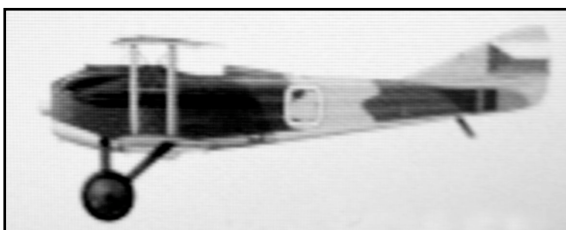
nezapomněla na zděšení, které se všech přihlížejících zmocnilo a na ten strašný zvuk, když letadlo dopadlo na zem.“



Havarované letadlo na starém hřbitově u kostela.



Hrob a náhrobní deska desátníka pilota a leteckého akrobata Karla Tkadlece.



Letadlo SPAD VII.

1) Město Rožnov pod Radhoštěm leží na úpatí Radhoště v údolí Rožnovské Bečvy v nadmořské výšce 378 m. Historické jádro se nachází východně od soutoku řeky Bečvy a potoka Házovky. První písemná zmínka o Rožnově pochází z roku 1267 v závěti biskupa Bruna ze Schauenburku. Roku 1310 byl na

nedaleké vyvýšenině postaven hrad, roku 1538 z větší části rozbořen. V současnosti je Rožnov pod Radhoštěm moderní a turisticky zajímavé město.

2) Rožnov pod Radhoštěm má celkem šest hřbitovů. Nejstarší byl kolem původně dřevěného kostela Všechn Svatých, postaveného již před rokem 1490. V kolonii Horní Paseky byl roku 1858 vybudován evangelický hřbitov a roku 1897 zřízen židovský hřbitov. Hřbitov v Tylovicích byl založen roku 1888 a sloužil i pro Hážovice. Roku 1888 byl pro Rožnov založen na Prochodné nový hřbitov. Poslední hřbitov byl založen roku 1978 na Láni.

Dnešní starý rožnovský hřbitov si podnes uchoval jisté kouzlo. V roce 1978 se zde přestalo pohřbívat. Díky tomu ztratili pozůstalí snahu hroby modernizovat a tak se tam zachovaly nevšední staré kříže i neobyčejné náhrobky.

Zpola zarostlý houštinou byl zde například pomník, už bez oválné fotografie, ale se zachovalými indiciemi Wincencie Waškové, která byla na tomto tehdy nově založeném hřbitově pohřbena 28. 3. 1890 ve věku 29 let mezi prvými; o dva roky později byla do téhož hrobu uložena čtyřiačtyřicetiletá Weronika Wašková. Dnes už zapomenutý hrob má na tomto hřbitově i obecní chudý, pohrabáč a rozdělovač polévky.

Monumentální náhrobek má ve staré části hřbitova zasloužilý sokolský činovník Joža Mareček. Působivý záznam je pak na černé mramorové desce, umístěné na monumentálním pomníku pod fotografií muže v letecké kombinéze, pilota Karla Tkadlece.

3) Letadlo SPAD VII. byl jednomístný úspěšný francouzský stíhací dvouplošník s tažným osmiválcovým motorem z doby první světové války. Vyráběn byl od roku 1915. Do bojů první světové války nasazen v roce 1916. Délka stroje 6,08 m. Rozpětí křídel: horního 7,82 m a spodního 7,57 m. Výška 2,2 m. Prázdné letadlo vážilo 500 kg, vzletová hmotnost 735 kg. Maximální rychlost ve výšce 2100 m byla 187 km/h. Dostup 5500 m. Vytrvalost 2 hodiny a 40 minut. Výzbroj 1 synchronizovaný kulomet. Letoun byl používán v řadě zemí, v Československu byl provozován zhruba do roku 1929.



PAMÁTNÍK AMERICKÝCH LETCŮ V PALAČOVĚ

Mohutná letecká bitva nad Moravou.

Palačov¹⁾ je součástí obce Starý Jičín uprostřed mírně zvlněné, romantické, ale jako by zapomenuté končiny. Za dřívějších časů procesí zbožných Palačovjanů vždy počátkem července jako první přicházelo pěšky přes polnosti do čtrnáct kilometrů vzdáleného pout-

ního místa v Zašové, kterému se pro jeho věhlas říkalo „Valašské Lurdy“.

Z nemnoha místních pamětihodností stojí za povšimnutí kamenná mohyla amerických letců B-24 Liberator z prosince roku 1944.

Pomník je umístěn na okraji polností, asi jeden kilometr ve směru na obec Lešná. Místo leží na vzdušné trase mezi Itálií, kde bombardovací letouny startovaly, Jugoslávií, Maďarskem, Moravou a cílovým bodem vzdušného útoku ve Slezsku.

Do kamenného bloku je umístěna třílistá vrtule sestřeleného bombardovacího letounu. Na kovové desce je nápis: *V neděli 17. prosince 1944 se na tomto místě zřítil americký bombardér B-24 J Liberator S.N. 42.50953 - The Flying finger - 49. Bomb. wing 461. bomb. group 15th US. army air force. Zahynuli zde tři členové posádky: LT. Waist Gun. Barnson, Valden A. Ball. tur. gun, White, Willieam C. RT. Waist gun, Sainio, John A. Tail tur. gun, Freeman, Bernard C. Padli, abychom mohli žít.*

V onu neděli 17. prosince 1944 se nad severní Moravou odehrála mohutná letecká bitva mezi Luftwaffe a 15. leteckou armádou USAAF, která vešla do dějin 2. světové války jako největší vzdušný souboj německého a amerického letectva nad územím – tehdy pořád ještě Protektorátu Čechy a Morava.

Toho dne časně ráno odstartovalo z letišť 15. letecké armády USAAF v jižní Itálii celkem 527 těžkých čtyřmotorových bombardovacích letounů B-17 Flying Fortress a B-24 Liberator. Letecká akce byla označena jako Mission No. 151. Cílem jejich náletu byly hornoslezské rafinérie. Doprovod bombardovacího svazu tvořilo 207 jednomotorových Mustangů a 93 dvoumotorových Lightingů.

Nad Jugoslávií se bombardéry uskupily do tří formací a ve výšce kolem 9000 metrů pokračovaly přes území Maďarska a Moravy do Slezska.

Ve skupině mířící nad Odertal letěl v sestavě 765. perutě 461. bombardovací skupiny na pozici číslo tři Consolidated B-24J Liberator²⁾, výrobní číslo 42-50953 „Flying Finger“ (Létající prst) s desetičlennou osádkou.

V čase, kdy se operační svaz blížil do středu Evropy, byl na letištích Luftwaffe jižně od Berlína a Drážďan vyhlášen poplach. Němečtí stíhači se vzápětí octli ve vzduchu. Cíl jejich útoku jim byl sdělen až za letu. Trasu bombardovacího svazu na Slezsko přetali němečtí stíhači v místě střetu nad oblastí střední a severovýchodní Moravy.

V 11.45 přelétávala formace bombardovacích letounů nad obcí Troubky na Přerovsku. Právě v tomto prostoru byla napadena přibližně stem německých stíhacích letounů Fockewulf Fw

190³) a Messerschmitt Bf 109⁴). Než bombardérům stačil přispěchat na pomoc doprovod amerických stíhacích letounů, zřítilo se k zemi 18 Liberatorů. V následujícím souboji pak Němci ztratili padesát strojů.

Liberator „Flying Finger“ byl několikrát těžce zasažen 20 mm granáty, ty postupně vyřadily tři motory a hydraulickou soustavu. Čtyři členové osádky byli zabiti, další dva těžce raněni. Po nouzovém odhození pum nad Starojickou Lhotou vyhodili zbylí členové posádky z neovladatelného letounu na padácích nejprve zraněné kamarády, pak letoun opustili

Neovladatelný Liberator „Flying Finger“ se kolem 12.30 zřítil na pole v katastru obce Palačov. Po dopadu explodoval. V troskách a v blízkém okolí byla nalezena těla čtyř letců – střelců. Jejich pozůstatky Němci pohřbili do společného hrobu nedaleko dopadu Liberatoru. Zbývající členové osádky padli do německého zajetí, tam se dočkali konce války.

V roce 1946 byl nad hrobem čtyř amerických letců vybudován pomník. V srpnu téhož roku exhumovala americká armáda tělesné pozůstatky čtveřice letců, ty byly převezeny a uloženy na americkém vojenském hřbitově u St. Avoildu ve Francii.

Památník amerických letců, mladých chlapců z dalekého zámoří, kteří obětovali své životy pro naši svobodu, zůstal na místě po všechna následující léta až do současnosti.

Letecký souboj vzbudil pozornost místních obyvatel. Jedním z pamětníků byl Jaroslav Stružka (nar. 1929).

„Pocházím z vesnice Henčlov nedaleko Přerova. V té době mi bylo patnáct roků. Učil jsem se strojním zámečnickem u soukromé firmy Kliment – Sýkora, strojírna Přerov.

Podnes mám všechno v paměti, jak se letecký souboj odehrál a jak se jeden americký letec zachránil.

V půl dvanácté začaly houkat sirény. V Přerově jich bylo hodně a když houkaly, až mráz šel po zádech. To už jsme věděli, že do pěti minut budou bombardéry nad námi.

Asi kilometr od naší vesnice Henčlov začínalo letiště. Slyšel jsem Němce vydávat hlasité povely. Vzápětí němečtí piloti nasedali do stíhaček Messerschmitt a startovali.

Ten den byla mlha, dole na zemi nebylo vidět na deset kroků.

Před dvanáctou hodinou jsem šel ven, i když mi máma říkala nikam nechod', bude oběd.

To už nad námi prolétal svaz bombardérů Liberator. Hukot leteckých motorů, to bylo něco strašného. Vzápětí jsem uslyšel vytí motorů německých stíhaček a střelbu. Stříleli z kulometů, spony nábojových pásů padaly dolů a klepaly po střeše. Rychle jsem se ukryl v domě, aby mi

něco nespadlo na hlavu.

Letecký souboj netrval dlouho, už za chvíli byl klid. Hned pak Němci jezdili kolem Bečvy na motorkách, pátrali po letcích.

Po obědě jsme vyšli ven, bylo nás pět nebo šest kluků. Mlha se zvolna rozpouštěla. Zahlédli jsme padák, pod ním hořela část kulometného hnízda zadního střelce. Vše dopadlo u starého řečiště řeky Bečvy mezi vrby a stromy. Němci nález naložili a odvezli. Nám zůstaly nábojové schránky, některé ještě i s náboji, všechno jsme brali. I kus rozbitého plexiskla.

Křídla bombardéru a trup dopadly na protější stranu řeky Bečvy. Tři mrtví letci spadli do pole, Němci je odvezli do Troubek do márnice, tam je pak pohřbili. Po válce jim lidé postavili velký pomník. Pak je Američané exhumovali a odvezli.

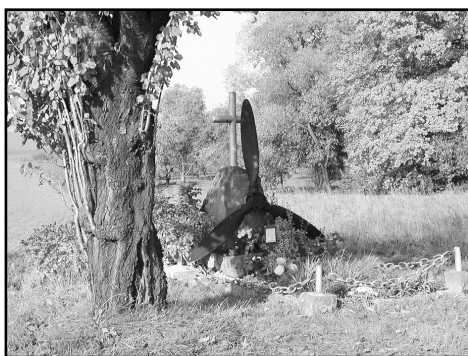
Jeden letec se zachránil. Po dopadu sbalil padák, schoval se v houštině vrb na břehu řeky Bečvy. Po setmění přišel do Henčlova, bylo to nejbližší, jen asi kilometr.

Ve vesnici bylo posádkou asi padesát Němců, pozemní personál pro nedaleké letiště. Ubytovali se v Sokolovně a ve staré škole. Ulicí pořád procházela patrola. Svítit se nesmělo, všude byla tma.

Americký letec zabušil u Kratochvílů. Dali mu civilní oblečení a třebaže bylo kolem plno Němců několik dnů ho ukrývali. Pepík Brázdů, který uměl trochu anglicky, pak odvedl letce do Hostýnských vrchů k partyzánům.

Padák jsme našli. Švadlena paní Brázdová našla z padákového hedvábí košile. Po válce, když Američané přijeli pro své padlé, exhumovali a odvezli je pohřbít domů, byl s nimi i zachráněný letec. Přišel do Henčlova poděkovat svým zachráncům. Jednu košili z padáku mu Brázdovi dali a on si ji odvezl na památku domů do Ameriky.“

Američtí letci nebyli zapomenuti. Po následujících jedenačtyřicet let od katastrofy, bez ohledu na panující režim a na možné postihy, čeští lidé o památník amerických letců u obce Palačův stále pečovali.



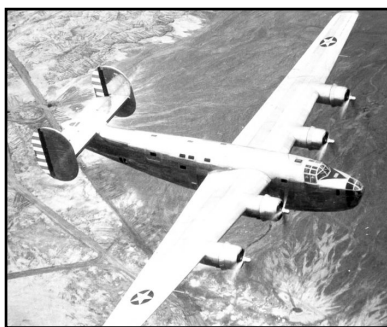
Pomník amerických letců u Palačova.



Nápis se jmény letců na pamětní desce.



Američtí letci ze sestřeleného bombardovacího letadla.



Americký bombardér B-24J Liberator.

1) Vesnice Palačov je součástí obce Starý Jičín v okrese Nový Jičín. Nachází se asi 6 km od Starého Jičína. Má 69 domů a 222 obyvatel, rozloha cca 413 ha. Nejstarší zmínka o vsi je z roku 1377.

2) Consolidated B-24J Liberator (Osvoboditel) byl americký bombardovací letoun, který se stal významnou zbraní druhé světové války. Zařazen do služby roku 1941. Výroba v letech 1940–1945, vyrobeno bylo 18 188 ks. Posádku obvykle tvořilo 10 mužů. Délka 20,47 m, rozpětí 33,52 m, výška 5,49 m. Prázdná hmotnost cca 16 783 kg, vzletová hmotnost cca 29 484 kg. Pohonná jednotka čtyři motory, každý z nich o výkonu 895 kW (1200 hp). Maximální rychlost 467 km/h. Dolet 3 540 – 6 000 km. Dostup 8534 m. Výzbroj 10 kulometů ráže 12,7 mm, 2 pumovnice pro 3629 kg pum.

3) Focke-Wulf Fw 190 byl pravděpodobně nejlepší německý stíhací a bombardovací letoun druhé světové války. Nasazen byl 1. 7. 1939. Měl osmnáctiválcový dvouhvězdicový motor BMW 139 a třílistou vrtuli. Letoun vynikal skvělým výkonem i obratností. V kořenech křídla měl zabudovány dva kanóny ráže 20 mm a v trupu nad motorem byly umístěny dva kulomety. Většina letadel měla také zabudované dva 20 mm kanóny v křídlech vně závěsu podvozku. Bylo vyrobeno přes 13 365 letounů.

4) Messerschmitt Bf 109 byl německý stíhací le-

toun, který byl nasazen v průběhu druhé světové války. Zařazen roku 1937, celkem vyrobeno 33 984 kusů. Osádka 1 pilot. Rozpětí 9,924 m, délka 9,02 m, výška 2,6 m. Hmotnost prázdného stroje 2247 kg. Vzletová hmotnost 3148 kg. Jako pohonná jednotka byl kapalinou chlazený vidlicový dvanáctiválec. Max. rychlost 640 km/h ve výšce 6300 m. Dostup 12 000 m. Dolet 850 km (s přídavnou nádrží 1000 km). Výzbroj 2 kulomety ráže 13 mm, 1 kanón ráže 20 mm, 2 rakety, 2 kanóny pod křídly.



HAVÁRIE NĚMECKÉHO VOJENSKÉHO LETADLA V ZAŠOVÉ

V Jaštině spadlo éro plné německých vojáků.

Druhá světová válka se nevyhnula ani podhorské valašské obci Zašová.¹⁾ I tady působil odboj, i zde tvrdě dopadly represe okupační moci.

V závěru roku 1944 byli také do Zašové nasazeni tak zvaní zákopníci, mladí muži z celé země, kteří pod dohledem německých ženistů hloubili zákopy a zátarasy od Pohoře až po Zubří a od Skály až do Krhové.

V pátek 4. května a v sobotu 5. května 1945 bylo od Rožnova pod Radhoštěm slyšet hřmění děl. Ve městě se urputně bojovalo. Němci měli za úkol co nejdéle pozdržet Rudoarmějce 4. ukrajinského frontu, aby po pádu Ostravy (30. května 1945) mohla německá vojska ustoupit přes Valašské Meziříčí na Hranice na Moravě a dál na západ.

Obavy, že by postupující fronta mohla v Zašové napáchat velké škody se nenaplnily. Lidé se ukrývali po sklepích. Počátkem května se vesnice zaplnila Vlasovci, kteří měli na starost uherský skot. Jeden den se rozložili k odpočinku před hasičskou zbrojnicí, další den ráno už jich nebylo. V obci byla větší koncentrace německých vojáků.

V pátek 4. května a potom i v sobotu 5. května 1945, kdy probíhaly boje o Rožnov pod Radhoštěm, se přes vesnici přesouval po staré prašné a klikaté cestě nepřetržitý proud povozů se zraněnými, většinou tažených koňmi. V sobotu navečer i tento pohyb ustal a jen prořídlé zadní oddíly německé armády ještě ustupovaly.

V neděli 6. května 1945 časně ráno už byla vesnice plná ruských vojáků. Na kopci Smradlák byla v palebném postavení ruská děla, po vypálení několika ran na Valašské Meziříčí je

vojáci připnuli za koňské povozy a spěchali dál, tak rychle fronta postupovala.

Zákopů ve vesnici Němci k obraně nevyužili. I tak zůstaly plné výstroje a výzbroje a v prvních hodinách po přesunu fronty tam bylo možné najít od plynové masky až po ostré patrony.

Do přesunu fronty už mnoho nescházelo. Nad Zašovou létaly svazy amerických bombardovacích letadel²⁾ směrem na Ostravu. Pro místní obyvatele to byla velká atrakce. Lidé vybíhali před domy, všichni hlavy vyvrácené k sivě slunečnímu nebi, kde na vysoké obloze zůstávaly za letadly bílé čáry.

To byla podívaná! Stovky stříbrných letadel nad hlavou. Hukot jako když se vyrojí hejna sršánů. Stříbrná letadla plula vysoko po obloze, nic je nedokázalo vychýlit z přímého směru. Letěla bombardovat Moravskou Ostravu.

Hukot letadel už pozvolna dozníval, když odkudsi z nebes se zvolna snášely stříbřité blyštivé chomáčky.

„Americké stříbro!“ vypískly ženské.

A už se hrnuly do míst, kam padaly chomáče staniolových proužků, které Američané shazovali kvůli rušení signálů německých radarů.

Vzápětí všem zatrnulo. Obloha už byla dávno čistá, americké stříbro si neprovdané ženské spravedlivě rozdělily, ale z oblohy se zvolna houpavě snášelo ještě cosi. Nebylo možné odhadnout co to je. Kolísavými obloučky ta věc klesala níž a níž.

Všichni se stáhli, přikrčili. Nebylo radno být nablízku neznámých věcí, nebo na ně sahat, ať vypadaly sebelíp, třeba jako tehdy vzácné plnicí pero. Dobře poučení všichni věděli, že taková věc může mít časovač, roznětku, která se zpožděním reaguje třeba na dotek. O zraňujících a smrtících nástrahách věděli všichni málem všechno.

Čím byl neznámý předmět níž, tím víc se lidé stahovali k plotům a stěnám domů.

Předmět dopadl za bránu, kterou se vjíždělo do dvora hospodářství na protější straně silnice, vedoucí přes vesnici. Nikdo se ani nepohnul, nikdo málem ani nedýchal.

Exploze se nedostavila.

Napjaté ticho přerušil holič Rudka. Odlepil se od zdi jednoho z domů, dlaní si přihladil pramen černých vlasů napuštěných brilantinou. Přikrčený se ostražitě krok po kroku přibližoval k bráně. Dotkl se jí prstem, položil na ni ruku, zatlačil, protáhl se mezírkou na druhou stranu.

Všichni s napětím čekali, co bude následovat.

Netrvalo dlouho a Rudka se vztyčil. V napřažené ruce držel obyčejnou papírovou krabici.

„Čočočo-čokoládu amemeričtí letci sežrrrrali, prázdnou pi-xlu nnnám popopos-lali!“

Papírová krabice, kterou američtí letci vyhodili z letadla, spadla právě do vesnice Zašová. Šla

z ruky do ruky. Skutečně byla prázdná. Lidé si tu věc nevěřičně prohlíželi. Z takové dálky přiletěla a právě sem spadla.

Hrdina dne holič Rudka si dlaní uhlazoval neposlušný pramen černých vlasů, usmíval se.

Snad jen o dva dny později se nad vesnicí znovu ozval hluk letícího letadla. Tentokrát nešlo o americký bombardovací letoun vysoko v oblacích. Zelená potvora s německými znaky na křídlech³⁾ letěla docela nízko nad střechami domů. Motory vyly v neskutečné tónině. Břichem ta řvoucí nestvůra málem drhla o vršky borovic na hřebenu Pohoře. Jen Pohoř přeletěla, rachot motoru zintenzívněl, pak náhle utichl. Vzápětí odtamtud stoupal k obloze sloup tmavého čmoudu.

„Éro bylo plné německých vojáků,“ šeptalo se.

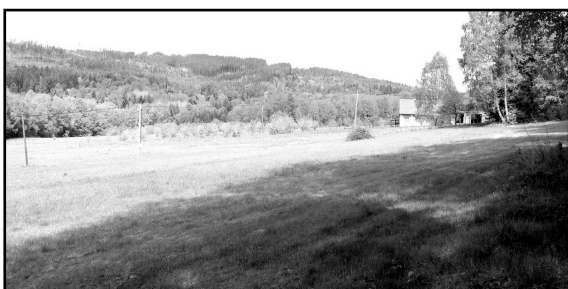
Vojenské dopravní letadlo údajně přepravovalo posily blíž k frontě, snad v něm bylo až kolem dvaceti vojáků.

Německé letadlo se zřítilo kousek za Pohoří na Jaštině⁴⁾, rovnou do bramborového pole.

Žena s dcerou tam právě okopávaly v protáhlé rolce brambory. Přimraženy hrůzou z padajícího letadla byly zcela neschopny pohybu, až je ten ďábelský stroj tam na tom místě zahubil.

Už o nějakou hodinu později projížděla vesnicí kolona vojenských aut. Místo neštěstí vojáci obstoupili. Vyprošťovali mrtvé a odváželi, nikdo nepřežil. Přes obě ženy hodili alespoň kus hadru.

Po havarovaném německém vojenském letadlu nezůstalo vůbec nic.



Jaština a Porubky v Zašové.



Kaplička v místě neštěstí na Jaštině.



Německé vojenské dopravní letadlo.

1) Zašová – prvně připomínána roku 1370. Znamé poutní místo. Kostel z let 1725-1728. Pozdně gotický poutní obraz Zašovské madony z 15. století. Před kostelem socha sv. Jana Nepomuckého z 18. století a kamenný kříž z roku 1805. Údolí Jaština se nachází v severovýchodní části obce mezi Pohoří a místem Pod Ostrým. Obec leží uprostřed mezi Rožnovem pod Radhoštěm a Valašským Meziříčím. Obě města v závěru druhé světové války spojovala úzká a prašná cesta, po ní ustupovala německá vojska a v těsném sledu za nimi postupovala Rudá armáda.

2) Americký bombardovací letoun byl například Consolidated B-24J Liberator (Osvoboditel), který se stal významnou zbraní druhé světové války. Posádku obvykle tvořilo 10 mužů. Maximální rychlost 467 km/h. Dolet 3 540 – 6 000 km. Dostup 8534 m. Výzbroj 10 kulometů ráže 12,7 mm, 2 pumovnice pro 3629 kg pum.

3) Vojenské německé dopravní letadlo se používalo k přepravě vojenského materiálu a vojáků. Nedochovalo se jaký typ německého letadla v Zašové v Jaštině havaroval.

Mohlo se například jednat o Junkers G 31 pro čtyři členy posádky a 15 cestujících. Je to jednoplošník s pevným podvozkem. Rozpětí 30,30 m, délka 17,28 m, výška 6,00 m. Pohonná jednotka 3 motory. Max. rychlost 211 km/h, cestovní rychlost 180 km/h. Dolet 1050 km.

Nebo mohlo jít také o Junkers Ju 52. Třímotorové dopravní letadlo, vyráběné v letech 1932-1945 německou firmou Junkers. Posádka 3 lidé. Kapacita 18 vojáků nebo 12 zraněných. Rozpětí 29,25 m, délka 18,90 m, výška 4,5 m. Pohonné jednotky 3 hvězdicové motory BMW 132 T každý o výkonu 533 kW. Maximální rychlost 265 km/h. Cestovní rychlost 211 km/h. Dostup 5490 m. Dolet 870 km. Výzbroj 1 kulomet ve hřbetní věži, 2 kulometry ráže 7,97 mm a v pumovnici do 455 kg pum.

4) Jaština je v severní části obce Zašová cca 3 km dlouhé údolí, které je z lokality Pod Vlčím přístupné polními a lesními cestami. Nejvyšší bod dosahuje v místě Porubky 455,4 m n. m. Lokalita nese název buď po pasekáři Porubovi, který v těch místech měl pozemky, ale než je stačil předat potomkům, propil je v hospodě. Rod Porubů má podnes v těch místech kořeny.

Legenda však také vypráví pověst o velké bitvě vojáků dvou armád, že zůstalo v těch místech hodně zabitých – „porubaných“, ty pak naházeli do šachty, která tam v lese zůstala po dobývání rudy ve středověku.

Poblíž oplocení rozsáhlé novodobé hospodářské usedlosti je mezi dvěma lipami na masivním dřevěném sloupku zavěšena dřevěná zasklená kaplička. Uvnitř je soška P. Marie. Kaplička byla na tomto místě postavena na památku tragické události, která se stala na jaře v posledních měsících druhé světové války, kdy se německé letadlo při transportu německého vojska pro poruchu zřítilo právě v těchto místech.



HAVÁRIE VOJENSKÝCH LETADEL NA RADHOŠTI

Výbuchy byly slyšet až v Rožnově pod Radhoštěm.

V závěru druhé světové války už Němci neměli vzdušnou převahu, jako na počátku bojů při invazi do západní Evropy a pak do Polska a tehdejšího Sovětského svazu. Scházela letadla. Do těch, která zbývala, často chyběli v boji ostřílení piloti. Málo zkušených letců se tak snadno mohli dostat do problému nejen v bojové akci, někdy i při zvládnutí samotného letu, zvláště při překonávání přírodních překážek.

Takovou překážkou byl i horský masiv Radhoště s nadmořskou výškou 1129 m a často s nepředvídatelným klimatem a povětrnostními podmínkami.

„Z vyprávění vím o zříceném letadlu na Radhošti,“ uvedla paní Doubravka Vejmelková. „Stalo se to v úterý 1. 9. 1940 při cvičném letu dvou německých bombardérů z Malacek do Ostravy. Trasa vede přes Bílé Karpaty a Moravskoslezské Beskydy. Toho dne bylo špatné a mlhavé počasí. Pilot jednoho stroje neodhadl výšku hor a narazil do Radhoště asi 500 m pod kaplí. Jeden pilot zahynul v letadle. Dva další byli vymrštěni z letadla, politi benzinem a uhořeli. Silné výbuchy byly slyšet až v Rožnově pod Radhoštěm, kde se lidé sbíhali podívat co se stalo. Vojáci byli pohřbeni ve Frenštátě pod Radhoštěm. Místo dopadu letadla bylo tak zdevastované, že ještě několik let tam nic nerostlo.“

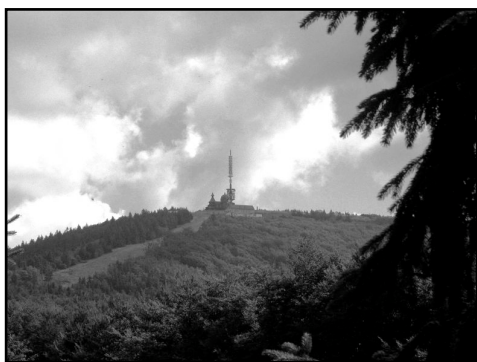
Radhošť se nestal osudovým místem jen pro německá letadla.

„V dubnu roku 1945 prováděli Američané masivní nálety na Ostravu,“ vzpomínal Bohumil Maleňák. „Svazy bombardovacích letadel jsme viděli přelétat ve velké výšce také nad Rožnovem pod Radhoštěm. Jedno z letadel mělo údajně poruchu a havarovalo v masivu Radhoště. Kde přesně a jaký byl osud posádky už si

dnes nikdo nepamatuje.“

„Pravděpodobně se jedná o událost z posledních týdnů války, kdy americká letadla létala až z Itálie do Polska bombardovat vojenská zařízení.“ uvedla paní Doubravka Vejmelková. „Přetížené vojenské letadlo údajně odhodilo přídatné nádrže¹⁾ s benzínem. Ty dopadly ne daleko malého skokanského můstku, který si v této lokalitě postavili Kulišťákové kousek od své chalupy. Jedna odhozená nádrž prý spadla Kulišťákům dokonce na chalupu. Vytékající benzin jim natekl i do domu, takže s tím měli velký problém. Prý se o této příhodě tenkrát hodně mluvilo.

Také se hovořilo o tom, že si místní hoši vyrobili z poškozených hliníkových nádrží loďky a dokonce pořádali na Bečvě závody.“



Pro málo zkušené letce mohl být přelet Radhoště nebezpečný.

1) Přídatné nádrže mají například u letadla L-159 obsah 525 litrů, nebo 350 litrů. Délka přídatné nádrže je 2 m, průměr 50 cm, prázdná váží asi 30 kg. Pilot může v případě potřeby přídatné palivové nádrže za letu odhodit.

Současná proudová letadla mohou mít přídatné nádrže (umístěné v pumovnici) o objemu 10 996 litrů.



PŘISTÁNÍ NA VRCHOLU RADHOŠTĚ

Odvážné kousky pilotů Valašského aeroklubu.

Odvážné kousky pilotů Valašského aeroklubu ve Valašském Meziříčí sice neskončily havárií, ale mnohdy k tomu neměly příliš daleko.

Karel Rada se učil v leteckém učilišti v Prostějově na leteckého mechanika. Jeho přítelem byl Jan Vlk, výborný letec, ale trochu i hazardér.

Před druhou světovou válkou existovala organizace Český národní aeroklub, který měl pod svými křídly letecké spolky. Šest let trvající přestávka v létání, vynucená německou okupací Protektorátu Čechy a Morava, byla pro aktivní piloty příliš dlouhá. Letci z okupované země prchali a zapojovali se do bojů, zejména při obraně Anglie.

Zatím dorostla další generace letců. Po osvobození v roce 1945 začali s obnovou sportovního létání v rámci organizace, která navázala na Český národní aeroklub z roku 1939.

Rovina u Valašského Meziříčí, na které v současnosti stojí průmyslový podnik Deza, táhnoucí se až k Mštnovicím, sloužila jako letiště Valašského aeroklubu a později také k výcviku vojenských pilotů. Aeroklub měl u Mštnovic dva hangáry a v nich dvě motorová letadla Piper a Bücker.

Členem Valašského aeroklubu byl také poručík vojenského letectva Karel Rada z Kelče. Účastnil se řady leteckých dnů. Na závěr leteckého dne v Kelči 1. 9. 1946 uspořádal spolu se zkušebním pilotem Ladislavem Švábem ze Zlína na sportovních letadlech Bückers Bü 181 vyhlídkové lety nad Kelčí.

Leteckého dne v Kelči se mělo účastnit také dvoumotorové letadlo typu Siebel FH 104. Pro jeho přistání byla vybrána louka s tím, že závěr přistání bude u Těšínské kaple. Na zkušební přistání se přijel podívat také Karel Rada. Louka sice byla pokosena, ale seno uloženo v kopkách na přistávací ploše. Ty museli přihlízející během několika minut odnést stranou, srovnali je podél plochy určené pro přistání. Dvoumotorové letadlo typu Siebel FH 104 sice přiletělo, ale pilot nepovažoval plochu louky vhodnou pro bezpečné přistání, ani ke startu, takže zase odletěl.

Karel Rada byl znám nejen jako organizátor velkolepého leteckého dne, ale také jako výborný ochotnický herec - komik. Na leteckém dnu ve Valašském Meziříčí 3. července 1946, pak také v Hranicích na Moravě, Kopřivnici a 7. října 1947 v Rožnově pod Radhoštěm, také i jinde sehrál výstup, 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.

Také pilot Jan Vlk byl dobrý letec, možná i trochu hazardér, který svůj téměř pravidelný denní let končil tím, že ve Valašském Meziříčí podletěl železniční most, což opakoval vždy třikrát a byl za to pravidelně četníky pokutován.

Jako sportovní pilot Valašského aeroklubu ve Valašském Meziříčí létal Karel Rada pravi-

delně na americkém letadle Piper-Cub¹⁾. Zúčastňoval se i leteckých sportovních soutěží, jako orientačních a cílových závodů a podobně. Dne 22. května 1947 se proslavil tím, že s letadlem Piper přistál na hřebenu Radhoště²⁾ v blízkosti kapličky. Letadlo zůstalo stát nedaleko sousoší Cyrila a Metoděje, jen několik metrů od dřevěné stavby triangulačního bodu, který po řadu let sloužil také jako rozhledna. Kolem letadla se houfovaly ovečky bači Blinky.

Karel Rada odlétal z Radhoště až skoro za tmy a to tak, že turisté z nedaleké chaty drželi jeho letadlo tak dlouho, až se motor dostal do obrátek, pak letadlo na Radův pokyn pustili. Letadlo na rovinatém vrcholu asi sto metrů dlouhém popojelo a vzneslo se. Pilot Karel Rada pak bezpečně přistál na letišti ve Valašském Meziříčí u hangáru, kde mu směr protivětru signalizovala světla čekajícího auta. V denním tisku byl tento jeho kousek hodnocen jako jedinečný sportovní výkon, kdy poprvé v naší historii letectví přistálo letadlo na terénu ve výšce nad tisíc metrů.

K radikální změně v oblasti sportovního létání došlo po únoru 1948. Klubová letadla mohla létat jen s minimální zásobou benzínu v nádrži.

V červnu 1949 byl přijat zákon, kterým byly veškeré dosavadní sportovní organizace zrušeny. Letecký výcvik byl pak prováděn jen v rámci nové organizace SVAZARM (Svaz pro spolupráci s armádou), organizace a náplň činnosti však už byla na zcela jiných principech a s novými lidmi.

Na jaře 1949 byl Karel Rada jedním z letců, kteří v té době přelétávali nově vyrobená letadla M-1C Sokol k zákazníkům do vzdáleného Egypta. Za špatného počasí přistávali na různých místech Evropy. Tehdy si Karel Rada uvědomil příležitost k úniku z totalitního režimu a z republiky. S kamarádem, bývalým příslušníkem RAF mjr. Františkem Peřinou domluvil v Olomouci společný útěk na 11. dubna 1948.

V dohodnutý 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, posléze se však přemístili na louku, kde měl v 16.00 hodin přistát přítel Karel Rada. Ten ve smluvený čas, bez ohledu na deštivé počasí přistál u Těšínské kaple. Naložili zavazadla. Tři pasažéři nastoupili do letadla Sokol. Paní Peřinová obsadila nouzové sedadlo za oběma piloty. Hned pak odletěli směrem na západ.

Podle jedné verze se drželi při letu nízko nad terénem. V hustém mrholení minuli Prostějov a přeletěli Českomoravskou vysočinu. Vyhnuli se Českým Budějovicím, kde byla letecká posádka. Šumavu s vrcholky hor v mracích přeletěli na jihozápadě. Ve špatném počasí jen

s obtížemi přečetli název železniční stanice Černý Kříž. Průsmykem v horách přeletěli státní hranici a nouzově přistáli u obce Aicha v Bavorsku v tehdejší americké vojenské zóně.

Podle druhé verze plánoval Karel Rada útěk na západ delší dobu. Protože mohla letadla létat jen s minimální zásobou benzínu, nashromáždil Karel Rada v jednom lese v západních Čechách kanystry s benzínem. Tam provedl během útěku mezipřistání, naplnil si nádrž leteckým benzínem, letem nízko nad zemí přeletěl státní hranici, pak s letadlem vystoupal do maximální výšky a přistál v Mnichově na americké vojenské základně.

Byla z toho senzace.

Karel Rada pak na západě létal u soukromých leteckých společností.

Pilot Jan Vlk neměl takové štěstí. Jako majitel továrny na hračky byl po únoru 1948 odsouzen na několik let do vězení.



V sobotu 10. května 1947 přistál Karel Rada s letadlem Piper na Radhošti.



Radhošť v současnosti. Karel Rada měl na start a přistání k dispozici přibližně 100 m.



Letadlo Piper s jakým Karel Rada létal.

1) Historie amerického letounu Piper L-4HS Cub

sahá do 30. let 20. století. Letouny tohoto typu se do tehdejšího Československa dostaly po druhé světové válce spolu s americkou armádou, která je používala jako kurýrní, sanitní a průzkumné stroje. Také pro přepravu významných osobností, generály na inspekce a podobně.

Je to lehké turistické letadlo. Letoun je svařované trubkové konstrukce, potažené plátnem, křídla jsou dřevěná s dřevěnými nosníky a dřevěnými žebry, také potažená plátnem. Letadlo s motorem o výkonu 65 koňských sil, při zátěži dvou cestujících, pokud nefoukal silný protivítr, mohlo letět 90 – 100 km/h.

2) Radhošť (1129 m n. m.) patří k nejznámějším a nejnavštěvovanějším horám v Beskydech. Jsou odtud výhledy do širokého okolí. Kultovní místo starých Slovanů, kteří uctívali boha Radegasta. V roce 1862 se na vrcholu konalo shromáždění asi 15 000 lidí za práva národa. Roku 1868 byl odtud odvezen první ze základních kamenů Národního divadla v Praze. Kamenná kaple sv. Cyrila a Metoděje byla postavena v letech 1896-98. Dřevěná zvonice a také ochoz krytý šindelem jsou z roku 1926. V kapli je kopie Liebscherova obrazu Valašská madona. U kaple kříž z roku 1805 a nedaleko sousoší sv. Cyrila a Metoděje od Albína Poláška z roku 1931. Ve druhé polovině 20. stol. vybudován stožár televizního převaděče. Na vrcholu je hotel Radegast. Jsou zde terény pro sjezdové lyžování. V roce 1989 byl Radhošť vyhlášen národní přírodní rezervací (144,93 ha).



LETECKÁ HAVÁRIE V OBCI VIDČE

Jak orel vznesli se do oblak...Jak Ikar k zemi klesli...

Dne 20. srpna 1950 došlo v obci Vidče¹⁾ nedaleko Valašského Meziříčí k letecké katastrofě letounu Zlín Z-181²⁾ z Valašského aeroklubu – Valašské Meziříčí. Zahynuli při ní Václav Knébl rodák z Vidče a Jaroslav Sypták rodák ze Zádověřic. Letoun dopadl jen pár desítek metrů od domu jedné z obětí. Podrobnosti o letecké katastrofě nejsou známy. Dá se předpokládat letecká nekázeň, tudíž pravděpodobná chyba pilota? Proč vlastně Václav Knébl zahynul na dohled od rodného domu zůstává nedořešeno, ale podle místních obyvatel prý „vždycky nad svým domem shazoval balík s prádlem a shazoval i tentokráte a nezvládl manévr...“ Pilot Václav Knébl pracoval v Závodech T. Bati a letoun OK-AWY patřil právě Svitě Gottwaldov.

Na pomníku, který je vybudován v místě neštěstí jsou fotografie a iniciály obou letců. V horní části je umístěna kovová deska s obrázkem

havarovaného letadla a nápisem: „*Jak orel vznegli jste se do oblak...Jak Ikar k zemi jste klesli...*“

Ve spodní části pomníku je uvedeno: „*Zahynuli tragicky při havárii letadla dne 20. 8. 1950. Věnovali kamarádi.*“

Od památníku je výhled na nedaleký rodný dům letce Václava Knébly.



Dobová fotografie z místa havárie.



Památník v místě tragedie.



Václav Kněbl



Jaroslav Sypták



Památník nedaleko rodného domu V. Knébly.



Letoun Zlín Z 181.

1) První záznamy o obci Vidče pocházejí z roku 1310 a Vidče tak patří spolu s městy Zubří a Rožnov pod Radhoštěm k nejstarším sídlům na Rožnovsku. V roce 2001 měla obec 1601 obyvatel a 437 domů. Obec neměla znak, pouze pečeť s nápisem „Obec Widče“. Mimo rolníků žili zde také řemeslníci, v roce 1900 jich bylo devět, také tři kupci, dvě hospody, tři nálevny a mlýn. Na kopci Vápenka se lámal vápenec, kdežto na kopci Svatoňku se dobývala železná ruda. V obci žili četní tkalci, obchodovalo se s dřívím. V 19. století se hodně rodin živilo pašováním tabáku z Uher na Moravu. Nejstarší památkou je dřevěná zvonička z 18. století. Gotický kostel sv. Cyrila a Metoděje byl postaven roku 1913, vysvěcen byl roku 1920.

2) Letadla Zlín Z-181, civilní verze, byla vyráběna v letech 1947–1960. První poválečné stroje přicházely do Leteckého učiliště v Prostějově a k aeroklubům, kde plnily elementární výcvik adeptů pro letecké povolání.



LETECKÉ NEŠTĚSTÍ V POLIČNÉ

Let trval pouhých 13 minut a 15 sekund.

Dne 26. 8. 1958 došlo v Poličné¹⁾ u Valašského Meziříčí k letecké nehodě, kdy havaroval vojenský bombardér Iljušin Il-28²⁾ ze 46. bombardovací divize z Přerova letectva ČSLA. Při této nehodě zahynuli kpt. Stanislav Havlíček a kpt. Oldřich Lesert.

Při nočním cvičném letu začal letoun ve výšce tří tisíc metrů točit pravou zatáčku o sto osmdesát stupňů. Během manévru se dostal do extrémní turbulentní oblačnosti. Bombardér přešel v neobvyklé poloze do prudkého klesání. Po vylétnutí z mraků pilot ve snaze převést letoun do vodorovného letu a zabránit nárazu do země překročil povolený násobek přetížení, při čemž došlo k destrukci pravého křídla, pak se utrhlá ocasní část letounu. Část trupu s levým křídlem a motorem dopadla do obce Poličná, trosky značně poškodily požárem několik hospodářských a obytných budov, žádný z obyvatel však nebyl vážně zraněn. Ostatní části letadla dopadly i víc jak kilometr dál.

Letoun Il-28 odstartoval v 19.52 a havaroval ve 20.05, takže let trval pouhých 13 minut a 15 sekund. Zahynul velitel letky kpt. Stanislav Havlíček (25 let) a navigátor kpt. Oldřich Lesert (26 let). Střelec radista kpt. Josef Hájek vypadl v bezvědomí z kabiny (obal jeho padáku se roztrhl o plech tříštícího stroje a nahodile se otevřel) a přežil s těžkým zraněním.

Pravděpodobnou příčinou havárie byla chybná technika pilotáže.

Pamětní desku v obci Poličná pořídil synovec velitele letky ing. Stanislav Havlíček spolu se svazem letců ČR a 27. 11. 2011 ji umístili na budovu současného obecního úřadu.



Obec Poličná, místo leteckého neštěstí.



Pamětní deska a fotografie obětí kpt. Stanislav Havlíček a kpt. Oldřich Lesert.



Budova obecního úřadu v Poličné.



Vojenský bombardér Iljušin Il - 28.

1) Obec Poličná je prvně písemně připomínána ro-

ku 1391. Kromě zemědělství se obyvatelstvo zabývalo košíkářstvím, výrobou pískovcových dlaždic a brousků. Poličná náležela k farnosti Valašské Meziříčí. V letech 1976–2012 byla Poličná připojena k Valašskému Meziříčí, pak opět samostatná obec.

2) Sovětský proudový bombardovací letoun Il 28 byl zařazen do služby v roce 1950, využívalo ho sovětské letectvo, Čína, Československo a Polsko. Celkem bylo vyrobeno 6 731 kusů. Posádku tvořili pilot, navigátor a střelec. Rozpětí 21,45 m, délka 17,65 m, výška 6,70 m. Hmotnost prázdného letounu 12 890 kg, maximální vzletová hmotnost 23 200 kg. Pohonnou jednotku tvořily dva proudové motory. Při letu ve výšce 4500 m dosahoval rychlost 906 km/h. Dostup 12 500 m, dolet 1135 km. Výzbroj čtyři kanóny ráže 23 mm (dva pevné v přídí a dva otočné na zádi), a v trupové pumovnici až 3000 kg pum.



EROPLÁN V ROŽNOVĚ POD RADHOŠTĚM

K letecké havárii zde nedošlo.

I když název místa, původně hostince, pak motorestu a současného luxusního hotelu vzbuzuje domněnku, že zde došlo k letecké havárii, která dala podnět k volbě právě tohoto názvu, skutečnost je poněkud jiná.

Na místě současného hotelu Eroplán existoval starý hostinec, který vlastnili manželé Vodičkovi z Rožnova pod Radhoštěm. Po stavbě „horního“ mostu přes řeku Bečvu, a úpravě cesty do Frenštátu pod Radhoštěm, připomínalo křížení cest při pohledu z Karlova kopce (dnes Petřekovy stráně) letadlo, tehdy běžně nazývané jako eroplán. Název se ujal pro tamní hostinec a zachoval se podnes.

Po manželech Vodičkových vlastnili hostinec Eroplán Míčkovi, provozovali ho až do zrušení soukromého podnikání po roce 1948. Pak tuto restauraci provozoval státní podnik Valašské hotely a restaurace. Restaurace se změnila na motorest, který přes dvacet let vedli Jeřábkovi.

Stará budova byla posléze zbourána. Na stejném místě byl 1. května 1985 otevřen nový motorest, všeobecně známý tisícem malých vlaječek a maketou eroplánu, zavěšeného na stropě. Existoval však jen do 13. prosince 1988, kdy kvůli závadě na elektroinstalaci vyhořel.

Nově vybudovaný motorest Eroplán byl slavnostně otevřen novým majitelem - slušovickou společností Troják 4. září 1992. Zajímavou architekturou, blízkostí koupaliště, skanzenu

a benzínové pumpy, také nabídkou stravování a ubytování, si nový motorest brzy získal renomé v celé republice i v zahraničí.

Novým vlastníkem hotelu Eroplán se 1. února 1997 stala společnost BECK Group, s. r. o. v čele s Hansem Jürgenem Beckem. Po celkové rekonstrukci, s přístavbou hotelové části a kongresového centra, dostal Hotel Eroplán současnou podobu.



Restaurace Eroplán v roce 1928.



Restaurace Eroplán v letech 1960-1985.



Motorest Eroplán v letech 1985-1988.



Hotel Eroplán v současnosti.

Obsah

O létání

Letecká havárie v Rožnově pod Radhoštěm

Památník americkým letcům v Palačově

Havárie německého vojenského letadla v Zašové

Havárie vojenských letadel na Radhošti

Přistání na vrcholu Radhoště

Letecká havárie v obci Vidče

Letecké neštěstí v Poličné

Eroplán v Rožnově pod Radhoštěm



Zdroje

Lucie Hambálková a kolektiv: Rožnov lázeňský. Vydalo Město Rožnov pod Radhoštěm. 2005.

Čeněk Kramoliš: Vlastivěda moravská, II. Místopis. Rožnovský okres. Brno 1907.

Kulišťák Miloš: Z historie rožnovského lázeňství. Příloha týdeníku Elektron n. p. Tesla Rožnov. 1967.

Jaroslav Pacovský: Vzduchoplavci, aviatci & piloti. Mladá Fronta 1974.

Bohuslav Pupík: Tuším, že to tak bylo. Šipinky Valašské Meziříčí 11/1993 – 7/1994.

Ústní informace: Doubravka Vejmelková, Bohumil Maleňák, Jaroslav Stružka, Kristina Pavlasová. Bohumil Poruba. Kolektiv pracovníků Hotelu Eroplán.

Zdroj internet.



Richard Sobotka

LETECKÉ PŘÍBĚHY

z Rožnova pod Radhoštěm a okolí.

Vydala Městská knihovna
v Rožnově pod Radhoštěm
příspěvková organizace
Bezručova 519
756 61 Rožnov pod Radhoštěm
Telefon: 571 654 747
777 808 695
E-mail: knihovna@knir.cz
<http://www.knir.cz>

ISBN: 978-80-87334-25-6

Edice Milé tisky, svazek č. 8

Odpovědná redaktorka Marcela Slížková

Sestavil a graficky upravil, foto a reprofoto
Richard Sobotka

Rožnov pod Radhoštěm 2015