AEROPLÁN.Tak se říkalo letadlu v době,kdy se na počátku 20.století poprvé objevilo na obloze."Vzlety aeroplánů byly jedinečnou a vzácnou podívanou a mnohým městům ještě zcela neznámou."

V Pardubicích byly však lety"dynamických strojů těžších než vzduch" jevem takřka již obvyklým.Kdykoliv se ozval hluk leteckého motoru,lidé-jím vzrušeni-se zastavovali,zvedali hlavy,zvědavě vzhůru a podle zvuku hledali aeroplán po obloze. Kroužení jeho působilo na ně"hlubokým,ba velebným dojmem a jeho řidič byl pro ně mužem plným odvahy,duchapřítomným v tělesných cvicích obratným,s naprostou bezzávratností." Tak psaly o prvních letech aeroplánů tehdejší noviny.

Pardubice,město Pernštýnů a vynálezců ruchadla,byly v celé rakousko-uherské monarchii vedle Vídeňského Nového Města, s letištěm ve Steinfelde,prvním sídlem české aviatiky.Byly naprosto bez konkurence a v zemích Koruny České počínaly budit závist ostatních měst milého Království Svatováclavského. Města zvala slavné aviatiky k veřejným leteckým produkcím,jen aby nové vzduchoplavecké historie zaplnily vybledlé stránky ~~městských~~ jejich kronik.

Pardubice byly v té době tichým městem,s jednou hlavní ulicí,za kterou se rozprostírala ~~již~~ než pole.Městská tepna vedla od Labského mostu,Labskou ulicí,kolem zámku,Bílým předměstím,starobylým Pernštejnským náměstím k Zelené bráně.Až sem sahalo Staré Město,oddělené od Nového města vodním příkopem.Ten vedl od Labe,od mlýna na Valše,kolem Bartoloměj-ského kostela,zvonice v Rochu,k Zelené bráně a obloukem k budově reálky a za ní se spojoval s Chrudimkou.Nové město se Starým městem spojené mostem pod Zelenou bránou,pokračovalo dále

čtvrtí na Zeleném až ke kostelu sv. Jana Křtitele, proti němuž stál hotel Veselka. Za Veselkou uzavírala město Palackého třída, zvaná též ulicí v Alejích.

To byla ulice ze všech nejzajímavější, plná košatých líp, sytých zelení, často ozářených sluncem nad černou, udusanou zemí chodníků. Tudy ulicí plynul přepestrý městský život. Pomalý, nerušený, s rachotem povozů, s proudem dělníků z nedalekých továren, opakujícím se v pravidelném rytmu ráno, v poledne a večer.

Den v ulici se probouzel a končil třepotavým zvukem vojenské polnice u stráže jezdeckých kasáren. Ulicí zvonily podkovy projíždějících dragounů a červenomodře oblečených hulánů.

Alejí vedly kouzelné procházky do Zelenobranské dubiny u Petrolky anebo k blízkému Labi. Stačilo z Alejí odbočit na krátkou postranní uličku podél kasárenské zdi, pak po jílové pěšince mezi lukami a přejít do malebných Polabin, v nichž Labe vytvořilo mezi větvemi vrb a topolů nesčetné zátočiny, ostrovy a hluboké tůně se zrádnými víry. Labe tu neustále protéká Polabinami podle přírodních zákonů, v neoblomně odměřovaných ročních obdobích od Kunětické hory, kolem Pardubic k Rosicům, jednou tiše, jindy zas bouřlivě, aby se vylilo ze břehů a proměnilo Polabiny v ohromné jezero, sahající daleko k Brozanům, Hradišti, Trnové.

Jen tady v Alejích bylo možné shlédnout ojedinělé podívané. Jednou to byla smečka honebních psů s psovodem v čele, následována suitou jezdců na koních, pánů v červených fracích a pestrých uniformách, dam v černém úboru a hloučkem utíkajících kluků. Za pivovarský kopec, k Labi, tam prý jim utekl jelen a vběhl do vody, jen aby unikl nastrojené štvanici. Jindy honební společnost vystřídaly proudy obecenstva, koně z předních dostihových stájí, kočáry, ekvipáže, landaury s nastrojeným spřežením, vše to svátečně vyšňořené, spěchající na závodiště, místně zvané "rembán"; na

dostihy("vetrené").

A podívanou nejvzácnější bylo,když aviatici z Veselky vlekli za vozem,taženým koňmi,nově postavený aeroplán,aby jej na pardubickém vojenském cvičišti("rajčůru")vyzkoušeli,zda létá.

To šťastní pardubičtí,svátečně vystrojení,znovu putovali ulicí v Alejích na aerodrom,aby jako první shlédli aeroplán,jak letí.

Obrázky:Orientační plán královského komorního města Pardubic z roku 1910,
Dobové obrázky Pardubic:parforsní hony,dostihy, cyklistický pozdrav z Pardubic,letecký pozdrav z Pardubic.

Dokumentace:Šťastným městem nazval Pardubice:
28/z:Dr.Adolf Felix:Průkopníci vzduchu
kap.105:Kašparovi stavějí památník.

2. BALON LETÍ

V neděli dne 13.8.1891 za krásného počasí přeletěl Pardubice balon. To bylo Janu Kašparovi osm a jeho bratranci Eugenu Čihákovi šest roků a to ještě nenaznačovalo, že by tito dva zahajovali slavné údobí české aviatiky.

Oba si bezstarostně hráli a nezajímalo je nic jiného, než stohy obilí z bohaté úrody, kterou se plnily stodoly rozsáhlého Kašparova hospodářství při hotelu Veselka. Ze zaujetí hrou je vyrušil toliko hlas z ulice, že letí balon.

Obyvatelé Pardubic v krátké době zaplnili ulice a volná prostranství, aby byli svědky ojedinělé podívané. Ve výši asi 100 m nad židovským hřbitovem, ponděkud stranou k nádraží, se objevil na obloze balon a zcela nehybný, pojednou zapadl do prostoru nádraží. Vzduchoplavci přiletěli nad Pardubice od Petrolky a pokoušeli se o přistání na cukrovarské louce. Zdhy však zjistili, že místo je pro přistání nevhodné, odhodili přítěž, rychle vzlétli a přistávali na sousedním vojenském cvičišti. Ani toto místo jim nevyhovovalo, znovu se zvedli, přeletěli Skřivánek, řeku Chrudimku, blízký kopec Vinici a přistáli u Pardubiček, na Nemošické strání. To bylo již osm hodin večer, když zde přistál balon s tříčlennou posádkou. Balon uvedeného dne vzlétl z plochy výstaviště nezapomenutelné pražské Jubilejní výstavy. Řídil jej devětadvacetiletý Francouz, velmi zkušený vzduchoplavecký kapitán Eduard Surcouf. V té době měl za sebou 380 volných balonových letů, dvanáct seskoků padákem z výše 1000 m a mnoho několikahodinových "distančních" letů na vzdálenost. Každý jeho veřejný let byl složitý obřad. Před každým startem nejprve vypustil několik pestrobarevných pouťových balonků, naplněných svítiplynem a pohled na směr a způsob jejich letů mu postačil k tomu, aby rozhodl, zda opravdu vzlétne a v kterém směru přistane. Jakmile přistál, bez ohledu na zájem obe-

censtva balon sbalil,naložil na bryčku a odjel.To se však Pražanům přestalo líbit a zájem o jeho lety ochabl.Surcouf si toho včas všiml a zájem o vzduchoplavbu vzkřísil tím,že do Prahy pozval dalšího známého vzduchoplavce,rovněž Francouze,Louise Godarda .Byl to"pravý dobyvatel vzduchu".Pocházel ze staré vzduchoplavecké rodiny,ve které se vzduchoplavectví dědilo podobně jako cirkusáctví anebo katovství.Godard byl velmi podnikavý.Vyráběl balony a vlastnil vzduchoplaveckou společnost,která podnikala balonové exhibice v Belgii,Rakousku,Německu a Španělsku.Se vzduchoplavcem Henri Giffardem po dva roky létal s upoutaným balonem,zvaným "Aerostat captif" na aerodromu pařížské výstavy v roce 1899.S tímto balonem vzlétl celkem 1564krát a při každém výstupu měl na palubě 40 pasažérů.

Godard si v Praze velmi rychle získal přízeň Pražanů.Přivezl si do Prahy nový balon,pojmenovaný"Victor Hugo".Ten měl v průměru 13,2 m a obsah 1258 m^3.Unesl čtyři vzduchoplavce.Byl vybaven bezpečnostním zařízením.Měl t.zv."vodní" padák,pro bezpečné přistání na vodě,a "Godardův pojistný ventil",který automaticky vyrovnával přetlak plynu v balonu.Proto také technická komise,v čele s profesory fyziky na technice Zengrem a Vávrou,vydala bez velkých potíží Godardovi úřední povolení,že"balon upoutaný na laně může i jako volný létat,a to podle podmínek počasí a větru prostého."

Vzlet balonu„Victor Hugo" na pražském výstavišti započal 13.8. 1891 v jedenáct hodin jeho naplněním svítiplynem.Vanul silný vítr a chvílemi muselo balon přidržovat třicet mužů.Povětrnostní podmínky se neustále zhoršovaly,takže i sám místodržitel království českého hrabě Thun,který vzletu balonu přihlížel,zrazoval vzduchoplavce od připravovaného letu.Godard však vyřešil situaci jinak.Vyloučil z posádky původně pozvaného a v celku bezvýznamného novináře a do posádky vedle Surcoufa a Godarda přizval jako třetí-

ho spolucestujícího důstojníka, ~~jinak kavalíra,~~ hraběte Zedwitze-Coudenhova, dobrodružného ~~to~~ syna známého rodu, jehož senior byl předsedou výstavního výboru. Tato volba vhodného člena posádky rozhodla o startu balonu.

V ~~šest~~ 6 hodin večer uvedeného dne skončilo plnění balonu svítiplynem. Vanul stále silný vítr, a proto byl balon přemístěn na závětrnou stranu ohrady výstavy, kde trojčlenná posádka nasedla do balonového koše a na povel "Lachez toutes!/~~naše~~ česky Pusťte!/ se z pražské plochy výstaviště vznesl francouzský balon. Ve výši asi 150 m Godard a Surcouf se vyhoupli do lanoví balonu a ~~silně vykloněni~~ mávali všem divákům na pozdrav. Za půl hodiny zmizel balon všem divákům z dohledu a o jeho letu docházely zprávy telegraficky. V půl sedmé večer byl balon nad Nymburkem, o sedmé hodině nad Velkým Osekem a ve výši asi 2000 m plul ve směru naChlumec nad Cidlinou, Týnec nad Labem, dále Kladruby, Přelouč a kolem osmé hodiny se objevil nad Pardubicemi. To již vítr úplně ustal a balon ve vzduchu téměř znehybněl. Posádka se rozhodla přistát. A To se jí podařilo na louce za Pardubicemi, zvané Nemošická stráň. Lidé, kteří přistávání balonu sledovali, hnali se za balonem a snažili se uchopit jeho volná přistávací lana. Podařilo se jim lana zachytit, ale na zběsilé volání posádky "Tenéz!"/Držte!/ lana pustili v domění, že voláním" ten-ne!" má být uchopeno lano jiné. Posádka nato vyhodila lano s kotvou, a tak se jí podařilo přistát. První, kdo francouzskou posádku přivítal, byl učitel Otakar Šedivý z Pardubic. Ten také tlumočil všechna přání vzduchoplavců. Plyn byl z balonu vypuštěn, vyšlapán a za pomocí přihlížejících složen a naložen na vůz pohotově přistavený panem Svatoněm z Pardubiček. Pan Šimek, majitel pardubické koželužny, dal francouzským hostům k disposici svůj kočár na jejich cestu do města. Na náměstí u Kostelíčka přivítala vzduchoplavce městská kapela přednesem francouzské hymny. Na radnici přijal posádku balonu

starosta města Dr.Jan Pražák a po něm francouzsky uvítal hosty profesor reálky Čeněk Ibl.Na počest hostí byl v Městské besedě uspořádán večírek za účasti pardubických dam,které vzácné vzduchoplavce podarovaly kyticemi.

Z Městské besedy odvezl vzduchoplavce k ubytování do hotelu Střebský kočár,který táhla pardubická mládež.Druhého dne pozval Dr.Hlaváček hosty na ~~zvlášť~~ pro ně uspořádaný hon.Společnost se dobře bavila,zvlášť,když Godard volal svého druha jménem"Syrkuf"! V okamžiku přiskočil jeden z ochotných honců a Godardovi podával sirky.Godardovi pak bylo třeba vysvětlit,proč mu podávají sirky.

Po obědě čekalo vzduchoplavce pozvání na radnici a k vojenskému veliteli pardubické posádky,hraběti Paarovi,kterého velmi zajímal let balonem.Po srdečném rozloučení na nádraží vzduchoplavci odejeli do Prahy.

Náhlá přítomnost francouzských vzduchoplavců a hlavně přistání balonu v Pardubicích,rozčeřila klidnou hladinu nudného maloměstského života natolik, že se dlouho o ničem jiném nemluvilo,než o prvních vzduchoplavcích v Pardubicích.

Vzácná ~~tato~~ událost zaplnila na dlouho zažloutlou stránku kroniky města a našla pokračování až v roce 1909 v začátcích pardubické aviatiky inž.Jana Kašpara.

Obrázky: Balon captiff na pařížské výstavě 1889.
Přistání balonu Victor Hugo v Pardubicích 1891.
Posádka balonu V.Hugo.

Dokumentace: 28/a Vzpomínky M.Šedivcové
33/e Krajem Perštýnů
37/3 O.Souček:Nebe plné balonů
15/ E.NORGAARD:The Book of Ballons

3 ZAČÁTKY BYLY NA VESELCE

Veselka byl hotel a někdejší středisko společenského života v Pardubicích.Po dvěstěosmdesáti letech ustoupil nové urbanisaci města(1972).

Na místě,kde hotel stál,byly původně tři grunty,jak dosvědčují zprávy ze 16.století.Jejich sloučením vznikl dům nazývaný"Sokolovský".Koncem 17.století tu stával přízemní zájezdní hostinec,postavený Kryštofem Justem a již tehdy se jmenoval Veselka.V pestrém sledu se tu pak střídali různí nájemci,majitelé a hostinští,z nichž někteří ne vždy hospodařili dobře a úspěšně,takže koncem 18.století bylo stavení již sešlé a vyžadovalo přestavbu.Rokem 1802 se stalo celé toto staveniště spolu s hostincem majetkem rodiny Kašparů.Již druhým rokem však majitelé Františka Kašpara postihlo neštěstí,když mu vyhořely stáje.Vše znovu vybudoval, ale v roce 1835 nový požár proměnil Veselku znovu ve spáleniště.Bylo tedy třeba začít znova.Vznikla tu již jednopatrová budova s přilehlým sálem.Když se stal dědicem budovy syn Jan,bylo třeba nové přestavby,aby se tak mohlo čelit silné konkurenci hostince u Zlatého lva,kam se přenesl kulturní a především divadelní život města.Tak vznikl v létech 1857-1860 na západní straně hotelové budovy na tehdejší dobu prostorný sál,nazvaný Odeon.V něm se hrálo divadlo a pořádaly plesy.Vnějšek budovy měl typickou výzdobu:podstřeší nad vysokými okny sálu bylo zdobeno hlavami jelenů s rozložitým parožím,příznačnou ~~to~~ okrasou města,kde byl velmi populární dostihový sport a jedinečné parforsní hony.Další potomek v rodině Kašparů-František-tu hospodařil od roku 1874 do roku 1914 jako úspěšný hotelié́r.A právě v této rodině se narodil 20.května 1883 syn Jan Kašpar a dcery Marie/provdaná Šedivcová/a Bohumila.

V jednopatrové budově,obklopené na jedné straně ruchem hostince a provozem renovovaného hotelu,na druhé straně poklidem hospodářství,pomocnými budovami se stájemi,stodolami a velkou zahradou,jež se táhla původní ulicí vedoucí k Labi až k někdejšímu mlýnu na Valše,kde sousedila s pozemky dalšího gruntu ~~Grázlových,~~ ~~žil a~~ prožíval své mládí Jan Kašpar.Cítil se tu šťastný,neboť i rodina,ve městě vážená,tu žila v dobré pohodě a v klidu.Zde mohl mladý Jan rozvíjet svá přání,lásku k přírodě,k lidem i ke zvířatům.Protože byl tehdy velmi rozšířeným sportem velocipéd,zabýval se Jan ponejvíce cyklistikou.Teprve později,když do města pronikl automobilismus,zajímal se i o tento druh sportu.Do školy neměl daleko(jen přes ulici) a do reálky chodil po celých sedm let přes ~~celé~~ dlouhé Zelené předměstí,za Zelenou bránou,za klášterní kostel.

Jan velmi rád četl a světlo jeho petrolejové lampy často prozrazovalo jeho bdění nad knihami dlouho do noci.Zajímala ho literatura,jež podněcovala fantazii mladých lidí,o vědění,poznávání a pokroku v technice,a dodávala mu odvahy v jeho smělých plánech. Měl nejen chuť,ale i pevnou vůli k životu.Nemohl se dočkat,až bude mít po maturitě a až se bude moci věnovat svým zálibám podle svého rozhodnutí.

Otec si vždycky přál mít ze svého syna stavebního inženýra.Sám na sobě poznal,že z rodinných zájmů z jeho vlastních studií na vysoké škole sešlo a nedokončil je jen proto,že se musel věnovat na přání rodičů provozu v hotelu.

Janův zájem o probouzející se technické vlohy nejdříve objevila jeho babička.Sama mu koupila u tehdejšího majitele sportovního závodu a první koncesované české autoškoly Vincence Chomráka za 120 K/rakouských/motocykl.Ovšem za tu cenu a na tu dobu to byl stroj,který dovedl více pozlobit,než potěšit.Jeho nespolehlivost a Kašparova neustálá snaha,aby motor nastartoval a na chvíli udr-

žel chod ~~motoru~~ jeho, což Jan neustále zkoušel na dvoře, narušoval klid hospodářství a rozčilovaly otce. Ten se už nemohl dívat na ty marné pokusy syna a rozhodl se panu Chomrákovi „domluvit," co- že to prodal synovi za neřádný stroj, nad kterým se ~~syn~~ Jan může usoužit!". Ale pan Chomrák usoudil jinak: "Jen ho nechte, milost- pane, na něm se mladý pán může hodně naučit a jen tak bude mít odborné znalosti z automobilismu, a to se mu bude jednou velmi hodit!".

Po maturitě v roce 1901 otec znovu připomněl synovi, jakou sám kdysi měl tužbu, čím se chtěl stát a jak nakonec byl úředníkem v místním cukrovaru, než zdědil hotel ~~Veselku~~. Doufal, že syn se zá- mem bude studovat na technice jeho zamilovaný obor, který by dě- dictví na Veselce jednou mohl prospět, obor stavebního inženýra... Jan se sice v roce 1901 dal zapsat ~~na tento obor~~, ale záhy pře- šel na ~~obor~~ strojního inženýrství, kam ho táhla nejen láska ke strojařině, ale i ke sportu, automotorismu, k čemuž ~~takovou~~ tech- nickou průpravu potřeboval. Bylo to v roce 1902. Z přání otce, jak jeho syn jednou zastaví všechny pozemky, které ve svém vlastnictví rodina měla a jak rozmnoží majetek Kašparů, rázem sešlo...

Syn, třebaže byl poslušen svých rodičů, žil jen svým představám a za těmi neustále a vytrvale šel...

Obrázky: Rodný dům inž. J. Kašpara — Veselka
Odstřel hotelku Veselka (1972) — J. Toman

Dokumentace: 1/J. Sakař: Dějiny Pardubic
28/Vzpomínky. M. Šedivcové, Chmelíka, Chomráka, Vitáska
32/NTM Praha fasc. Kašpar

4 NA ZKUŠENOU DO SVĚTA

Pražská plesová sezóna skončila. Na Žofínském ostrově v Praze dozněl poslední Straussův valčík, odstranily se girlandy a sál se připravil pro další novou událost. Hrstka nadšenců, seskupená v Českém klubu motocyklistů Království českého, zde uspořádala první výstavu motocyklů u nás. Trvala než jeden den, 21. února 1904 ale navštívilo ~~ji~~ 3000 zájemců!

S důkladnou pomocí loktů-vzpomíná redaktor Jaroslav Kalva- se davem protlačili k exposicím osmi domácích vystavovatelů dva mladíci, přítomným divákům ještě zcela neznámí. Ten první z nich byl syn pardubického měšťana a majitele hotelu Veselka, Jan Kašpar, student pražské techniky, který si na výstavu odskočil jen tak mezi vyučováním. Druhý byl Jaroslav Kalva, rodák z Chrudimi, mladý adept novinářského cechu, který v té době psal do novin pod značkou "-va" o sportu, cyklistech, automotorismu a nejnověji o vzduchoplavbě.

Oba se současně zastavili před vkusně vyzdobeným stánkem, zvaným též "standem" továrny Laurin a Klement z Mladé Boleslavi a zůstali před ním stát v dlouhém zamyšlení. První motocykl z této továrny L&K vyšel v roce 1898, hned za motocyklem francouzské firmy Werner & Frères, která jako první dodala světu motorovou dvojkolku. Velkého uznání v tehdejším motorovém světě získal motor továrny L&K s označením "BZ", který zde byl vystavován současně s motorem typu "L". Byl vybaven elektromagnetickým zapalováním a jeho variantní zapalování mu umožňovalo měnit rychlost v rozmezí od 10 do 70 km/hod. Motocykly měly dále odpérované vidlice. Velkému zájmu se těšil dvouválcový motor typu "CC", s nímž tehdejší slavný motocyklový závodník Vondřich budil na závodech sensaci. Kuriozitou výstavy byl dvouválcový motor s velmi jednoduchým a spolehlivým řešením odpařovacího karburátoru. Jak byly na tehdejší

dobu motocykly firmy L&K dokonalé, ukazuje těchto několik dat: v roce 1903 se firma L&K zúčastnila 34 závodů a v nich získala 32 prvních cen. Z 87 startů dojelo do cíle 86 strojů. Motocykly, které se na zdejší výstavě vystavovaly, se prodávaly za 900 až 1400 korun rakouských.

Hned u vchodu do výstavy byl stánek fmy J. Walter se dvěma motocykly. Sám výrobce pan Walter podával zájemcům o motocyklech informace. Motocykly byly velmi elegantní, motor byl umístěn v rámu a byl vybaven elektromagnetickým zapalováním a rozprašovacím karburátorem systému Longueamar. Cena motocyklů byla 1000 až 1200 K.

Firma P.C.Löschner vedle motocyklů L&K předváděla ještě stroje firmy Rössel-Jauernick a Wanderer z Kamenice v Sasku. Tyto motocykly měly Boschovo elektromagnetické zapalování se svíčkou, rozprašovací karburátor a brzdy systému Bowden, z nichž přední je kombinovaná s vypínačem proudu. Rovněž tak výfukový ventil je ovládán pákou umístěnou na řídítkách. Cena stroje ~~je~~ činila 1080 K.

U motocyklu R&J jsou vidlice odpérovány. Fma Löschner zde vystavovala lampy, signální trubky a hustilky pro automobilisty.

Slánská firma V. Michla vystavovala elegantní dámský motocykl a tři stroje o výkonu 1,5-1,8 kW/2-2,5 KS/. Motocykly měly elektromagnetické zapalování, vlastní konstrukci rozprašovacího karburátoru s racionelní spotřebou benzinu, mechanicky řízený výfukový a automaticky fungující ssací ventil, pohon elektrodynamického dynama řetězem a ozubenými koly. Zapalovací mechanismy byly krytě, převod na zadní kolo zajišťoval kulatý nebo klínový řemen. Cena motocyklů se pohybovala v rozmezí 900 až 1000 K. Velké pozornosti se těšil stroj Orion výkonu 2,2 kW/3 KS/ s přídavným sedadlem a prakticky řešeným závěsným vozíkem.

Velký zájem budil motocykl značky J. Puch ze Štýrského Hradce, vystavovaný firmou bratří Potůčkových a motocykl fmy NSU,

předváděný firmou L.Očenášek.Motocykl měl karburátor systému NSU (zapalování Boschovo)a jako jediný motor na výstavě měl řiditelný sací ventil.Prodával se za 1000 K.

Po této první motocyklové výstavě následovala ve dnech 19.a 21.března 1904 druhá výstava,na které se vedle motocyklů vystavovaly automobily,jedno automobilové chassi,pneumatiky a automotocyklová výstroj.

Ani na této výstavě nechyběli mezi divváky Kašpar s Kalvou. Obě tyto výstavy navždy zpečetily jejich přátelství.Oba byli vášnivými sportovci,cyklisty a automotocyklisty.Vídali se tehdy téměř na všech,tehdy velmi četných motocyklových a automobilových závodech.Motocyklová sezóna v roce 1904 vyvrcholila závodem na trati Praha-Písek,v které zvítězily motocykly L&K.Ty byly dál úspěšné v mezinárodním závodě o Gordon Bennettův pohár ve Francii.Závody v roce 1905 přinesly opět četná vítězství mladoboleslavským strojům a závodníku Václavu Vondřichovi v závodě Coupe Internationale.Vítězství strojů L&K se opakovalo dále v roce 1906 a v roce 1907 na závodech ve Vídni,Celovci a Štýrském Hradci.

Není proto také divu,že Jan Kašpar s novým diplomem strojního inženýra v roce 1907 se rázem rozhodl věnovat se tomuto nově se rozvíjejícímu motorismu.

Třebaže Kašparova láska k motorům byla u něho živena od samého dětství,hodlal své nově získané vzdělání na Vysoké škole technické rozšířit teoreticky a hlavně prakticky na některé další speciální škole,anebo v továrně na automobily.Kalva mu tehdy doporučil jednoroční exkluzivní školu pro automobilisty v Mohuči.

Kašpar se také hned chopil této příležitosti a již 15.dubna 1907 se nechal zapsat na jednosemestrovou školu "Erste Deutsche Automobil Fachschule In Mainz".Seznamoval se zde s teorií vý-

bušných motorů, jejich konstrukcí a technologií výroby. Na blízkém vojenském cvičišti byl autodrom pro praktickou výuku v řízení automobilu. Poblíž byl též aerodrom, na kterém se létalo na strojích těžších než vzduch. Na této škole se Kašpar seznámil s A. Selvem, synem majitele továrny a ten mu umožnil jeho první zaměstnání u firmy Basse a Selve v Altoně. Byla to továrna na zpracování barevných kovů, válcovny plechu, drátovny a slévárny. Zpracovával se tu též hliník, a podle vynálezu Alfreda Vilma ze Saalburgu duraluminium. Lehký a vysoce pevný dural vytlačoval z lehkých konstrukcí těžkou ocel. Kašpar si přinesl ze školy velmi dobré vysvědčení a doporučení, takže byl hned přidělen do výroby hliníkových chladičů továrny Basse a Selve v Altoně, vyráběných pro Zeppelinovy závody ve Friedrichshafenu.

I tady v továrně v Altoně se Kašpar věnoval svému staré vášni - automobilismu - a mohl ji zde za plné podpory uvedené firmy plně rozvíjet. Pod vlajkou Altonského autoklubu zúčastnil se řady automobilových závodů, a to vždy s úspěchem. Spolu s A. Selvem získal cenu v hvězdicové jízdě prince Jindřicha, při které ujel bez přerušení za 64 hodin závodní trať dlouhou 2400 km, jež vedla celým Porýním až do Holandska, a absolvoval proslulou francouzskou dráhu Grand Prix. Závodil též na motorových člunech, s A. Selvem projel úspěšně závodní dráhu Düsseldorf-Mannheim a byl první v dalším závodě, regatě na Bodamském jezeře.

Vynálezem dobrého a spolehlivého motoru se začala současně rozvíjet aviatika, a ta rovněž nedala Kašparovi dlouho spát.

"Rozhodl jsem se věnovat i tomuto sportu - vzpomíná inž. Jan Kašpar. "Mladý A. Selve byl zároveň balonovým vzduchoplavcem a ten vyhověl jednou mému zbožnému přání a zprostředkoval mi u Altonského balonového klubu, distanční let balonem. Nejvíce

jsem však byl zvědav,co se děje na Bodamském jezeře a jaké jsou vlastně ty tajné přípravy pro let vzducholodi hraběte Zeppelina, pro něhož jsme vyráběli hliníkové chladiče.Byl jsem příliš pošetilý,když jsem se za jedné tmavé noci a bez světel vypravil na motorovém člunu k remizám Zeppelina,umístěným na plovoucím, otáčivém voru.Zvědavost se mi málem nevyplatila.Strhla se prudká bouře s lijákem a do zapalování motoru vnikla voda.Motor úplně selhal a já zůstal ve člunu sám,ve tmě a na volném jezeře bez kontrolních světel umístěných na člunu.Zachránila mě loď Würtenberg, a pokuta 50 marek za nerosvícená světla.

S velkým zájmem jsem sledoval všechny první pokusy aviatiků v Německu a Francii a často jsem byl jejich úspěšným letům a nezdarům přítomen.Aeroplány mi také více přirostly k srdci, než všechny balony vzducholodě,k jejichž počátečním letům jsem se přiblížil až na dosah ruky."

Obrázky:1.Motocyklová výstava
Kašpar v Altoně

Dokumentace:ANTM/32/fasc.Kašpar:osobní doklady
32/c:Voj.let.hist.museum Praha:Kašpar osobní dokl.
29/a,b:Korespondence Kašpar,Kalva
30 :Heinz-Kalva:Historický materiál o prvních letech Inž.Kašpara
33/h:Letectví

5. KAPITÁNE, STOUPÁME NEBO KLESÁME?

Let balónem započal dne 8.dubna 1908,po půlnoci,v místě poblíž plynárny v Mohuči,po jeho naplnění svítiplynem. Inž. Jan Kašpar o tom píše:

"Balón již byl připraven,upoután pohupoval gondolou ve výši asi jednoho metru nad zemí.Naložili jsme jídlo,pití,na sebe jsme navlékli zimní výstroj.První do balónového koše jsem vlezl já,pak A. Selve a nakonec kapitán,jinak oberleitnant c.a.k.pěšího pluku 14 z Linze Theodor Malina,rodák z Prahy.

Byla to moje první plavba vzduchem,nebyl jsem nervózní,ale prožíval jsem ono zvláštní napětí,které každý pociťuje před něčím novým,významným ...

Na povel:"Pusťte!" byla uvolněna lana,odhozen závaží a balón se prudce vznesl.Velmi V rychlosti jsem stačil přehlédnout těch několik lidí pod námi,kteří nám se startem balónu vypomáhali,a spatřit zvláštní výraz v jejich vzhuru obrácených obličejích. Balon po posledním vyhození zátěže písku prudce vzlétl a v prvním okamžiku jsem se bezděčně zachytil nosných lan a křečovitě jsem se jich držel.Ruce se mi při tom zpotily a v krku jsem pocítil nezvyklé vysýchání.Odvážil jsem se podívat dolů přes okraj gondoly.Pozoroval jsem vše pod sebou a nepociťoval jsem žádnou závrať,na kterou mě ostatní upozorňovali.Po počátečním prudkém vzestupu balón dosáhl výšky 300 m.V této výšce se balón ustálil a plul západním směrem.Balón vždy letí ve směru pohybujícího se vzduchu.Nás překvapilo úplné bezvětří.Trojúhelníková vlajka klubu,červenobílá s šesticípou hvězdou,nehybně visela,zavěšena v lanoví.Balón stoupal velmi pomalu a po nějaké době již nebylo možné vystihnout,zda stoupáme nebo klesáme,anebo zda se vůbec pohybujeme vpřed.Chladný vzduch nad námi vytvořil"zádržnou vrstvu",která nedovolila balónu jí proniknout.Stálým přílivem velmi chladného vzduchu shora se plyn v balónu neustále ochlazoval a balón klesal.

Dva pytle zátěže po 15 kg jsme z balonu ihned vyhodili a balón se o něco výše zvedl. Byla jasná obloha a měsíc v úplňku ozařoval celou krajinu pod námi. Vzdálená města se ohlašovala svým osvětlením vyzařovaným do oblohy. Při letu nad většími městy v odraženém světle bylo možné rozeznat kontury budov a na balónu všechny jednotlivosti. Do hrobového ticha se nad městy zvedaly hlasy lidí, hluk kol jedoucích po pouliční dlažbě, koňských kopyt, skřípot kolejnicových spojů pod koly železničních vozů, zvuk parních píšťal. Postupným vzdalováním se od zdrojů hluku se zvuk rozplýval a bylo slyšet již jen štěkot psů.

Bílá světla elektrického osvětlení měst se střídala s nažloutlými světly plynových lamp. Občas prorazilo tmu červené světlo signálního zařízení železnic. Po opakovaném manévru s odhozením zátěže jsme pojednou vystoupili do výšky 800 m a v této výšce jsme se udrželi až do východu slunce. Doléhala na nás stále větší zima. Na všem, co bylo na balónu, se usazovala jinovatka, dokonce i na vousech vzduchoplaveckého kapitána. Ani pytlíky s pískem jsme nemohli využít, neboť i písek zmrzl. Nezbývalo, než jej roztloukat sekerkou a nožem, po lopatkách jej odvažovat na miskách balónové váhy a manévrovat tak s výškou balónu. Rozmlouvali jsme mezi sebou velmi málo a náš rozhovor se točil pouze kolem dotazů na kapitána, zda stoupáme nebo klesáme. V některých okamžicích se balón úplně zastavoval a mne se zmocňoval onen strach ("horor vacui") ze vzduchoprázdnoty. Tento nepříjemný stav nás všechny znervózňoval až do plného východu slunce. S vycházejícím sluncem se začal nosný plyn ohřívat a balón stoupat. Po osmé hodině ranní jsme již pluli v klidu. Teprve teď jsme se mohli oddávat plné pohodě z krásného letu balónem. Po deváté hodině počal balón stoupat až do výše 1500 m. Pocítili jsme znovu ono vysýchání v krku, při kterém se mi zdál i jazyk v ústech zcela zbytečný. V uchu mi začalo pichat

a cítil jsem zvláštní tlak na ušní bubínky,který částečně přestal,když jsem si uvolnil těsně uvázanou šálu a polkl si řádně vzduchoplaveckého nápoje,šampusu.Po deváté hodině jsme byli ve výši 1800 m a v té výši jsme se již udrželi v letu na západ bez jakékoliv změny manévrování s pískem a vypouštěním plynu.

Netrvalo to však příliš dlouho a překvapilo nás nové soužení. Po silném nočním ochlazení nastal příliv teplého suchého vzduchu a zintenzívnilo sluneční záření.Teplota dosahovala takového stupně,že jsme si museli přes hlavu vázat ručníky,abychom se jen částečně uchránili před silným slunečním zářením.

Naše utrpení skončilo,když jsme se notně unaveni,před polednem rozhodli za bezvětří přistát.Začalo to vypouštěním plynu.Plyn se dral z balónu nejprve pomalu,ale blízko země,po vyhození kotvy byl plynový ventil již naplno otevřen.Přibíhali k nám lidé,staří i mladí z blízkých vesnic a všichni se snažili nám všemožně pomoci s přistáním,které však proběhlo zcela hladce.Z obalu balónu byly vyšlapány poslední zbytky plynu a za tři čtvrtě hodiny byl balón složen.Občané nám ochotně pomohli s přistavením povozu,na který jsme balón naložili a odvezli na blízké nádraží.Dříve však než jsme odjeli,dopřáli jsme si v místním hostinci bohatou hostinu i s přípitky na zdraví nás vzduchoplavců a na zdar vzduchoplavby.Tady jsem poznal,že být vzduchoplavcem není tak jednoduché a že to vyžaduje kus chlapského umění.Balón však,jak Jules Verne řekl ústy hrdiny svého románu"Pět neděl v balónu",je ve směru neřiditelný.

Tak skončil můj první let balónem,o kterém jsem tolik snil. Zorganizoval jej na mé přání A.Selve prostřednictvím Altenského a Hornorakouského vzduchoplaveckého klubu.Ulétli jsme trať z Mohuče do Neukirchen a přistáli u Neuss,asi 250 km západně od místa startu.

Balón měl červenou barvu a nesl na obvodě žlutý nápis Salzburg. Měl obsah 1300 m^3. Byl vybaven výškoměrem, teploměrem a balonovou váhovou soupravou na odvažování pískové zátěže. V místě startu, ještě za tmy, jsme se orientovali podle podrobných vojenských map. Dále pak, letem ~~strašně~~ nesmírně unaveni, jsme letěli podle jakési přehledné mapy a poslední hodiny před přistáním jsme se orientovali podle map, které byly přílohou jízdního řádu. Náklad celého letu byl 150 K za plyn a uhradil ho vzduchoplavecký klub."

Obrázek: vlajka Hornorakouského vzduchoplaveckého klubu

Dokumentace: 29/a, b: Kašpar Kalva: soukromá korespondence
30: Hainz Kalva: Historický materiál o pokusech a vzletech inž. J. Kašpara
8: Jahresbericht des Oberöst. Vereins für Luftschiffahrt in Linz in 1909.

6. BLÁZNIVÝ HRABĚ

"Nešťastníku, což nevíte, že věda už dávno řekla své"ne" všem, kdož se pokoušeli sestrojit perpetuum mobile, řiditelný balón, tunel pod La Manche..?"

Hrabě Ferdinand Zeppelin se však nenechal odradit těmito slovy, i když pro neustálé obtěžování vlivných osobností a úřadů svými návrhy na stavbu řiditelné vzducholodi si vysloužil přezdívku "bláznivý hrabě". Zasvětil do svých plánů své vlivné a známé průmyslníky a techniky a tak se mu podařilo vedle svého vlastního kapitálu nashromáždit základní kapitál ve výši 800 000 marek na založení akciové společnosti pro stavbu vzducholodí.

Zeppelinovi bylo v té době 52 roků. Pocházel z Konstenze (Kostnice) na Bodamském jezeře, kde se v roce 1838 narodil. Velkou část svého života prožil v armádě, kterou opustil jako "generál kavalerie".

První svůj výstup upoutaným balónem podnikl v St. Paulo ve státě Minnesota v USA, dne 19. 3. 1863, kde jako mladý důstojník sledoval průběh tamější secesní války. S dalším použitím balónů ve válce a v dopravě se seznamoval v prusko-francouzské válce v letech 1870 až 1871. S velkým zájmem sledoval spojení obležené Paříže s ostatním světem pomocí volného balónu.

Zeppelin nejprve postavil na Bodamském jezeře plovoucí vor s hangárem, otáčejícím se podle směru větru a na pozemcích, které mu daroval würtenberský král, založil dílny na stavbu prvních vzducholodí. Od vdovy po Davidu Schwarzovi odkoupil rakouský patent na stavbu balónu, který již nesl známky stužené vzducholodi. Když si dal své "bláznivé" myšlenky technicky a teoreticky ověřit inž. Theodorem Koberem, tehdejší vědeckou kapacitou ve Spolku německých inženýrů /VDI/, začal se stavbou. Nedostával se mu však lehký a výkonný letecký motor. Požádal o to Gotlieba Daimlera. Daimler byl velmi vzdělaný technik a konstruktér motorů. Své myš-

lenky rýsoval na stovky čtvrtek kreslícího papíru,počítal a vše/ co vymyslel,jeho pomocník Wilhelm Maybach uváděl do života.

Daimlerův nejvýkonnější motor měl hmotnost 700 kg a výkon 11 kW.Sám však věřil tomu,že vykonstruuje výkonnější a lehčí motor. Zeppelin využíval ke stavbě vzducholodí ponejvíce hliník a jeho slitin.V roce 1885 se cena hliníku pohybovala kolem 1000 marek za 1 kg a v roce 1895 jeho cena klesla na 4 marky za 1 kg.

Zeppelin se jednou zeptal Daimlera:"Poslyšte, Daimlere,proč také vy nevyužijete hliníku při výrobě lehkého motoru?". Daimler se opravdu nad tímto návrhem vážně zamyslel.Trvalo to však celých sedm let,než mohl Zeppelinův návrh uskutečnit.Začátkem roku 1899, když se rozprostřelo nad celou Manzelskou zátokou Bodamského jezera jaro,přivezl zástupce, do té doby zemřelého Daimlera ,Wilhelm Maybach Zeppelinovi pro jeho první vzducholoď tak dlouho očekávané motory o hmotnosti 385kg a výkonu 10,36 kW.

Trvalo to však ještě celý rok,než první"Zeppelin",jak se podle svého vynálezce první vzducholoď jmenovala-též "zeplein"- opustil hangár a vznesl se nad plovoucí vor,ke kterému byl až dosud připoután.Naplnění plynových komor vzducholodi-balonetů- provedl kapitán vzduchoplaveckého oddělení z Berlína Bartsch Siegsfeld.To bylo 1.července 1900.K vlastnímu vzletu toho dne však nedošlo přes to,že na březích jezera se sešlo tisíce diváků, hlavně novinářů z celého světa,nejvíce z Ameriky.Vanul stále nepříznivý vítr o rychlosti 10 m/s.Historická událost nastala až druhý den k večeru,kdy po modlitbě za zdar letu-"Gott mit uns"- a povelu hraběte Zeppelina "Luftschiff hoch!",se vzducholoď pomalu zvedla nad plovoucí vor,zaburácely poprvé Daimlerovy motory nad hlavami nespočetného davu jásajících občanů a počaly pohánět kolosální vzducholoď,s továrním označením LZ 1/Luftschiffbau Zeppelin/ tam,kam ji řídila sama ruka vynálezce,hraběte Ferdinanda

Zeppelina.Na její palubě bylo pět členů posádky:hrabě F.Zeppelin, jeho přítel,učitel a fyzik baron von Bassus a strojník Eisele , všichni usazení v první gondole.V druhé gondole byl druhý strojník Gross a cestovatel a spisovatel Eugen Wolf,Vzducholoď po dobu 18 minut letěla ve výši 400 m a přistála pro poruchu na řízení a motoru 6 km od místa startu.Zpět na start byla dotažena vlekem za parníkem.Vlivem své setrvačnosti byla rychlejší jak parník, dostávala se před jeho příď a svoji záď smáčela v jezeře,zapletávala se do rybářských sítí a poškodila si kormidla.Druhý vzlet vzducholodi byl odložen až na 17.října.Vzducholoď neměla příliš těsný obal a tak ztrácela denně až 2000 m^3 drahocenného ~~vzácného~~ plynu.Při třetím startu 24.října,v odpoledních hodinách,mezi 5.-6.hodinou letěla 23 minut a po obratu se vrátila na místo startu.....Tímto letem,kterému přihlížel Württenberský král,Zeppelin prokázal,že vzducholoď je schopna letu a že Zeppelinovy odvážné myšlenky splnily všechny předpoklady a ukázaly se jako řešitelné a správné.

Kostru prvního Zeppelinu,s typovým označením LZ1,tvořil 24 boký hranol/válec/průměru 11,5 m,délky 128 m,na obou koncích zašpičatělý.Podélné a křížové trojboké nosníky byly z hliníku a vzájemně byly vyztuženy ocelovými dráty.Kostra byla potažena balonovou látkou a plynové komory-balonety-byly vyrobeny z drahé anglické nepropustné (kůže), prokládané zlatými fóliemi.Vzducholoď měla celkem 17 samostatných komor,které dohromady pojmuly 11.300 m^3 vodíku.Každý balonet byl opatřen ventilem na řízené vypouštění plynu. Volný vzduchový prostor mezi obalem a balonety tvořil jakýsi izolační obal, jenž tlumil vliv silného slunečního záření na rozpínavost vodíku v balonetech.Ve čtvrtině délky od přídě a zádě vzducholodi byly v hloubce tří metrů zavěšeny dvě hliníkové lodě-gondoly-které současně umožňovaly přistání na vodě.V každé loďce byl jeden

Daimlerův motor,který pomocí převodů z ocelových trubek a Cardanova kloubu poháněl postranní dvě čtyřramenné vrtule průměru 2,2 m.

Chladicí zařízení motorů z hliníkových trubek dodávala firma Basse a Selve z Altenu,u které v roce 1908,v oddělení výroby těchto chladičů byl zaměstnán inž.Jan Kašpar a kde se též mohl seznámit s problematikou stavby vzducholodí.

Obě gondoly vzducholodi byly mezi sebou propojeny jednoduchou galerií,která dovolovala jednak spojení mezi gondolami a pak vstup do nitra vzducholodi k balonetům.Vzducholoď měla dvě směrová kormidla,umístěná nad a pod zádí vzducholodi a dvě výšková kormidla umístěná po obou stranách zádě trupu.Účinek výškových kormidel byl umocňován pohyblivým závažím v kýlu lodi.Výška letu se tedy neřídila vypouštěním drahocenného vodíku,jako je tomu u balónů, ale pohyby kormidel a posunem závaží.Hmotnost vzducholodě byla 10.000 kg,unesla 5 mužů posádky a 590 kg užitečného zatížení.Rychlost byly 7,8 m/s,všeobecně malá,čímž byla ve vzduchu pomalá a zcela nepoužitelná pro delší let.Hangár vzducholodi byl na plovoucím voru a vlivem neustálého pohybu vodní hladiny se stalo,že stálé kmitání narušilo kostru vzducholodi natolik,že se uvolnily v konstrukci nýty a nosné oblouky a vzducholoď se při nejbližším startu úplně rozlomila.

Zeppelinovy pokusy byly velmi nákladné a zdhy vyčerpaly základní kapitál Společnosti pro výstavbu vzducholodi.Akcionáři neměli již chuť financovat riskantní stavbu další připravené vzducholodi LZ 2 a následkem toho Společnost likvidovala.Zeppelin dal zničenou vzducholoď rozebrat,hliník prodal do šrotu, a z výtěžku jeho prodeje zaplatil veškeré dluhy.Zaměstnance propustil až na šéfkonstruktéra vzducholodí inž.L.Dirra.

Hrabě Ferdinand Zeppelin ve svém podnikání neustal a k další stavbě modelu získal velký kapitál prostřednictvím nové Státní lote-

rie,takže v roce 1906 se pochlubil světu novou vzducholodí LZ 2.

Kostru vzducholodi LZ-2 tvořil šestnáctiboký hranol,průměru 11,75 m,délky 128 m.Šestnáct balonetů pojmalo 10.300 m^3 vodíku. Daimlerovy dva motory po 124 kW poháněly pomocí převodů čtyři tříramenné vrtule,které se mohly otáčet i proti směru.To umožňovalo vzducholodi po zastavení motorů pohybovat se setrvačností ještě půlhodiny.Vzducholoď měla stabilizační plochy.Její hmotnost byla 9.470 kg,užitečné zatížení 3.100 kg,rychlost 11/m/s. Poprvé vzlétla 17.ledna 1906, ale pro poruchu motoru přistála na louce u Kisslegen v Algrau.Při přistávání narazila na strom.Během opravy se ještě ke všemu strhla vichřice,která nedostatečně zakotvenou vzducholoď zničila.Zeppelin dal na místě vzducholoď rozebrat a rozeslen nad tímto novým nezdarem, prohlásil, že více již žádnou vzducholoď stavět nebude! Ve své houževnatosti však nepovolil a netrvalo dlouho, nově založená státní loterie na podporu výstavby vzducholodí mu přinesla další finance na stavbu třetí vzducholodi.Vláda tak konečně uznala jeho zásluhy,vzducholoď LZ-3 od něho odkoupila pro potřebu armády, čímž mu odškodnila dřívější nezdary v podnikání.

Třetí vzducholoď byla dlouhá 128 m a její počátební lety byly velmi úspěšné.Létala pod vojenským označením Z-1 až do roku 1913.Vykonala 45 letů a ulétla celkem 4.390 km.Na podkladě získaných zkušeností hrabě Zeppelin přikročil v létech 1907-1908 ke stavbě nového typu vzducholodí s označením LZ-4.Byla to největší vzducholoď dlouhá 136 m,průměru 13 m,s obsahem 15.000 m^3 plynu. Dva Daimlerovy motory (každý) o výkonu 81,3 kW,poháněly čtyři tříramenné vrtule.Hmotnost její byla 12000 kg a 4.800 kg užitečného zatížení,rychlost 12,8 m/s.Výšková a směrová kormidla byla na zádi trupu.Směrové kormidlo bylo jen jedno,výškové,čtyř-

plochá, dvě při přechodu válce trupu v příď a dvě při počátku zádě, pod vodorovnou rovinou, proloženou osou trupu. Kromě vodorovných, k ose trupu se sbíhajících stabilizačních ploch, byla vzducholoď na zádi, před směrovým kormidlem opatřena nahoře i dole svislou stabilizační plochou, která zamezovala kývání vzducholodi v obou směrech. Vzducholoď vykonala dva nejúspěšnější lety v trvání 12 a 24 hodin.

Obrázky: Hrabě Zeppelin,
Plovoucí hangár,
Vzducholodi LZ-1,-4

Dokumentace: 9/A. Bömel: Graf Zeppelin, Ein Mann der Tat, 1908
10/Hugo Eckener: Die neuesten Fortschritte auf dem Gebiete des Motorluftschiffe, 1909.

Let vzducholodi LZ-4 započal ~~dne~~ 1.července 1908, za krásného jasného rána. Motorová loď Württenberg, ~~pro~~ určená k vypouštění meteorologických balonů a aerologický výzkum atmosféry, dopravila posádku vzducholodi na plovoucí hangár, kde již byla vzducholoď připravena pro vzlet. Do přední gondoly nasedli Graf von Zeppelin, Ing. Ludwig Dürr, vedoucí inženýr pro stavbu vzducholodi, profesor Dr. H. Hergesell, známý fyzik a meteorolog, dva kormidelníci, příslušníci námořnictva a dva strojníci. Zadní gondolu obsadili tři další strojníci a do t.zv. "salónu" (prostoru uprostřed mezi gondolami) zasedl Zeppelinův přítel spisovatel Eugen Sandt. Tato gondola měla v podlaze a po obou stěnách ~~gondoly~~ průzory. Z tohoto místa se dalo po úzkém schodišti dosáhnout vnitřku vzducholodi a nejvyššího místa pro navigaci.

Vzducholoď byla v sedmi minutách připravena, nahozeny motory a na povel hraběte Zeppelina "Luftschiff hoch!" se zvedla, zaburácely motory a plula nad klidnou hladinou jezera směrem na Konstanz, kterou dosáhla při rychlosti 60 km/hod za dvacet minut. Plula lehce za doprovodu "varhanního zvuku" motorů a posádce se tak naskytla nádherná podívaná na zlatově ozářenou krajinu ranním sluncem, pokrytou drobnými bílými vesničkami, osamělými kláštery a starobylými hrady a zámky. Po krátkém, klidném letu nad rovinou se vzducholoď přiblížila k horskému údolí Rýna, jehož tok se prozrazoval na dálku jasným třpytem. Vzducholoď zneklidněla, nárazy větru byly stále silnější a pro kormidelníky záludnější. Vítr prudce naráželo do boků vzducholodě, chvílemi ji zvedal do výše, z které se zase prudce propadávala. ~~Tlak byl na~~ kormidla (byla pod velkým tlakem) a kormidelníci jen stěží udrželi loď ve ~~vodorovném~~ horizontálním letu. Po prolétnutí velmi úzkého údolí Rýna se let vzducholodi ustálil, ~~a tu~~ takže pak plula klidně dále na Schaffhausen. Tímto letem vyzkoušela posádka navigaci v horském terénu. Všude, kudy vzducholoď prolétávala, bylo na zemi vidět masy lidí.

v ulicích a na střechách domů.Jejich jásot a hlasité pozdravy přehlušovaly hluk motorů a doléhaly až do gondol.Posádce se opět otevíraly překrásné pohledy na krajinu ~~x~~ výše 100 m,na vodopády Rýna a ~~se~~ na ústí řeky Thury.Vzducholoď se elegantě ~~vytáčela~~ velmi úzkým údolím,~~kterým prolétávala~~.O půl dvanácté dosáhla výšky 650 m a v té letěla na Baden,Luzern,Züger See,Züricher See.Přelet údolím poblíž Gothardského tunelu byl opět velmi stížený.Rychlost větru dosahovala 15 m/s a nárazy ~~větru~~ jeho počaly být pro vzducholoď krajně nebezpečné.Hrozilo protržení obalu vzducholodi.Nebezpečný let na štěstí netrval dlouho.Údolí,kterým vzducholoď prolétávala,bylo pro manévr ~~x~~ kolosální vzducholodi značně úzké a jen díky velké zručnosti kormidelníků 2 námořních 1 se jí podařilo zdolat všechna nebezpečí a přejít do klidného letu,který pokračoval na Zürich.Opět nastal krásný pohled na jásající a mávající davy občanů,když v jednu hodinu 40 minut ve výši 400 m přelétávala Zürich.Vzducholoď pozdravovala všechny shazováním zdravící pozdravy pamětních pohlednic s obrazem vzducholodi a posádky.Let měl pokračovat dále na Walensee, ale musel být pozměněn,neb z toho směru se hrozivými mraky ohlašovala velká vichřice.Vzducholoď letěla na Thurgau,Winterthur a Frauenfeld.Místní posádka zde pozdravila vzducholoď vypálením slavnostní dělové salvy.V šest hodin večer již bylo v dohledu Bodamské jezero,hangár na jezeře,dílny a celé zrcadlící se jezero,na kterém vzducholoď po dvanáctihodinovém letu,v 8 hodin 26 minut,šťastně přistála.Její přijetí a uvítání obyvatelstvem bylo obrovské,neb celý národ byl okouzlen tímto velkolepým,t.zv."švýcarským letem".Nadšení nemělo konce. Obchody se zaplnily upomínkovými předměty,výkladní skříně obrazy vzducholodě a její posádky.Cigarety a doutníky nesly Zeppelinovo jméno,cukrovinky byly baleny do obalů s Zeppelinovou reklamou.Nosily se brože ve tvaru vzducholodi,pláštěnky do deště a také

okrasné květy na zahradách dostaly Zeppelinovo jméno.

Po tomto prvním velkém úspěchu nastoupila vzducholoď dne 4. srpna 1908 v 6 hod. 30 min. na svou 24. hodinovou pouť. Krásná a graciézní, ozářená sluncem srpnového rána plula vzduchem vstříc novým dobrodružstvím, které hrabě Zeppelin tak rád vyhledával. Nad Konstanzí vyhodil Zeppelin papírové pouzdro se zdravicí a zprávou pro obyvatelstvo, že na palubě je vše v pořádku a že let pokračuje v klidu podél Rýna na Schaffhausen a Basel. Impozantní let sledovaly davy obyvatelstva a vzducholoď pozdravovaly nepopsatelným jásotem. Nad Basilejí letěla ve výši 300 m a pokračovala dále na Münster, Karlsruhe, Mannheim a Mainz. Před Mohučí u Oppenheimu pro poruchu na motoru musela kolem páté hodiny odpoledne nouzově přistát. Závada byla včas odstraněna a v deset hodin večer startovala znovu, tentokráte k prvnímu nočnímu letu na Mohuč a Stuttgart. Ten přelétávala o půl sedmé ráno za hlaholu zvonů, zvuků továrních sirén a jásotu obyvatelstva. Domů se vracela přes Hohenzollern. U Echterdingen nastala nová porucha na motoru a vzducholoď musela přistát nouzově na prostorné louce. U motoru se zadřelo jedno ložisko a oprava si vyžádala delšího času. Zeppelin však žádal, aby to zase netrvalo příliš dlouho, neb spěchal domů, kde jeho návrat byl netrpělivě a slavnostně očekáván. Uchýlil se i s částí posádky do blízkého hotelu, aniž by při tom postřehl, že se obloha zatahuje a věští zhoubnou vichřici. Ta se za nějakou chvíli ohlásila silnou vichřicí, která se obrovskou rychlostí přehnala přes zakotvenou vzducholoď a zanechala za sebou dílo zkázy. Nedostatečně zakotvená vzducholoď se v silném větru několikrát zvedla a hned nato klesla k zemi, až při jednom takovém doteku se zemí explodovala, vznikl oheň a v několika okamžicích byla v plamenech a shořela i s několika členy posádky, kteří ji v poslední chvíli zachrdňovali vypouštěním plynu a zatěžováním vlastní vahou. Odlehčené přídě. Hrabě

Zeppelin se rychle vrátil na místo neštěstí, ale nezbývalo mu již nic jiného, než se smířit se zkázou svého díla.

"Ne, nevzdám se, celému světu ukáži, jak je třeba dělat, když se chce dosáhnout cíle!" Těmito slovy uzavřel Zeppelin tragédii, nad níž ~~kterou~~ projevilo svou účast celé Německo. Dobrovolná národní sbírka vynesla v krátké době 6,25 milionů marek a celý národ tak dal Zeppelinovi najevo, že ve své tragédii nezůstává osamocen.

Obrázky: Ze švýcarského letu
Tragedie u Echterdingen

Dokumentace: 12.: P. Neumann: Luftschiffe
11: H. v. Schiller: Zeppelin Wegbereiter des Eltluftverkehrs
13: K. Grieder: Zeppeline Giganten der Lüfte,
14: L. EgeBallons und Luftschiffe
19: J. Trůneček, Vzduchoplavba

8. Létající BRATŘI

Američany Wilbura a Orvilla Wrighta přivedla prý na dráhu slavných aviatiků hračka darovaná jim otcem, učitelem a biskupem Miltonem Wrightem. Hračka, pojmenovaná "netopýr", byla v podstatě helikoptéra, vyrobená z bambusu a korku, polepená papírem a opatřená papírovou vrtulí. Tato hračka zanechala v obou bratřích mocný a trvalý dojem a nadšení pro řešení dynamického letu, jímž se pak oba po celý život zabývali.

Wilbur Wright se narodil 16. dubna 1867 v Millville a Orville 19. srpna 1871 v Daytonu v Severní Americe. Byli majiteli továrny na jízdní kola, ve které sami pracovali. Jejich život charakterizuje pracovitost, houževnatost a systematické sledování vytčeného cíle.

Své letecké pokusy začali se snášecími letadly-kluzáky, po vzoru O. Lilienthala a jeho následovníka Octave Chanuta. Chanute, železniční inženýr, původem Francouz, žil ve Spojených státech severoamerických, kde se zabýval vzduchoplavbou. Výsledky svých studií shrnul do proslulé knihy "Progress in Flying Machines", ve které podává přehled o všech dosud vykonaných pokusech v létání. Své pokusy konal s přístroji Lilienthalova vzoru a později se snášecími letadly vlastní soustavy s trojkomorovým drakem Hargraveovým. Bratři Wrightové Chanutovy kluzáky v mnohém zdokonalili a tak se stali zakladateli vlastní konstrukce drakovitých letadel, t. zv. dvojplošníků. Nejdříve spouštěli svá letadla bez posádky, později se na ně zavěšovali a nakonec na nich zaujímali polohu v leže, na břiše, neboť tato poloha jim umožňovala nejspolehlivěji udržet rovnováhu. Pokusy konali tajně na 35 m vysokých přesypech Kill Devill Hillsu Atlantického oceánu, 6 km jižně od Kitty Hawk v Severní Karolíně. První letadlo byl dvojplošník, bez stabilizátoru, vpředu opatřený výškovým kormidlem a vzadu nehybným kormidlem směrovým. Druhé letadlo z roku 1901 mělo široké nosné plochy, 2,15 m, obdélníkového tvaru, uspořádané za sebou ve vzdálenosti 1,7 m, rozpětí 6,7m.

Nosná plocha měla 27 m^2, hmotnost letadla činila 45,5 kg.

První pokusy se konaly tak, že se aviatik s letadlem rozeběhl z kopce a pak se na něm vyšvihl a zaujal vodorovnou polohu. Tímto způsobem se však značně narušovala stabilita letadla, proto se další starty realizovaly pomocí dvou mužů, kteří letadlo na konci křídel při vzletu drželi a s ním se společně rozbíhali z kopce, proti větru. Přímý let byl stabilizován vzadu umístěným nehybným kormidlem směrovým a pohyblivým výškovým kormidlem, umístěným vpředu. S tímto letadlem vykonali celkem 100 úspěšných letů. Až dosud považovali Wrightové své létání za sport, ale povzbuzováni stále většími úspěchy, 2 hlouběji 1 studovat. Na celé řadě modelů zkoušeli vhodné tvary křídel, jejich velikosti, zakřivení, velikost vztlaku. V roce 1902 postavili nový větší dvojplošník o rozpětí 10,5 m, šířkou křídla 1,5 m, s plochou 29 m^2. Dvojité výškové kormidlo mělo plochu 1,4 m^2, nehybné směrové kormidlo vzadu 1,3 m^2. Hmotnost letadla byla 53 kg. S tímto letadlem vykonali asi 1000 letů, nejvíce klouzavých při rychlostech větru 8-10 m/s. Nejdelší let měřil 189 m a trval 26 sec.

Výsledky svých studií o "snášecím letu" bratři Wrightové uveřejňovali v časopise "Journal of Western Society of Engineers" v roce 1901 pod názvem "Some aeronautical experiments" a v roce 1903 "Experiments and observations in soaring flight!".

V roce 1903 přeměnili svůj kluzák-snášecí letadlo- v letadlo motorové. Petrolejový motor vlastní konstrukce a výroby o výkonu 11,8 kW /16 KS/ poháněl dvě protiběžné vrtule, umístěné za nosnými plochami. Nosné plochy motorového letadla měřily 48 m^2, rozpětí 12,25 m, šířka křídel 2,12 m. Hmotnost letadla byla 338 kg.

Dne 17. prosince 1903 za účasti pěti svědků, jimiž byli John Daniels, W.S. Dough, A.D. Etheridge, W.C. Brinkley a fotograf John Ward, naložili letadlo na vozík, který pojížděl po nakloněné

kolejnici a za plného chodu motoru jej spustili proti větru vanoucím 10 m/sec. Letadlo se zvedlo do výše 3 m a po letu trvajícím 12 sec bez pohromy přistálo ve vzdálenosti 53 m od startu. Tak vypadal první let člověka na motorovém letadle. Největší vzdálenost dosažená roku 1903 motorovým letadlem měřila 260 m a trvala 53 sec.

Tyto úspěšné letecké pokusy Wrighty přesvědčily, že jejich letadlo je plně schopné a že potřebuje jedině silnější motor. Další pokusy pokračovaly se silnějším motorem 25 KS-18,4 kW na Huffmannově prérii u Simms-Station, ve vzdálenosti 17 km od Daytonu ve státě Ohio.

Délky letů se prodlužovaly na 300-400 m, začali létat v oblouku a v září roku 1904 letěli na uzavřeném okruhu (cercle circuit closed). 9. listopadu již ulétli 4,5 km za 5 minut 4 sec. V září 1905 Wright ulétl 17,9 km za 18 min 9 sec a 5. října 38,9 km za 38 minut 3 sec.

Úspěchy bratří Wrightů byly přijímány v Evropě s velkou nedůvěrou, byli prohlašováni za lháře, i když první vzlety byly vykonány před svědky. I sám stařičký O. Chanut, nesmiřitelný jejich odpůrce, proti nim vystoupil. Titulky zpráv v denním tisku o létajících bratřích-Fliegende Brüder byly posměšně zaměňovány za "Lügende Brüder" anebo "Lyer or Flyer?" prolhaní bratři. Zápas o uznání prvního letu byl ztěžován velkým počtem velmi úspěšných letů aviatiků ve Francii a vzducholodí v Německu.

V roce 1908 vypsala vláda USA konkurs na dodávku aeroplánu, který by unesl dvě osoby, zásobu benzínu na let dlouhý 200 km, při průměrné rychlosti 64 km/hod za bezvětří, jenž by setrval ve vzduchu nejméně jednu hodinu a přistál neporušen, aby mohl znovu vzlétnout. Wrightům tak byla dána jedna velká příležitost. Vábivější však byla nabídka Francie, která hodlala zakoupit Wrightovu licenci za

500.000 F a za podmínek, že Wrightové vykonají lety za větru o rychlosti 6 m/s, dva nejméně 50 km dlouhé lety se dvěma osobami a zásobou benzínu na let dlouhý nejméně 200 km.

Wrightové si včas uvědomili, že nastal čas svůj vynález náležitě zpeněžit. Začali nejdříve ve Francii. W. Wright si postavil u Le Mans na závodišti v Hunaudiéres hangár a v něm letadlo k první zkoušce. Sám si letoun smontoval, ohlídal, k redaktorům a reportérům se obracel zády. Dne 8. srpna 1908 nastartoval, prudce vylétl a odvážným letem těsně nad zemí prolétl mezi stromy. Po letu v trvání 1 minuta 45 sec. hladce přistál. Pokusy opakoval denně až do 13. srpna, kdy se přestěhoval na prostornější letiště u Avours.

Výkon Wrightova aeroplánu na závodní dráze Hunaudiéres byl neočekávaný, senzační, ohromující. Mezi obrovskými davy obecenstva nechyběl ani starý odpůrce Wrightů E. Archdeacon, L. Blériot, Délagrange a jiní významní aviatici. Redaktor z deníku Le Matin Francois Peyret tehdy napsal: "Sotva letadlo dostihlo konce rozjezdové kolejnice, rychle se vzneslo, započalo se zatáčkou a dosáhlo výšky 10 m. Viděli jsme, jak se bílý pták naklání doleva a pak jak míří dvěma velkými okruhy nad nízké stromy a zpět ke kůlně poblíž vchodu do závodní dráhy. Mohli jsme lehce sledovat přesné pohyby rukou řidičových a jeho velmi dokonalou znalost ptačího řemesla. Všimli jsme si kroucení křídel v zatáčkách, jakož i při různých polohách kormidel. Z tribun se ozýval mohutný potlesk. Když Wilbur Wright po dokonalých obratech a zatáčkách přistál, vztáhly se k němu ruce všech lidí na letišti. Jeho letadlo mělo ve vzduchu dokonalou stabilitu. Sneslo se k zemi jako pták, sklouzlo po svých saních, že se ani nosné plochy nezatřásly. Wrightové ukázali světu, jak se to musí dělat." L. Blériot k úspěchu Wrightů dodal: "...mají nás v kapse!" a Délagrange: ..."jsme ztraceni!".

Dne 3. října 1908 Wright pokračoval v předvádění svého létadla letem s cestujícím v trvání 55 minut 37 sec. Dne 7. října se zúčastnila

letu dáma jako cestující paní Hart O´Bergová. Dne 31.října Wright uletl dráhu 124,7 km za 2 hod. 20 min. 23 sec., vytvořil tím světový rekord a získal Michelinovu cenu v hodnotě 20.000 F.

Na podkladě těchto úspěchů zakoupila francouzská společnost Lazar Weiller Wrightovy licence na výrobu aeroplánů. Kladla si však podmínku, že Wright vyučí v létání tři jejich žáky.

Dne 6.ledna 1909 pokračoval Wright s vyučováním žáků v létání v letecké škole v Pau v jižní Francii. Prvními žáky Wrightovy školy byli Paul Tissandier, ruský hrabě Charles de Lambert a setník ženijního sboru Lucas Gerardville. Dne 8.ledna vykonal Wright let o délce 112 km, čímž získal nové ceny. 17.února si prohlédl Wrightovo letadlo anglický král Eduard VII., 22.února španělský král Alfons a italský král. 6.března udělila mnichovská Vysoká škola technická oběma bratřím titul "Doktor-Ingenieur". Poslední let byl v Pau vykonán 8.dubna 1909. Odsud se Wilbur Wright odebral do Itálie, kde provedl přejímací zkoušky s letadlem, jež zakoupila Itálie. Po skončení římských leteckých pokusů odejel do Ameriky, aby tam s O.Wrightem podnikli ve Fort Myersu úřední předváděcí lety s letadlem, objednaným tamější vojenskou správou. Oba bratři byli slavnostně přijati presidentem W. Taftem v Bílém domě ve Washingtonu a uděleny jim pamětní medaile. Pokusy ve Fort Myers se zdařily a oběma bratřím byla vyplacena prémie v obnosu 5000 dolarů a smluvená cena 25.000 dolarů.

Wrightovy první jednosedadlové aeroplány nesly označení Flyer I/1903/, Flyer II/1904/, Flyer III/1905/ a dvousedadlový z roku 1908 "Typ A" a z roku 1910 "TYP B". Pro letecké závody byl v roce 1910/1911 vykonstruován zmenšený jednosedadlový dvouplošník typu "Baby". Dvousedadlový dvouplošník "Typ A" měl nosné plochy uspořádané rovnoběžně nad sebou ve vzdálenosti 1,8m. Rozpětí křídel bylo 12,5 m, šířka křídel 2 m, s 32 žebry kosovitého tvaru. Po-

taženy byly pogumovaným plátnem!Křídla mezi sebou byla držena 6 sloupky a vystužena uhlopříčně napjatými ocelovými dráty,které podle potřeby bylo možné vypnout.Ve vzdálenosti 3,5 m před nosnými plochami bylo výškové kormidlo,sestávající ze dvou ploch, vzdálenými od sebe 0,8 m.Bylo to vlastně pokračování nosných ploch. Mezi plochami výškového kormidla byly dvě pevné,svislé,půlměsícové plochy,jež podporovaly účinek směrového kormidla,které bylo 2,6 m za hlavními nosnými plochami,utvořeno dvěma rovnoběžnými, svislými plochami o výšce 1,8m ve vzájemné vzdálenosti 0,5 m.

Řidičovo sedadlo bylo na spodní nosné ploše nalevo z osy,napravo zadní plochy,poněkud do zadu byl umístěn motor.Před ním,skoro v ose soumrnosti stroje,bylo sedadlo spolucestujícího.

Motor,postavený podle plánů bratří Wrightů,byl čtyřválcový, výkonu 17,6-20,6 kW/24-25 ks/o hmotnosti 90 kg.Poháněl pomocí řetězových převodů dvě dvojramenné vrtule o průměru 2,5-2,6 m. Vrtule,umístěné za hlavními nosnými plochami,se otáčely proti sobě 450-520 krát za minutu.Jejich stoupání bylo 2,2 m.

Celková délka letadla byla 9 m.Jeho hmostnost bez řidiče byla 360 kg.Letadlo spočívalo na dřevěné,saňovité konstrukci,s dlouhými pružnými sanicemi ,které umožňovaly pružné a bezpečné přistávání.Rychlost letadla byla 60 km/hod.

Wrightova letadla startovala většinou pomocí pylonu,jenž byl jakýmsi druhem katapultu.Pylon sestával z dřevěného,asi 8 m vysokého stojanu na zemi a k němu navazující vodorovně položené kolejnice asi 25 m dlouhé.Před vzletem se vytáhlo 700 kg závaží do 8 m výšky pylonu a pomocí lan a kladek,které vedly podél kolejnic až k přednímu konci a dále zpět k pylonu,kde se pomocí specielního háku lano spojilo s letadlem.Klesající závaží spolu s točícími vrtulemi udělilo letadlu startovací rychlost 10-12m/s, čímž se letadlo vzneslo ještě dříve,než dostihlo konce kolejnice.

Výškové kormidlo se řídilo levou pákou. Přitáhl-li ji aviatik k sobě, letadlo stoupalo, v opačném případě klesalo. Směrové zadní kormidlo se ovládalo pravou pákou, jejím klopením ve směru letu a natáčením v rovině kolmé ke směru letu. To umožňovalo stáčení kormidla do příslušného směru letu a křivení pružných konců křídel, a tím i dokonalé ovládání letadla, hlavně při letu v oblouku o malém poloměru a odolávání postrannímu větru.

Wilbur Wright vykonal celou řadu úspěšných letů v USA. 29. září 1909 obletěl sochu Svobody v New Yorku a 4. října vzletěl z Govenors na Islandu, vznesl se až nad Hudson a vrátil se na místo vzletu. Orville Wright mezi tím létal v Evropě. Na letišti u Postupini počátkem října 1909 vzlétl do výšky 400 m. Wrightův žák hrabě Lambert dne 18. října 1909 vzlétl na Wrightu z letiště v Juvisy, zaletěl nad Paříž a ve výši 350 až 400 m obletěl Eiffelovu věž a vrátil se na místo vzletu.

Sebevědomé vystoupení bratří Wrightů a jejich bezpečné lety rozníttily v Evropě, a zvláště ve Francii pravou horečku leteckého konstruktérství.

Obrázky: letadel bratří Wrightů

Dokumentace: 19/J. Trůneček: Vzduchoplavba, 1911
22/: Edmond Petite: Histoire Mondiale de l'Aviation
23/ Volfgang Lochner: Weltgeschichte der Luftfahrt
32/e,f,h: Katalogy muzeí

"Nesmíme připustit, aby aeroplán byl dokončen v Americe!" provolával zoufale dělostřelecký setník Ferdinand Ferber, jeden z nejznamenitějších průkopníků a zakladatelů francouzské aviatické školy. To bylo v době, kdy do Francie docházely zprávy o úspěšných pokusech bratří Wrightů v Americe. Ferber, pseudonymem "DE RUE" započal pokusy se snášecími letadly v roce 1899 po vzoru německého Lilienthala, později Američana Octave Chanutea, A.M.Herringa a bratří Wrightů. Po svém propuštění z vojenské služby nastoupil u nově založené společnosti ANTOINETTE jako inženýr. Vedoucím inženýrem zde byl Léon Levavasseur, konstruktér známého leteckého motoru pro letadla Antoinette. Ferber byl inspirátorem proslulých letadel francouzské letecké školy Santos Dumonta, Farmana, Delagrange, Blériota a j.

První Ferberova snášecí letadla nebyla příliš úspěšná, byla nestabilní, s maximálním doletem 50 m. V dalších pokusech pokračoval Ferber s G.Voisinem a Archdeaconem. Nové letadlo opatřil Buchetovým motorem o výkonu 4,2 kW, hmotnosti 39 kg. Motor poháněl dvě protiběžné vrtule na jedné ose. Hmotnost letadla i s aviatikem byla 230 kg, rozpětí křídel 10 m a jejich šířka byla 2,5 m. Letadlo zkoušel na zvlášť k tomu účelu vykonstruovaném jeřábu 18 m vysokém, s otočným ramenem délky 30 m. Na jeden konec se zavěšovalo zkoušené letadlo a na druhém konci se vyvažovalo protizávažím. Slabý motor však nestačil zvednout letadlo a ani další vylepšené konstrukce aeroplánů nedosáhly žádoucích výsledků. Úspěšným se stal až letoun s pořadovým typovým označením č.9, známý pod jménem ANTOINETTE 3.

Byl to dvouplošník odvozený ze snášecích letadel typu Chanuteova a bratří Wrightů. Rozpětí jeho bylo 11 m, šířka nosných ploch ploch 1,8 m, od sebe vzdálených 1,8 m. Nosné plochy byly mírně vyklenuté, uspořádané do tvaru rozevřeného písmene "V". Byly ze dřeva,

na spodní straně potaženy plátnem.Vzpěry mezi křídly,zvané též sloupky,byly z bambusu.Letadlo vzadu, neslo na jednoduchém nosníku dvouplošné směrové kormidlo a vpředu jednoplošné kormidlo výškové.Motor Antoinette(o výkonu 35 kW) pohánněl dřevěnou vrtuli průměru 2,2 m.Sedadlo aviatika bylo umístěno mezi křídly.Podvozek byl opatřen dvěma bicyklovými koly,uspořádanými za sebou, opatřenými olejovými tlumiči.Hmotnost letadla byla 400 kg.S letadlem na letišti v Issy les Moulineaux létal nejdříve Ferber a po něm Legagneux. Dne 22.září 1909 s ním vzlétl za větru 10 m/s Ferber.V zatáčce byl sražen větrem.Letadlo havarovalo a v jeho troskách Ferber zahynul.

Setník Ferber byl autorem četných děl o aviatice, jež učinily z něj autoritu.Byl ředitelem školy pilotů, jež řídila Ligue Aérienne v Juvisy,tajemníkem aviatické komise francouzského Aéro-Clubu a členem správní rady společnosti „Société d'Encouragement à l'Aviation" a „Compagnie d'Aviation" a konečně členem správní rady „Société Antoinette".Nejznámější jeho díla o aviatice jsou:"Le progrès de l'Aviation depuis 1891 par le vol plané" z roku 1905 a"Pas à pas, saut à saut,vol à vol" z roku 1906.

Přehlédneme-li první francouzské letadlo,známé jako Aderův Avion III ,které dne 14.října 1897 se poprvé zvedlo ze země na vojenském cvičišti v Satory a těsně nad zemí ulétlo dráhu 300 m, pak nejvýznamnější v historii francouzské aviatiky byl den 13.září 1906.V ten den se vznesl do výšky jednoho metru Santos Dumont na louce Bagatelle v Boulongeském lesíku v Paříži.300 diváků bylo svědkem,jak se slavný vzduchoplavec vznesl na letadle vlastní konstrukce výroby a ulétl vzdálenost sedmi metrů.

Letadlo Santos Dumonta bylo velmi jednoduše stavěné letadlo z bambusových tyčí a plátna po vzoru Hargraveových létajících draků.Byl to neforemný dvouplošník,s křídly sestavenými do tvaru

silně rozevřeného písmena "V".Prostor mezi křídly byl svislými stěnami rozdělen do šesti komor.Od křídel kupředu vybíhal dutý hranolovitý "krk" a na něj bylo nasazeno hranolovité směrové a výškové kormidlo.Nosné plochy byly dolů vyduté a měly rozpětí 12 m.Před nosnými plochami,kde se "krk" spojoval s křídly,bylo místo pro pilota.Osmiválcový motor Antoinette o výkonu 36,8 kW poháněl tlačnou vrtuli o průměru 2 m.Letadlo startovalo na dvou bicyklových kolech.Po startu dlouhém asi 200 m se letadlo při rychlosti 12-15 m/s vzneslo do malé výšky. 23.října 1906 ulétl 50 m ve výši 2 m a to stačilo k tomu,aby získal Archdeaconovu cenu 2000 F určenou "vzduchoplavci,který na dynamickém stroji uletí v jakékoliv výšce dráhu 25 m".

Podobné konstrukce bylo další Santos Dumontovo letadlo zvané "Dravý pták",s nímž 12.listopadu 1896 na louce Bagatelle získal letem dlouhým 200 m cenu francouzského aeroklubu, jež náležela "aviatikovi,který na dynamickém letadle ulétne nejméně 100 m." Přes nová konstruktivní vylepšení nedosáhl "Dravý pták" větších úspěchů.Letadlo se při pokusech v roce 1907 zničilo, takže Santos Dumont zanechal dalších pokusů s dvouplošníky a obrátil svoji pozornost na konstrukce jednoplošníků,s nimiž dosáhl znamenitých výsledků.V roce 1907 postavil v pořadí své 19.letadlo,které nazval "Libellule".Mělo hmotnost 57 kg a motor Dutheil-Chalmers,o výkonu 17,4 kW.Další typ"Demoiselle" uletěl dne 13.září 1907 dráhu 8 km rychlostí 96 km/hod.Toto úspěšné letadlo vystavoval na první vzduchoplavecké výstavě v Paříži v roce 1908.Vyráběla jej firma Bayard-Clément a prodávala za"lidovou cenu" 7.500 F.Letadlo mělo rozpětí 5,5 m,délku 6 m,hmotnost 67 kg.Křídla byla sestavena do tvaru písmene "V",křivitelná na svých koncích a potažena byla lakovaným hedvábím.Trup tvořil příhradový nosník z bambusu,zakončený křížově upraveným směrovým a výškovým kormidlem,chráněným

podpěrou-"berlou".Letadlo mělo dvouválcový motor Darracq,výkonu 35,7 kW a vrtuli Chauviér o průměru 1,35 m.Motor byl umístěn pod křídlem a poháněl vrtuli prostřednictvím řemenového převodu.Santos Dumont seděl na ~~primitivním~~ jednoduchém sedadle za motorem a řídil letadlo třemi pákami.Následovalo několik dalších vylepšených verzí tohoto typu letadla,z nichž typové označení Nr 22 dosahovalo rychlosti 110 km/hod.

Odvážný a podnikavý Santos Dumont byl syn zámožného brazilského kávového plantážníka ze San Paolo.V Paříži si krátil dlouhé chvíle automobilismem a vzduchoplavbou.Nejdříve začal se stavbou řiditelných vzducholodí.Postavil jich celkem 14.Nejúspěšnější byla vzducholoď s označením No 6.Památným letem dne 19.října 1901 získal 100.000 franků,cenu Francouzského Aeroklubu založenou jeho předsedou Deutsch de La Meurthem.Vzlétl se vzducholodí z "aerostatického parku" v Saint Cloud,dvakrát obletěl Eiffelovu věž a vrátil se na místo startu.Let trval 40 sec. a vzducholoď letěla rychlostí 7-8/ m/sec. 30 minut

Bratři Gabriel/narozen 5.2.1880 v Belleville sur Saone/ a Charles/narozen 12.7.1882 v Lyonu/Voisinové,začali létat se snášecími letadly na písčitých přesypech mořského pobřeží v Normandii.Jejich nákladné pokusy financoval Archdeacon a po něm L.Blériot,tehdy ještě výrobce automobilů a Voisinům tak umožnil založit první továrnu na letadla v Billancourt a vyrábět letadla vlastní konstrukce.Základní kapitál se však nákladným pokusnictvím brzy vyčerpal a výzkum i výroba letadel se zastavila.Na činnost Voisinů soustředil pozornost mladý a bohatý sochař Léon Delagrange a financoval stavbu velkého letadla,konstrukce geniálního inženýra Colliexa.S tímto letadlem uletí G.Voisin dne 30.března 1907 vzdálenost nejprve 25 m a při posledním letu 60 m.Podobné letadlo si u Voisinů objednal Henri Farman,automo-

bilový závodník,syn anglického diplomata,usedlého v Paříži,ale s podmínkou,že zaplatí,až s ním uletí v přímém směru 1 km.Letadlo bylo úspěšné a Voisinové s tímto typem hned zahájili novou výrobu v továrně,která měla dílny,montážní haly,sklady,kanceláře a zkušebny.Dále se zde vyráběla letadla různých konstrukcí/bratří Voisinů,Perbera,Blériota/,ale též podle specielních požadavků samotných objednatelů.Postavena zde byla letadla známá pod různými jmény,jako letadlo Farmanovo,Délagrengeovo,Zipfelovo,barona de Caters,Moore Brabazonovo,Gaupyho,Bolotovo a j.,jež vesměs nesly charakteristiku jednoho,typově stejného aeroplánu.

Nejúspěšnější bylo letadlo Farmanovo,na kterém sám Farman uletěl dne 13.ledna 1908 na"uzavřeném okruhu-cercle cirquit" 1 km a získal tím cenu 50.000 F,dotovanou Deutsch de la Meurthem a Archdeaconem.

Farmanův dvouplošník měl rozpětí 10 m,nosné plochy byly dolu parabolicky vyduté,2 m široké,křídla byla mezi sebou vystužena vzpěrami a vypnuta ocelovými dráty.Kostra křídel byla z jasanového dřeva a potažena oboustranně nafermežovaným plátnem.Spodní plocha nesla motor,sedadlo pro pilota,přistávací zařízení a ve vzdálenosti 4 m od křídel byla stabilizační hranolovitá komora,jejíž horní a dolní stěna byly zároveň nosnými plochami,rozpětí 2,5 m,šířce 2 m,od sebe vzdálené 1,5 m.Uprostřed mezi oběma pevnými stěnami bylo pohyblivé směrové kormidlo.Stabilizační komora byla s nosnými plochami spojena nosníkem z ocelových trubek.

Vpředu,1,5 m od spodní nosné plochy byla "loďka",čtverhranný mřížový nosník,který v zadní části nesl motor,nádrže,sedadlo pro aviatika,řídící zařízení a vpředu jednoplošné výškové kormidlo o rozpětí 5 m,šířce 1,5 m.Letadlo bylo vybaveno osmiválcovým motorem Antoinette,výkonu 25,7 kW s vrtulí o průměru 2,3 m.Náboj vrtule byl ocelový,ramena vrtule z ocelových trubek a listy vrtu-

le z hliníkového plechu.Výškové a směrové kormidlo se ovládalo volantem.Klopením volantu k sobě a od sebe se řídilo výškové kormidlo,otáčením volantu vpravo a vlevo kormidlo směrové.Podvozek byl čtyřkolový,odpérovaný vzpružinami,které vyrovnávaly nerovnosti terénu až do výšky 60 cm.Rámy kol se při tom daly otáčet kolem svislých čepů,pevně spolu spojených a to umožňovalo rovnoběžné nastavění kol.Při startu byl sklon nosných ploch větší než za letu. Nejdříve se musela zvednout zadní část letadla,potom se podrovnalo,aby se vpřed pohybovalo ~~než~~ na kolech,až se vzneslo.Podvozek byl sice těžký,ale pevný a osvědčil se.Hmotnost letadla byla 540/-570 kg.Letadlo létalo průměrnou rychlostí 16-19 m/s.

U novějších letadel typu Voisin byly nosné plochy spojeny kolmými stěnami,které měly stabilizovat kývání letadla za letu.Osvědčovalo se to za klidného,bezvětrného počasí,ale za silného větru bylo tímto uspořádáním zcela neovladatelné.

V roce 1908 se bratři Farmanové spojili a založili továrnu na letadla,jež nesla označení Farman Fréres.Vyráběla vylepšený typ letadla s křidélky na konci křídel po způsobu bratří Wrightů.Pohyby křídel se vázaly na pohyb směrového kormidla tak,že v zatáčce se klopilo příslušné křidélko,zatím co druhé se zvedalo.Zatáčky se tak zkracovaly do menších poloměrů,narušovala se však příčná stabilita.Farman proto zvětšil horní nosnou plochu stabilizační komory a nad ní umístil(ve stejné vzdálenosti)nosnou plochu třetí,která byla odnímatelná.Přistávací zařízení zjednodušil a odlehčil.S takto vylepšeným typem letadla chtěl získat Michelinovu cenu,ale nepodařilo se mu to.Letadlo prodal v roce 1909 do Vídně "Syndikátu pro pořádání veřejných letů".Letadlo se však při veřejném letu vůbec nevzneslo.Nabídl proto této společnosti nový vylepšený typ,který při veřejném letu konečně vzlétl.U tohoto letadla nahradil svislé plochy mezi křídly vzpěrami z ocelových

trubek.Zadní stabilizační komora byla otočná a při přistávání ji bylo možné zvedat.Letadlo mělo Renaultův motor o výkonu 42,3 kW, který otáčel vrtulí o průměru 2,5 m.Hmotnost letadla byla 270 kg.

S tímto letadlem se podařilo jednomu nejlepšímu žákovi Farmanovy pilotní školy,Robertu Sommerovi,překonat dne 4.srpna 1909,na letišti v Chalons,Wrightův vytrvalostní rekord,letem v trvání dvě hodiny 27 sec.R.Sommer si založil v roce 1909 vlastní továrnu na letadla v Chalons v Ardenách.Sommerovo letadlo(s pilotem H.Pequetem)dne 18.2.1911 letělo jako první na světě s leteckou poštou z Allahabádu do Nani ve Indii.

Bratři Farmanové se nakonec rozešli a založili vlastní letecké továrny s označením Henri Farman-Camp de Chalons.a Maurice Farman přizval další společníky a letecká továrna nesla označení:Farman & Kellner & Neubauer-Boulogne sur Seine.

Farmanova letadla byla velmi úspěšná a dosáhla celé řady znamenitých úspěchů.

Obrázky:letadlo:S.Dumonta,bratří Farmanů,Voisinů,Delagrange, Sommera.

Dokumentace: 19:J.Trůneček:Vzduchoplavba 1911,
22:R.Petite Histoire Mondiale de l'Aviataion
23:V.Lochner:Weltgeschichte der Luftfahrt
32:Katalogy muzeí:Paříž,Londýn
34:Air Enthusiast International,GB.

10 NEJSLAVNĚJŠÍ AVIATIK

Byl jím Louis Blériot.Narodil se 1.7.1872 v Cambrei ve Francii. První létající stroj s motorem na kyslíkník uhličitý postavil v roce 1909.Nezdary s tímto letounem s mávajícími křídly přivedly Blériota k novým konstrukcím"drakovitých letadel",které stavěl v Sourcoufově továrny na balony v Paříži.Letadlo konstruoval inženýr Gabriel Voisin a Blériot tuto stavbu financoval.Aeroplán s přední hranolovitou a zadní eliptickou komorou spočíval na dvou plovácích a do vzduchu musel být vytažen ve vleku za motorovým člunem Antoinette.Letadlo-ve vzduchu nestabilní-se při prvním vzletu zřítilo z výše 10 m a potopilo.

Ve francouzském Aeroklubu,založeném v roce 1898,vzniklo za předsednictví Ernsta Archdeacona v roce 1905 velmi silné hnutí na podporu "dynamického letu".Blériot v samém začátku se stal jeho přívržencem,i když byl stihán početnými nezdary v jeho uskutečnění.

Blériot s bratry Voisiny založil první dílnu na výrobu motorových letadel.Aeroplán,který z ní jako první vyšel,měl elipsovitá křídla,uspořádána za sebou do dvou komor.Kostra jejich křídel byla z dutých jasanových tyčí a potahy křídel byly z francouzského hedvábí.Motor Antoinette(o výkonu 17,5 kW) poháněl pomocí dvou ohebných hřídelí,dvě vpředu umístěné,protiběžné vrtule o průměru 2 m.Před vrtulemi bylo výškové kormidlo.S tímto letadlem podnikl Blériot v roce 1906 let na jezeře Enghienském.Hned po startu aeroplán havaroval a padl i s Blériotem do vody a nechybělo mnoho,že se Blériot neutopil.Nikdy se nenaučil plavat a vody se bál.Po tomto nezdařeném pokuse přestal s létáním nad vodou a další stroje(dvouplošníky) vybavoval pevnými podvozky s dvěma odpérovanými koly.Ani s tímto typem nedosáhl žádoucího výsledku.Upustil nadobro od konstrukce dvouplošníků a u bratří Voisinů začal se stavbou jednoplošníků.

První Blériotův jednoplošník,pojmenovaný Canard/kachna/ měl tvar

bezocasého ptáka,s dlouhým krkem,na konci opatřeným kormidlem,po vzoru letadel Santos Dumonta.Křídla měla tvar semene indického stromu Zanonia.Stabilitu stroje zajišťovalo vyklenutí konců křídel.Dřevěná křídla byla potažena pergamenovým papírem.Motor Antoinette (o výkonu 17 kW) pohánět dvouramennou vrtuli.Podvozek měl dvě bicyklová kola,dobře odpérovaná.Při prvním startu aeroplán nevzlétl.Na radu tehdejšího leteckého odborníka setníka Ferbera Blériot snížil stoupání vrtule a tak se mu podařilo na letišti v Issy les Moulineux vzlétnout do výše 25 m.Výškové kormidlo mu nahrazovalo sedadlo,jehož polohu mohl měnit,a tím posunovat těžiště.Při druhém vzletu ulétl vzdálenost 150 m.Několikrát havaroval,ale to Blériota nijak neodradilo od dalších konstrukcí a létání.Vyměnil motor za silnější (36 kW),vrtuli za čtyřramennou,potahy křídel natřel kopálovým lakem a tím se mu podařilo vylepšit výkon aeroplánu.Letadlo mělo délku 11 m,nosnou plochu 25 m^2,vrtule měla průměr dva metry a hmotnost letadla byla 425 kg.

Velmi dobrých výsledků dosáhl v roce 1908 s letadlem označeným B-VIII.Bylo dlouhé 10 m a jeho zád nesla směrové a výškové kormidlo,konce křídel nesly křidélka,čímž napodobil křivení konců křídel, jako tomu bylo u letadel bratří Wrightů.Motor Antoinette o výkonu 36 kW pohánět vrtulí o průměru dvou metrů.Letadlo spočívalo na dobře odpérovaném podvozku se dvěma koly a jedním kolem na zádi trupu,ostruhovým. ~~Dne~~ 17.června 1908 ulétl 600 m ve výši 4 m. ~~Dne~~ 19.června 1908 vykonal Blériot již 12 letů,dlouhých 600-700 metrů. Zdokonalený typ B-VIII bis se po havarii zničil.Následovaly další typy B-IX a B-X,které vystavoval na první celosvětové vzduchoplavecké výstavě v Paříži.S letadlem B-IX vykonal první let na uzavřeném okruhu-cercle circuit.Startoval ~~dne~~ 31.10.1908 v Toury,letěl na Artenay a zpět do Toury.Cestou dvakrát přistál.Jednou pro poruchu na motoru a podruhé u hostince,kde vyčkával doprovod svých

Cestou dvakrát přistál.Jednou pro závadu na motoru a podruhé přistál u hostince a vyčkával zde doprovod svých přátel,kteří jej stíhali automobilem.Celkem ulétl 30 km ve výšce 40 m,rychlostí 40 km/hod.

Letadla B IX a X měla rozpětí 10 m,nosná plocha měla 25 m^2,délu 12 m a hmotnost 650 kg.Motor Antoinette 50 HP, s karburátorem a chladičem na předku trupu,poháněl vrtulí čtyřramennou z hliníkového plechu.Trup byl vpředu čtverhranný a od sedadla pilota trojboký,potažený naolejovaným papírem.U typu B X byl trup až po sedadlo pilota kryt papírem,ostatní část trupu byla nekrytá.Trupy byly z jasanového dřeva s příčnými drátěnými výstuhami.

Jednoplošník B XI byl nejmenší a nejlehčí jednoplošník,jaký kdy Blériot postavil.Měl rozpětí 8,6 m délu 7,8 m.Křídla bez křidélek byla 1,8 m široká a sestavena do širocerozevřeného písmene"V".Zaokrouhlené konce křídel byly po vzoru Wrighta křivitelné.Křídla byla stužena dráty,nahoře i dole upnuta dráty k trupu aeroplánu.Stabilizační plocha měla 1,6 m^2,výškové kormidlo 1,4 m^2,směrové kormidlo na konci trupu 0,42 m^2 a ovládalo se dvouramennou možní pákou.

Důležitou části řízení byl t.zv.zvon-la cloche/kloš/knipl, kterým se ovládalo křivení konců nosných ploch a zároveň výškové kormidlo.Zvon byl upevněn na stojaté páce kruhového průřezu, jejíž horní,ručním ~~kolečkem~~/volantem/opatřený konec držel aviatil v ruce.Páka byla dole opatřena kardanovým kloubem,který umožňoval pohyby ve všech směrech.Na obvodu zvonu byly upevněny čtyři dráty.Přední a zadní drát vedl přes kladky k výškovému kormidlu.Pohybem řídící páky dopředu se skláněla přední strana kormidla dolů a letadlo při této poloze kormidel stoupalo,pohybem páky dozadu,klesalo.Postranní dva dráty vedeny přes dvoura-

47a)

mennou páku,uloženou pod trupem,v místě pilotova sedadla, vedly koncům křídel.Nakláněním páky nalevo nebo napravo se křivily příslušné konce křídel,čímž se usnadňoval let v oblouku a udržovala příčná stabilita letu.

Směrové kormidlo na konci trupu se ovládalo nožní dvouramennou pákou.Hmotnost letadla byla 350 kg.

První letadla B-XI měla na předku trupu,před pilotem,kolmou stabilizační plochu.Ukázalo se,že narušuje stabilitu letadla za letu a byla proto postupně odstraněna.

Letadla B-XI měla motor Anzani výkonu 22 kW,vrtuli dřevěnou Chauvier o průměru 2 m a stoupání 0,8m.Podvozek byl jasanový s dvěma bicyklovými koly,zavěšenými ve vidlicích,uložených dále v jasanových rámech,odpérovaných gumovými provazci/též gumicuky/.Obě vidlice byly spoju spojeny a opatřeny kloubem,takže se kola vždy otáčela samočinně do směru jízdy.Třetí kolo ostruhové,které umožňovalo rychlejší start,bylo rovněž odpérované a otočné.Letadlo i s aviatikem mělo hmotnost 330 kg.

Blériotovo letadlo B-XI bylo jedno z neúspěšnějších letadel na světě.Institut de France udělil dne 16.června 1909 Blériotovi za jeho vědecké práce v letectví cenu 50000 F.Dne 14.července 1909 získal Blériot svým cestovním letem z Étampes do Chevilly u Orléans,za něhož proletěl v 45 minutách dráhu 40 km ve výši 50 m, cenu francouzské vlády ve výši 11.000 F.

Obrázky:Blériotova letadla

Dokumentace:19:J.Trůneček:Vzduchoplavba,1911.
22:E.Petite:Histoire Mondiale De L'Aviation
32:katalog leteckého musea v Paříži
34:Air Enthusiast International,GB

Inženýr Jan Kašpar několikrát navštívil Paříž a při tom nikdy neopomenul se zastavit v ulici 48 Rue des Écoles, v malém krámku, s modře natřeným portálem a honosným označením P.L.Vivien, Museé de l'air. Ludvík Vivien, zapálený bibliofil pro aeronautiku, zde nashromáždil literaturu z celého světa o vzduchoplavbě, balonech, historické kresby a rytiny, znázorňující všemožné ~~ty~~ stroje, mnohdy bizarních tvarů, s nimiž se člověk od nepaměti pokoušel vznést nad svoji rodnou zem. V nekonečné ~~té~~ spleti všech těch nápadů, pokusů, mnohdy naivních i odvážných, bylo nesnadné rozpoznat, kdo letěl první?

K uskutečnění takového letu měl člověk v údobí legend a bájí předobraz v lehkosti a eleganci ptačího letu.

"Křídla to budou, která budou dobývat svět!" zněla slova proroků...

Z celé ~~té~~ řady doložených zpráv a podkladů o činnosti lidského génia, tápání a fantastických nápadů, v hranicích oblasti mezi věděním, nadějemi a sny, se zcela bez jakéhokoliv preludia objevuje geniální postava Leonarda Da Vinci a jím se začínají psát dějiny letu člověka.

Leonardo da Vinci ve svých prorockých a přesvědčivých slovech dospěl ke zcela reálným představám "létajícího stroje."

" Kdo pozoruje let ptáků, míní, že není nic snazšího, nežli opatřit dvojici křídel a napodobit jej. Pták bije do vzduchu svými perutěmi a bije do nich větší silou, nežli může vzduch unikat a stlačuje jej tak, jak stlačuje spáč peří ve svém záhlavci."

"A velký pták provede jednou svůj let a naplní svět svou slávou a universum úžasem a věčná gloriola bude tomu místu, kde se zrodí."

Cesta k úspěšnému letu člověka vedla nepřímo přes přístroje lehčí než vzduch. Nebylo tehdy většího vynálezu k splnění tohoto dávného snu lidstva, než vynález balónu. Ten naplněn lehkým plynem byl již zcela způsobilý pro let člověka. Po vzletu prvního balónu

naplněného horkým vzduchem,bratří Montgolfierových,ve francouzském Annonay v roce 1783,následoval jej další let již s lidskou posádkou,kterou tvořili Jean Francois Pilatr de Rozier a François d'Arland.Tímto letem balónu již člověk létal.Ještě téhož roku balón naplněný vodíkem,se samotným vynálezcem vodíku J.A.C.Charlesem, vystoupil až do výšky 3000 m.

V celých zástupech proudilo lidstvo na aerodromy,aby uviděl aerostat-balón-a hned v samém začátku předvídalo balonové vzduchoplavbě tu nejvalkolepější budoucnost.Člověk létal,ale v boji se vzdušným mořem byl bezmocný.Letěl vždy tam,kam se chtělo větru. Mnohem déle trvalo,než člověk vytvořil křídla,která-hnaná motorem-lehce překonávala odpor vzduchu.Tento složitý úkol potřeboval ještě padesát a v principu 150 let,než byl vyřešen.

V historii letectví zůstává nezodpovězena otázka,kdo letěl první?Pokusy s létajícími stroji těžšími než vzduch měly střídavé úspěchy a při tom každý z nich znamenal vždy významný krok vpřed. První let představuje globální výsledek celé série myšlenek,objevů,experimentů a mravenčí práce každého vynálezce,konstruktéra, aviatika.Letadlo se nerodilo najednou a není také výplodem jednoho geniálního člověka.Dnes létá téměř vše,co bylo kdy pro létání vynalezeno.Proto každé rozlišení anebo určení prvenství je nepřesné,zahaleno různými dohady,ovlivněno prvky patriotismu,šovinismu, čímž jakékoliv zveřejnění prvenství ztrácí mnoho na své důležitosti.

Definici prvního letu dosud nikdo nestanovil.Jak takový let měl vypadat,aby mu byl přiznán charakter prvního letu?.Měl k tomu postačit létající model,skok anebo let člověka s drakem,kluzákem, sháňecím letadlem anebo motorovým letadlem?Měl to být přímý let, v oblouku,na uzavřeném okruhu anebo měl aeroplán jen vzlétnout a přistát,aniž by se poškodil?x

W.Wright se svým motorovým letadlem se poprvé odpoutal od zemské tíže ~~dne~~ 17.12.1903 a za let dlouhý 53 m,ve výšce 2 m,v trvání 12 sec,mu bylo přiznáno prvenství prvního motorového letu.

Z chronologií významných úspěchů v experimentování v letectví lze vyčíst tato prvenství.Pokud jde o"plachry,snášecí letadla, kluzáky",je určení těch prvních,kteří letěli,ani dnes jisté.

V Anglii to byl George Cayley/1852/,ve Francii Le Bris/1856/ v jižní Africe J.G.Household/1871-1875/,v Německu O.Lilienthal /1891/.

Složitější je určení prvenství u motorových letadel.Francouzi uvádějí jména Felix du Temple/1874/ a Clement Ader/1890/,Rusové A.F.Možajeki/1882-1884/,Angličané H.S.Maxim/1894/,Němci K.Jatho /1903/,Rakušané W.Kress/1901/,Američané Wrighty/1903/.

Průkopnické údobí bohatí na smělé myšlenky,objevy,experimenty, je možno pro porovnání jednotlivých úspěchů dát do následujícího přehledu:

Angličan Sir George Cayley pocházel z Bromtonu z Yorkshire.Z pozorování letů ptáků usoudil,že let člověka s mávavými křídly je neuskutečnitelný.Postavil mnoho modelů letadel,které měly již ocasní plochy,přestavitelná kormidla,proudnicový tvar trupu.Proti borcení jednotlivých částí letadla využíval úhlopříčné výstuhy a příhradové stužené nosníky.Cayley chtěl Anglii zajistit prvenství v plavbě vzduchem,a proto uvažoval již o prvním motoru, "pohybovači modelu-proppelinga apparatus".Jeho modely dosahovaly stále větších rozměrů a za letu větší stability a vzdálenosti v doletu.Někdy se i stalo,že Cayley byl vynesen do vzduchu a několika metrech vlečen nad zemí.Své zkušenosti z nesčetných pokusů a pozorování shrnul do své práce o letectví"Essay sur les principes mecanique de la navigation aerien",jež pojednává o letadlech těžších vzduchu,o nakloněných nosných plochách,vrtulích a parních

motorech.

Francouz Jean Marie le Brie sestrojil v roce 1856 snášecí letadlo ptačího vzhledu-albatrosa.Jeho křídla se nechala nastavět k trupu v libovolném úhlu-náběhu.Se dvěma muži se mu prý podařilo vzlétnout do výše 100 m.V roce 1867 se jeho model vlivem špatné stability zřítil.

V roce 1871 přinesl francouzský časopis „L'Aéronaut" obrázek a popis aeroplánu,který nesl všechny znaky dnešního letadla.Jeho otcem byl Alphons Pénaud.Francouzské společnosti pro leteckou dopravu jej předvedl v roce 1871.Aeroplán byl nazván Automoteur Equilibre Automatique,byl poháněn gumovým svazkem.Velkým Pénaudovým rokem byl rok 1876,kdy se svým asistentem Gauchotem předvedl veřejnosti "létající křídlo."Křídlo mělo eliptický půdorys,na konci plováky,nosníky byly kovové,vrtule měla přestavitelné listy,podvozek se vzduchovými tlumiči nárazů byl zatažitelný.Letadlo mělo kýlovou plochu, kormidla se ovládala řídící pákou,mělo ostruhu,otáčkoměr,sklonoměr, opěradlo hlavy pilota,chráněného závětrným štítkem.Genidlně byl promyšlen motor,ale pro letadlo byl příliš těžký.Pénaud nakonec přiznal, že bez dobrého motoru se letadlo nikdy nezvedne.

Velmi vážné projekty letadel ve Francii uváděl Polák Stephan Drzewiecki.Inženýrká studia vykonal na škole Central a stal se vědcem v oboru letectví"in partibus infidelium".Od roku 1877 publikoval mnoho prací o mechanickém letu a o vrtulích.Byl konstruktérem a výrobcem vrtulí,známých pod jménem Normale,vyráběných firmou Rasjanin Ratmanoff Paříž.

John Goodman Household,anglický emigrant,letěl na letadle vlastní konstrukce z kopce poblíž farmy Karkloof u Howick Falla v Natalu,v Jižní Africe.Podrobnosti o jeho letu nejsou známy,je toliko udáván časový údaj prvních letů v ~~roce~~ letech 1871-1875.

Německý strojní inženýr Otto Lilienthal, rodák z Anklamu v Pomořansku, spolu s bratrem stavitelem Gustavem si postavili v letech 1890-1896 snášecí letadlo vlastní konstrukce. Jejich peruťové letadlo velmi složité konstrukce, sestávalo ze čtyř malých a dvou velkých perutí, jež se střídavým šlapáním prostřednictvím zvláštního systému uváděly do pohybu nahoru a dolů a tak se podařilo vyvinout vznosnou sílu až 40 kg.

Po dlouhých studiích ptačího letu, jichž výsledky zveřejnili v knize "Der Vogelflug als Grundlage der Flieger Kunst", přikročili v roce 1890 ke konstrukci snášecího letadla ve tvaru jednoplošníku, s kruhovými křídly o rozpětí 17 m, potaženými voskovaným plátnem. Letadlo mělo směrové a výškové kormidlo, smadno odnímatelná křídla a hmotnost 20 kg. Křídla byla upevněna na zvláštním prstenci, v jehož středu stál aviatik a předloktím se opíral o vypolštářované podélné příčky a přidržoval se letadla pomocí dvou držadel. Stabilitu letadla udržoval překládáním těžiště těla. Své lety začínal velmi opatrně, a to nejdříve skoky z výše 1-2 m. Ve spolupráci se zaměstnancem svého podniku Hugonem Eulitzem postavil si na Maihöhe u Steglitz věžovitou kůlnu a z její plochá střechy podnikal proti větru snášecí lety, při nichž uletěl až 250 m. Později se přestěhoval se svými pokusy do Rhinovských hor u Rathenova. Zde vykonal na stoletá jednak s jednoplošníky, ale také s dvouplošníkem, který sestrojil v roce 1895. Ten měl rozpětí 5,5 m, plochu křídel 18 m^2, horní nosná plocha překrývala spodní. Výsledky svých letů Lilienthal uveřejňoval v berlínském týdeníku Prometheus a časopise, Zeitschrift für Luftschiffahrt". Poslední svoje letadlo opatřil motorem na stlačený kysličník uhličitý o výkonu 1,8 kW) a jím poháněl zvláštní "peruťový propeller", jehož perutě mávaly kolem čepů rovnoběžných se směrem letu. Mávání perutí prodlužovalo dolet při snášecím letu. Rozpětí pevných křídel bylo 8 m.

Dne 9.srpna 1896 podnikl O.Lilienthal na Stohlenbergu let se snášecím dvouplošníkem (ještě málo vyzkoušeném) a pokoušel se řídit výškové kormidlo pohybem hlavy. První let se mu vydařil, při druhém havaroval a smrtelně se zranil.

Lilienthalova tragédie nadlouho odradila další průkopníky letectví pracovat v aviatice a způsobila, že Německo se značně zpozdilo ve vývoji této problematiky a zařadilo se až za Francii a Ameriku.

Dráha natoupená Lilienthalem našla napodobitele i v jiných zemích. Anglický námořní inženýr Percy Sinclair Pilcher si v roce 1884 zakoupil Lilienthalovo letadlo, zdokonalil jej, vybavil motorem o výkonu 3 kW a dne 30.září 1899 jej předváděl členům Anglické aeronautické společnosti. Vzlétl do výše 10 m, ale v zápětí se zřítil a smrtelně zranil. Příčinou havárie byl silný déšť při předvádění, který způsobil, že výstužná konopná lana se v dešti příliš napnula a kormidla rozlomila.

Se snášecími letadly Lilienthalova typu létal v Americe inženýr Octave Chanut, původem Francouz. Se svým asistentem A.M.Herringem zdokonalili stabilitu Lilienthalova letadla tím, že zavedli kroucení konců křídel. Letadlo s typovým označením Multiple Winged mělo šest párů nad sebou uspořádaných nosných ploch. S posledním typem (trojplošníkem) dosáhli stejných výsledků jako bratři Wrightové, kterým nakonec tento typ letadla přenechali.

Slavný americký hvězdář Samuel Pierpont Langley provedl celou řadu pokusů s modely letadel, které zkoušel jejich zavěšováním na speciálním kolotoči, otáčejícím se až 45 m/s. Výsledky svých pozorování zveřejnil v roce 1901 v knize „Experiments in Aerodynamics". Postavil celkem šest modelů, z nichž typ Aerodrom 5 uletěl za 1,6 min ve výši 900 m/30 m. Pokusy konal na řece Potomak u Washingtonu. Letadla startovala se střechy plovoucího hangáru a parní motory jejich měly

výkon 0,5 - 1,5 kW.Kostry letadel byly z ocelových trubek a aby se letadla při pokusech nepotopila,byla vybavena plováky.Poslední letadlo mělo plochu křídel 97 m^2 a spolu s pilotem mělo hmotnost 366 kg. 8.září 1902-vybaveno pětiválcovým benzinovým motorem o výkonu 38 kW-vzlétlo do výšky 30 m a z té se zřítilo s Manleyem do řeky.

Američané před úspěchy bratří Wrightů kladou zdařilé lety německého Američana Gustava Weismkopfa-Gustave Whiteheada, s letadlem vlastní konstrukce vybavené parním motorem,s nímž v dubnu 1899 letěl v Johnstownu v Pensylvánii a uletěl dráhu 700 m.Jeho poslední typ 21, rozpětí 10 m,s petrolejovým motorem uletěl 15.ledna 1902 3500 m a o něco později 11,500 m.

Francouz Felix de Temple v roce 1874 prý vzlétl s drakovitým letadlem o hmotnosti 1000 kg.Byl vybaven parním strojem o výkonu 3,7 kW.

Na první vzduchoplavecké výstavě v Paříži v roce 1909 budilo pozornost letadlo netopýřího vzhledu s označením Avion III.Postavil jej francouzský elektrotechnik Clement Ader.Na jeho stavbu přispělo Ministerstvo vojenství částkou pěl milionů franků.Jednoplošník měl rozložitelná křídla,motor o výkonu 14,6 kW,který poháněl dvě protiběžné vrtule.Prototyp,označený Avion I, byl postaven v roce 1890 a zkoušen na letišti v Armainvilliers,dlouhém 1400 m.Před startem se rozjezdová dráha posypala jemným pískem a ostrubě ové kolečko v něm vyznačilo stopu uletnuté dráhy. 9.října 1890 Avion uletěl 50 m ve výši několika centimetrů. 13.října 1897-před vojenskou komisí na letišti v Satory,předváděný typ Avion III uletěl v malé výši 300 m a zřítil se.Přesto se tento let považuje ve Francii za skutečný první let s Avionem III.

Vilém Kress,původem Rus,žil nejdříve ve Francii a nakonec se usadil v Rakousku,ve Vídni.Byl žákem Penaudovým a v letech 1898-1902

vykonal celou řadu letů s drakovitými letadly.Jeho letadlo z roku 1899 mělo tři nosné plochy.Mezi druhou a třetí nosnou plochou byly dvě protiběžné vrtule, poháněné benzinovým motorem o výkonu 25,5 kW. Hmotnost letadla byla 650 kg.Letadlo startovalo pomocí saní anebo plováků.Sedmdesátiletý V .Kress vzlétl s tímto letadlem v roce 1900. Po chybném manévru sklouzl po křídle a padl do rybníka Tullského.

Angličan Hiram L.Maxim,vynálezce strojní pušky,postavil několik objemných drakovitých letadel.Poslední typ letadla měl hmotnost 3634 kg,dva motory o výkonu 262,8 kW,které otáčely dvěma vrtulemi o průměru 5,4 m.Letadlo se řídilo změnami otáček motoru,při čemž se vždy stáčelo na stranu s menším počtem otáček motoru.Letadlo bylo vysoké 10,7 m a spočívalo na čtyřkolovém podvozku.Startovalo pomocí kolejí dlouhých 600 m,o rozchodu 4 m.Při posledním startu se převrátilo a zničilo.Maxim i tímto nezdařeným pokusem dokázal,že mohou létat i letadla obřích rozměrů.

Ještě před lety Wrightů provedl několik zdařilých letů s letadlem vlastní výroby Němec,úředník z Hanoveru,Karl Jatho.Začal nejdříve s lety na Lilienthalově kluzáku a pokračoval na letadle vlastní konstrukce.Byl to trojplošník,smělé konstrukce,který držel pohromadě,jak se říká "na povel."Ve směru se udržoval velkými řídícími plochami,malým kormidlem výškovým a velkou vrtulí poháněnou Bouchetovým motorem o výkonu 8,7 kW.V roce 1903 vyměnil motor za plynový značky Sorge-Sabeck a dne 18.srpna 1903 se po jeho spuštění prudce vznesl a po ~~uletnutí~~ 18 m zřítil.V létání pak pokračoval na nově postaveném dvouplošníku.Lety dosahovaly dlouhých vzdáleností, kterým v Německu bylo přiznáno prvenství v létání.

Rus Alexandr Fedorovič Možajskij žil v Petrohradu.V roce 1862 se vzdal kariéry námořního důstojníka a věnoval se plně pracem v letectví.Studoval ptačí let a konstrukci ptačího křídla.Své zkušenosti a nově získané znalosti využil při stavbě modelu letadla,které

létalo "úplně volně a přistávalo plavně". Letadlo mělo jednu nosnou plochu o rozpětí 22,8 m, tři vrtule poháněné hodinovou pružinou a čtyřkolový podvozek. Výškové a směrové kormidlo bylo na zvláštním nosníku. V roce 1876 poskytlo ministerstvo vojenství Možajskému finanční podporu na stavbu jeho letadla. U tohoto letadla byla poprvé vyzkoušena křidélka, umístěná na konci nosné plochy - jejich zavedení bylo v roce 1907 přiznáno Farmanovi. Se stavbou letadla pomáhali Možajskému truhlářští mistři Nikolaj Jakovlev a Alexandr Arsentijev. Dalším typem letadla, které Možajski postavil, byl trupový jednoplošník s úzkým profilem křídel, s podvozkem, dokonalým řízením a s naftovým motorem. Trup letadla měl tvar loďky a mohl přistávat i na vodě. Hmotnost letadla byla 800kg. Komise, která letoun posuzovala a měla navrhnout přiznání finanční podpory, však rozhodla, "že Možajského pokusy nemohou vést k rozhodným úspěchům, pokud stroj nebude založen na zcela jiných principech s pohyblivými křídly, s možností měnit za letu jejich polohu vzhledem k trupu letounu."

V roce 1881 Možajskij obdržel patent na svůj vynález létajícího stroje, ale s podmínkou, "že patent platí jen potud, pokud nebude nikomu jinému v Rusku přiznáno prvenství". Možajskij postavil vlastním nákladem jednoplošník a připravil jej v roce 1882 v Krásném Selo ke startu. Letadlo mělo tři čtyřlisté vrtule, přední tažnou a dvě zadní tlačné, čtyřkolový podvozek, svislé a vodorovné ocasní plochy a dva parní stroje. Hmotnost letadla byla 950 kg. Při zkoušce aeroplán vzlétl, ale vlivem slabého motoru v zápětí sklouzl po křídle a havaroval.

Možajski byl první, který rozprostřel křídla nad ruskou zemí a byl to Žukovski, který jako první odvodil aerodynamiku křídla."

Nikolaj Sergejevič Žukovski ve své knize z roku 1906 "O přípojných vírech" stanovil vznosnou sílu křídla a zavrhl teorie o vzniku vznosné síly, vyvinuté úderem pohybujícího se křídla o vzduch.

První letci,aviatici,aviatoři,aviatore active,byli současně vynálezci,konstruktéři,kteří,experimentujíce se svými "létajícími stroji,se při tom naučili sami létat.Byl to kus bláznovství,usilování o něco nemožného,ztřeštěného.Ke svému leteckému umění docházeli velmi trnitou cestou samouků.Měli univerzální technické nadání,zručnost, obrovskou vůli,vytrvalost a houževnatost.Jejich stroje byly neuvěřitelné kuriozity v technice,umělecká díla,vytvořená na podkladě tvůrčího citu.Ostatní pak,okouzleni plody jejich práce,se leteckému umění naučili v leteckých školách.Mekkou aviatiky byla Francie.Do Francie se jezdilo učit se létat a zároveň kopírovat leteckou techniku. Po vzoru Francie se zakládaly letecké školy postupně i v jiných částech Evropy.

Ve Francii v Pontlongu,poblíž Pau,pod Pyrenejemi,nedaleko Lourd byla 6.ledna 1909 založena Wrightova škola,první pro výchovu pilotů na světě.Prvními žáky zde byli známí letci,hrabě Charles Lambert, Paul Tissandier a kapitán ženijního pluku Paul Nicolas Girardville. Tissandier zde 20.května 1909 na Wrightu dobyl rychlostní rekord 54,8 km/hod.Wrightova škola nemšla však dlouhého trvání a skončila svoji činnost pro nedostatek žáků.Začala jí totiž konkurovat nově založená letecká škola Blériotova,která byla žáky přeplněna.Trpěla však nedostatkem letadel.Na 3-4 Blériotovy jednoplošníky,které měla škola k dispozici,bylo 30-40 žáků.Aeroplán při tom sám měl velmi krátkou životnost.Ve vzduchu se udržel v chodu asi 10 minut a po této době se začal motor zahřívat a ~~to~~ musel být odstaven z provozu až do doby ,kdy vychladl.

Do letecké školy se mohl přihlásit každý tělesně zdatný člověk, bez lékařských prohlídek.Školné však bylo dosti vysoké 2000-3000 K /rakouských/.Konorář se vracel vyučenci,když si zakoupil aeroplán typu Blériot.Výcvik trval asi dva měsíce,z čehož 14 dnů se žák seznamoval s automobilismem,činností a řízením motoru.~~To~~ 2 když 1 zvládl 3

Přešel do leteckých dílen a seznamoval se se stavbou aeroplánu. Potom nastal výcvik v řízení aeroplánu na zemi a seznamování se s létáním. Nejdříve se nacvičovalo pojíždění po zemi a udržet letadlo v přímočarém směru, při zvyšování rychlosti až do 60 km/hod. To se již začala nadzvedávat záď letounu, zvládět při přejíždění nerovnosti terénu. Když žák dosáhl určité zručnosti v tomto druhu řízení, přešel na silnější stroj a začínal s prvními skoky, nízkými, krátkými a později vysokými a dlouhými. Následovaly přímočaré lety přes letiště, při nichž žák zkoušel starty a přistání. Po tomto výcviku následovalo zvedání letadla do větších výšek a lety na delší vzdálenosti. Lety v této fázi výcviku byly již klidnější a žák mohl začít se zatáčkami, po jejichž zvládnutí, letem na "uzavřeném okruhu" cercle circuit-výcvik končil.

"Rozumný člověk zůstává v létání nadále opatrný" říkala pravidla tehdejšího výcviku a nepouští se jen tak hned do složitých manévrů a létání ve velkých výškách. Ti, kdo v řízené odvaze a opovrhování vším, létají hned vysoko a daleko a za rekordy se honí, končívají špatně, jak dokazují tragické případy mladé aviatiky praktické!"

První letadla byla velmi lehká a křehká. Při tvrdém přistání a dosednutí se stroj často rozsypal a někdy i okruh v malé výšce stačil k tomu, aby zplynovač ztuhl a nedalo se pohnout plynovou pákou. Při každém letu se vždy uvolnil anebo přetrhl nějaký ten drát od stužení křídel anebo řízení, uvolnila se anebo utrhla vrtule, případně i motor nebo křídlo. Pilot seděl na jakémsi prkénku, mezi spletí drátů a tak bylo nutné po každém letu něco opravovat. A když se letoun rozbil, výcvik se přerušil a pokračoval, až se letadlo opravilo.

Adeptů létání ve škole v Pau bylo mnoho, různých národností. Byl to úplný babylon jazyků, když se ráno škola probouzela a vyjížděla na kolech na letiště anebo když se večer vracela domů. Všichni žáci bydleli v hotelu a na letiště se přepravovali na jízdních kolech,

"roverech",které si bylo možno za jeden frank v hotelu zapůjčit.

Žáci do školy přicházeli z celého světa.Z Malajska tu ~~ve škole~~ byl na příklad mladý student Anthony H.G.Fokker.Přivezl si sebou truhláře a "fůru" bambusového dříví,neb byl připraven na to,že ihned po absolvování školy začne se stavbou aeroplánů.Také vykonstruoval známý typ letadla zvaný Araignée,Spine-pavouk- a spolu s rakouským poručíkem von Daumem založil aviatickou školu v Johannisthalu u Berlína.

V Blériotově škole se vyučila celá řada slavných pilotů a konstruktérů letadel,jako byl Délagrange,Jacques de Lesseps,Léblanc, León Morane,pozdější konstruktér a výrobce letadel Moran Saulnier.

Na letišti bylo několik kategorií letců.Mezi nejpočetnější patřila skupina "amatérů",dnešních sportovních letců.Byli to povětšině zámožní lidé z Francie,Anglie,Ameriky,Ruska,kteří v létání našli módní zalíbení,neb mnozí z nich neměli jasnou představu o tom,co by je mohlo v životě skutečně a trvale zajímat.Jedním z nejlepších letců této kategorie byl Hubert Latham,sportovec tělem i duší.Vedle této kategorie sportovních letců byla v Pau škola vojenských letců,ve které se školili i naši letci a pak to byla škola"vagabundů"řemeslných letců,kteří po vyučení se věnovali ~~řemeslnému~~ létání při veřejných produkcích a reklamních letech.K těm patřil slavný Jules Vedrines,proslavený dálkovým letem ze San Sebastianu do Madridu.Jeho specialitou bylo přistávání na rovných střechách mrakodrapů a obchodních domů.

V roce 1910 se Blériotova škola z Pau přestěhovala do Etampes poblíž Paříže a působila zde jako škola letní.Sem do této školy se na svých cestách po Francii přišel podívat inž.Jan Kašpar.

"Ubytoval jsem se v hotelu Trois Rois.V tomto hotelu byli ubytováni téměř všichni,kteří se u Blériota učili létat.Do restaurace hotelu zavítal často i L.Blériot a v místním kabaretu si nechal zpívat slavné aviatické písně od "malé Yvonky"zpěvačky,přetažené sem avitaury z Paříže."

S létáním se začínalo (jako všude ve školách) za bezvětří, brzo ráno, při rychlostech větru kolem 2 m/s. Většinou zde létali sportovní letci a kolem nich poskakovalo množství dobrovolníků, nadšených pro aviatiku. S létáním si musel každý poradit sám. Výcvik spočíval v tom, že po vytažení letadla z hangáru se začalo se spouštěním, "nahazovačním" motoru. Tuto práci si většinou dělal každý žák sám. Když spustil motor, žák rychle odskočil od vrtule, chytil se části rozjíždějícího stroje a co nejrychleji do něho naskočil a upravil chod motoru. Kormidlo (anebo, jak se tomu různě říkalo, kloš, který) bylo v této fázi výcviku "vyvázán" do jednoho směru, takže se dalo s letadlem pojíždět-rolovat-po zemi, ne jen v jednom směru se zvednutým koncem trupu. Kormidlo bylo málo citlivé a s letadlem se nedalo vyhnout žádné překážce. Na konci letiště aviatik ubral plyn, z aera vyskočil, přidržoval se drátěných výztuh a letadlo stočil křídlem do proti směru, nasedl a pokračoval v rolování po letišti.

K výcviku se využívala staří "vylétaná" letadla, s "ustřiženými křídly", která při slabém výkonu motoru nemohla vzlétnout. Takto upravenému letadlu pro výcvik se říkalo "rouler, anebo Pinguin la méro a pinguin le fils". Ale i tato letadla se někdy při neobratném řízení velmi rádá převrátila na záda.

V druhé fázi výcviku měl letoun kormidlo uvolněno, takže žák mohl s částečně omezeným plynem-přiškrceným-začít s menšími skoky ~~letadla~~.

V některých okamžicích vítr stroj "podfoukl", nadnesl do několikametrové výšky a to se stalo většinou v okamžiku, kdy to žák nejméně očekával. Takový skok končil tvrdým dosednutím na podvozek a jeho prasknutím. Oprava u Blériota byla dosti snadná, neb jednotlivé zlomené části se daly nahradit. Nejčastěji se však lámaly vrtule, byly drahé a prodražovaly výcvik.

V Mourmelon Le Grand (nedaleko Remeše) bylo další letiště pro výcvik pilotů. Žáci zde bydleli v hotelu Ange Dor. Letiště bylo velmi rozsáhlé,

s nízkou trávou,stále spásanou a dupanou stádem ovcí,které byly neustále na letišti.Hangáry,dílny,lakovny a zkušebny zde měly továrny na letadla Farman,Blériot,Antoinette.Hlavním konstruktérem ve Farmanových dílnách byl pan Blum,starší,poklidný a sympatický muž.Továrním pilotem(zkušebním) byl "pan Adolf",který byl současně učitelem létání ve Farmanově letecké škole.Byl menší postavy,klidný,ale strašný mluvka.Při výcviku starostlivě pobíhal po letišti,nadával,lomil rukama nad žákem,který ho nepochopil.Žáci v leteckých školách byli váleční,bystří,ale i takoví,že za žádnou cenu nemohli vzlétnout.O letadle toho nikdo moc nevěděl,na zemi se naučili mávat kormidly,křivit konce křídel do zatáček,ale ve vzduchu zjišťují,že vše to je jiné,že letadlo ve vzduchu neposlouchá,jak by mělo.Zjišťují,jak je nebezpečné dostat se do vzduchu a jak je ještě horší nebezpečí dostat se na zem. Nakonec zjišťují,jak nesnadné je stát se pilotem aera.

Některá letadla měla silnější rotační motory Gnôme o výkonu 57 kW. Tyto motory vyžadovaly obezřetné vedení.Jednou pákou se u nich řídil přívod paliva a druhou ~~rukou~~ přívod vzduchu.Při správném vedení"šel motor jako hodinky a příjemně zvonil".Při chybném vedení hrozilo nebezpečí vzniku požáru.Piloti vycvičení na letadlech s tímto motorem vedli stabilní motory daleko opatrněji.

Pilotní zkouška v počátcích aviatiky byla v celku jednoduchá.Stačil jeden "okruh" nad letištěm před zkušební komisí a žák získal pilotní diplom-brevet-certifikát,povolení k létání.Ten potvrzoval místní aeroklub anebo mezinárodně FAI.Podmínky pro přiznání leteckého diplomu se postupem času zpřísňovaly,tak jak se postupně zdokonalovala technika a bezpečnost létání.

Obrázky:z francouzských letišť
Dokumentace:28:B.Starý-vzpomínka na voj.let.výcvik v Pau
22:E.Petite:Hostoire mondiale d'Aviation
31:Almanach letectví 1924
34:Air Enthusiast International
30:Heinz Kalva:Historický materiál o vzletech inž.Kašpara

Inž.Jan Kašpar za svého pobytu v Německu a na cestách po Francii s velkým zájmem sledoval zdařilé lety francouzských aviatiků.Okouzlovala ho nově vzniklá romantika aeroplánů,hangárů,hrdění leteckých motorů,rovných travnatých ploch letiště a odvážných osobností.Byl přímo nadšen osobností L.Blériota.V roce 1908 se také již plně rozhodl opustit továrnu v Altoně a vrátit se domů do Pardubic a zde se věnovat zajímavějšímu zaměstnání,které dnes tolik přitahovalo mladé lidi,k aviatice.Často o svých plánech hovořil s přáteli.Ti mu však velkou pozornost nevěnovali,přijímali je s posměchem.Vše létání ještě v té době nezískalo štěstí ve veřejném mínění.Rozhodl se proto raději již s nikým o svém úmyslu nehovořit a na veřejnost vystoupit až v době,kdy bude mít vše do nejmenších podrobností promyšlené a zkouškami ověřené.Proto také pro veřejnost počátky jeho podnikání zůstávají nadlouho utajené.Kašparova energie je však nezlomná.Co si předsevzal, to také splnil!

Když se vracel z Německa do Pardubic,zastavil se v Praze a jeho první cesta vedla k starému příteli,novináři z Národní politiky Jaroslavu Kalvovi v Praze,na Václavském náměstí 21.Téměř přes rok se neviděli a právě o to bylo jejich setkání přátelštější a zajímavější. Kašpar vyprávěl o všem,co na svých cestách viděl.Kalva mu také s velkým zájmem naslouchal,zvláště, když vyprávěl o nových konstrukcích automobilů,o využívání lehkých hliníkových slitin ve výrobě automotosoučástí v továrně, kde byl zaměstnán,o nepříjemných zážitcích při prvním letu v balónu,o stavbě vzducholodí v Konstanzi,o letu vzducholodi LZ 4,o její tragedii ,kterou shlédl na místě jejího konce u Echterdingen.Nezapomněl ani na sdělení,že Německo opustil,že jede domů a že v Pardubicích začne s aviatikou.

Koncem března 1909 byl Kašpar znovu v Praze a to již Kalvovi sděloval,že přijal nové místo v automobilce Laurin a Klement v Mladé Boleslavi jako zástupce dílenského mistra.Nezapomněl Kalvovi též sdělit,že v automobilce pracuje také Inž.Otto Hieronymus,automobilový závodník, a že

se zabývá konstrukcí leteckého motoru. a že je v továrně další zájemce o aviatiku, schopný konstruktér motorů, Polák Tadeusz Heyne.

Neuplynuly ani tři měsíce a Kašpar se znovu objevil v Praze. Tentokráte Kalvovi sdělil, že dal v Laurince výpověď a že jede domů. Od té doby, co se dozvěděl, že Hieronymus odvezl svůj letecký motor k vyzkoušení do Vídně, že nemá v továrně žádné stání. Musí prý sám vykonstruovat celý letoun a být prvním, kdo bude v Čechách létat.

Kalva, rovněž aviatikou posedlý, nemohl jinak, než jeho plány horlivě vychvalovat a s jeho rozhodnutím souhlasit.

Jediné, co Kašpara neustále zneklidňovalo, bylo financování celého jeho podnikání. A nebyly to zrovna nějaké malé částky, které by do začátku svého podniku potřeboval. Aeroplán typu Blériot se prodával za 10.000 franků, Farmanův dvojplošník za 24.000 franků, včetně vyučení se v létání. Proto také financování aviatiky mu působí hned v počátku velké starosti. Ale má zámožného otce a na toho teď stále vzpomíná. Ten jediný mu může pomoci a je také přesvědčen, že ho pro aviatiku a své konstruktérské práce získá.

Do svých předpojatých plánů nejprve zasvětil svého bratrance z Pardubic Eugena Čiháka, účetního z továrny Laurin & Klement, kterého přemluvil, aby rovněž opustil zaměstnání v Mladé Boleslavi. V Pardubicích získal Oldřicha Dvořáka, strojníka z Dvořákových strojíren a postupně ještě další přátele, s nimiž bude spolupracovat. Teprve teď si dodal odvahy a předstoupil před otce, aby se mu pochlubil s budoucím zaměstnáním.

"Co že to budeš dělat?... Čím že to budeš?" tázal se překvapený otec.
"Budu létat! Stanu se aviatikem...! ...Aviatika, ta bude měnit svět!... Ta bude patřit budoucnost...!" Otec jen naslouchal, překvapen nezvyklou výmluvností syna, zaujetím a nadšením, jaké jinak u klidného a rozvážného nikdy před tím nepostřehl. Otec také hned neodpověděl, mlčel, uvažoval. "Co sis to vymyslel za dobrodružné zaměstnání, zapo-

čal pohněvaný otec "takové hazardérství - na to sis přece nemusel studovat - jak laufer budeš jezdit v komediantském voze od vesnice k vesnici a na návsích budeš ukazovat své cirkusácké umění... takové plány, k čemu je vůbec ten tvůj plán?... co ti to přinese?... jaký to bude význam pro tebe?..." Otec silně rozrušen se odvrátil od syna, přešel několika kroky k oknu, přehlédl svoje hospodářství a vše, co tu jeho rod nashromáždil a vybudoval a co se mu dnes pod tíhou velkého zklamání začalo hroutit.

Znovu zadíván do blízkých Polabin, do míst svého mládí, míst svých nesplněných přání a tužeb, v duchu rozjímá..: "Věci, po nichž jsem vždy marně toužil a jichž jsem dosáhl - co z toho dnes mám?" Nastalo hrobové ticho a po chvíli mlčení se obrátil k synovi a řekl: "Dnes vím, že do domu nikdy žádné zlato nepřineseš... ale pro tvou slávu aviatika... kolik budeš vlastně potřebovat?... A jaká bude cena tvého podniku...?"

Dokumentace: 29: korespondence Kalva Kašpar
30: Heinz Kalva: Historický materiál o prvních vzletech inž. Kašpara
37/d: Gel-Čihák: Jak jsem padal a létal
28/a: M. Šedivcová-sestra inž. Kašpara-vzpomínky

14 TAJUPLNÉ PŘÍPRAVY A STAVBA AEROPLÁNU

Kašparovi opravovali ~~své~~ hospodářské stroje ve strojírnách Františka Dvořáka, v Pardubicích na Skřivánku, v ulici "Ke staré poště". Sem často, ještě za mlada, zavítal mladý Kašpar, aby zde tvořil. Postavil sekačku na rákosí, meliorační stroj a ze starého automobilu motorový pluh s několika radlicemi. Pluh zkoušel na polích, která lemovala pardubické vojenské cvičiště. Kašpar měl rád koně a s tímhle pluhem jim chtěl ulehčit jejich těžký úděl. Sedláci z celého okolí se sem chodili dívat, jak Kašparovi ořou s novým motorovým pluhem. Pluh se jim zamlouval, ale když se zeptali, nakolik by takové orání přišlo, mávli rukou, to že prý by bylo pro ně příliš drahé.

Koncem června 1909, ~~opět po létech,~~ zavítal do Dvořákových strojíren mladý Kašpar. Tentokráte přišel s překvapivým návrhem, že by ~~tuhle~~ s Oldřichem Dvořákem a Eugenem Čihákem postavili aeroplán. Nikdo z přítomných si však neuměl představit, jak takový aeroplán vůbec vypadá, ale přes to dali souhlas ke spolupráci. S Kašparem uzavřeli smlouvu o pronájmu dílen v dosud neupraveném třetím poschodí budovy strojíren. V Dvořákových strojírnách měl Kašpar k dispozici všechny obráběcí stroje, truhlárnu a hlavně velmi schopné řemeslníky, které si po celou dobu spolupráce platil.

Když začátkem července 1909 přijel do Pardubic jeho přítel redaktor Jaroslav ~~Kašpar~~ KALVA, aby Kašparovi oplatil jeho poslední návštěvu v Praze, našel ho již v "prostorných aviatických dílnách u Dvořáků".

Kašpar Kalvu velmi srdečně přivítal a hned jej zatáhl k rýsovacímu prknu, aby mu na výkresech vysvětlil vlastní konstrukci aeroplánu a motoru, který byl již v dílnách rozpracován.

Na svém pracovním stole měl Kašpar rozloženou odbornou leteckou literaturu, jako "Studii Aeronautickou" z roku 1895 od inž. Gustava Fingera, ve které se autor zabývá vlastní konstrukcí "racionálního letadla, nazvané cyklon." Dále zde měl několik čísel časopisu Epocha, prvního to avitatického časopisu u nás, který vycházel od roku 1895,

časopis „Vynálezy a pokroky" a rakouské a německé časopisy o vzduchoplavbě: Illustrierte Aeronautische Mitteilungen, Flug und Motortechnik, Flugsport, Internationale Revue für Autowesen und Aviatik.

V časopisech měl celou řadu zatržených článků a rad, doplněných vlastními poznámkami a náčrty, výstřižky, které si nastřádal za svého pobytu v Německu a Francii.

Kašpar při této navštěvě seznámil Kalvu s různými konstrukcemi letadel a motorů užívaných ve světě aviatiky a pak s velkým nadšením jej velmi podrobně informoval o konstrukci vlastního letadla.

Aeroplány v té době bylo možné rozdělit do tří skupin. Podstatnou částí jejich konstrukce tvořily po způsobu komorových nebo skříňových draků, s nakloněnými nosnými plochami, hnanými silou vpřed.

Do první skupiny patřil úspěšný Wrightův aeroplán, tvořený dvěma nosnými plochami, umístěnými nad sebou, hnaný dvěma protiběžnými tlačnými vrtulemi pomocí převodu z jednoho motoru umístěného vedle sedadla aviatika.

Druhým typem byl Farmanův dvojplošník, tvarově podobný komorovému čínskému draku, s dvěma nosnými plochami nad sebou, oddělenými stěnami ve dvě komory, s výškovým kormidlem vpředu a směrovým vzadu.

Aeroplány obou těchto skupin byly neúsporné, v provozu málo stabilní, nehospodárné a jejich úspěšné lety se nejvíce přičítaly zručností a odvaze aviatiků, než kvalitě kokstrukcí létajících strojů.

Třetím nejrozšířenějším typem byl velmi úspěšný Blériotův jednoplošník.

Další konstrukce letadel byly již jen kopiemi vyjmenovaných tří typů ~~aeroplánů~~, lišící se již jen variantními úpravami některých detailů.

"Odhadl jsem, že jednoplošníkům bude patřit budoucnost a proto také jednoplošník typu Antoinette byl mou předlohou mé konstrukce aeroplánu" uvedl Kašpar a Kalvu pak velmi podrobně seznámil s vlastní konstrukcí aeroplánu.

Profily nosných ploch letadel jmenovitě francouzských byly"rovné, jak to jen bylo možné".Vzduch musí být řezán a pohybující se tělesa se musí do vzduchu zařezávat,jako sekera se zatíná do dřeva...",prohlašoval Farman..."Důležité také je,jak se vzduch uzavře za křídlem.Proto také i tvar zadního křídla je důležitější,než-li dílu předního...".

Trvalo velmi dlouho,než profily nosného křídla letadel dostaly tvar vyklenutého ptačího křídla a žádoucí sklon křídla ke směru letu.Teprve tímto vhodným aerodynamickým uspořádáním byl dán předpoklad úspěšného letu.

Profil nosné plochy Kašparova letadla byl "kosovitý".Křídlo mělo přední,náběžnou,hranu zakulacenou a zadní část křídla přecházela svým okrajem ve špičku.U Farmanova křídla byla i přední hrana křídla zašpičatělá.

Kašparovo křídlo mělo v půdoryse tvar obdélníku zakončeného mírnými oblouky,plochy 14 m^2.

Kostru křídla tvořily topolové nosníky,na něž se navlékala žebra,též zvaná "brka",složená ze dvou tenkých latěk,křivených do kosovitého tvaru. V určitých místech byly latky spojeny k sobě špalíky a k topolovým nosníkům přišroubovány.Přední podélník objímaly kovové pásky,podkovovitého tvaru a šrouby se spojovaly s nosníkem.Vzadu byly latky spojeny s podélníkem šrouby a přibity k úzkému špalíku,který nazad vybíhal v ostří.Zadní nosník byl od předního vzdálen asi o dvě třetiny délky žeber,aby konce křídel v délce asi jedné třetiny byly pružné,ohybatelné.Žebra,dlouhá 1,8 m byla od sebe vzdálena ca 40 cm,latky byly 10mm silné a 20 mm široké.Rozpětí křídel bylo asi 8 m a byly potaženy bavlněnou,nakonec ferneŽovanou látkou.Křivení oblouků konců křídel,žeber a potahy křídel plátnem provedla firma Krpata,karosářství a výroba kočárů v Pardubicích,pod vedením mistra F.Hagedorna/též Hagebona/.

Trup letadla,nazývaný též "chassi" aeroplánu,byl dřevěný,7,5 m dlouhý a měl tvar příhradového nosníku,trojúhelníkového průřezu.Jako příhradový nosník byl náležitě vyztužen trojúhelníkovými rámy a příhradami,

úhlopříčně ocelovými dráty.Podélníky trupu byly jasanové,rámy z ořechového dřeva.Rámy s konstrukcí trupu a s podélníky se spojovaly kovovými spojkami a stahovaly šrouby.

Křídla s trupem spojovala kovová konstrukce,do které se svými nosníky zasunovala.Konec trupu se v zadní třetině délky zužoval a zdvihal a byl zakončen dřevěnou dvouostruhou,později kolečkovou ostruhou se dvěma kolečky,uložená na jedné ose v železné vidlici.Výškové kormidlo bylo třídílné a jeho prostřední díl byl vlastně stabilizátorem.Stranové kormidlo nemělo kýlovou plochu.

Podvozek tvořila rámová konstrukce z jasanového dřeva a ta vybíhala nad křídlem ve dva styčníky,k nimž se ocelovými dráty s napínáky upínaly nosné plochy.U jedné varianty řešení byla mezi styčníky upnuta pomocná benzínová nádrž.Rám podvozku,dole upnutý k trupu vzpěrami podvozku,nesl ocelovou nápravu se dvěma koly.V první variantě řešení byla železná,bez gumových obručí,~~a byla~~ odpérovaná listovými kočárovými péry.

Nepatrně vzdáleno od těžiště letadla bylo zcela jednoduché sedadlo pro aviatika,~~Bylo to jednoduché prkénko~~ přichycené k trupu šrouby,a popruhové opěradlo.Před sedadlem řidiče byla jednoduchá"palubní deska" s vypínačem zapalování.Řízení letadla ~~bylo jednoduché~~ a obstarávala ~~je~~ dvě řídící kola na jedné ose před sedadlem řidiče,a po obou stranách přichycená k jasanovým podélníkům trupu.Pravé řídící kolo,pomocí ocelových lanek,vedených přes kladky spodem trupu vedlo k výškovému kormidlu,levé řídící kolo ovládalo pomocí lankového převodu kormidlo směrové.Nožní pákou a jejími pohyby,pomocí lanek a kladek umístěnými na podvozku,se křivila pružná část křídel v zatáčkách.

Dřevěné části trupu aeroplánu,křídla,kormidel a podvozku provedl v Dvořákových strojírnách truhlář J.Švejk a pracoval na nich po dobu tří neděl.

Plný rozvoj vzduchoplavby počíná ~~až teprve od doby~~ v době,kdy byl k dis-

posici spolehlivý a hlavně lehký motor pro automobily,kterého bylo možno po menších úpravách,směřujících hlavně k zmenšení jejich hmotnosti, použít k pohonu vzducholodí a letadel.V roce 1900 vyslovil francouzský letecký odborník Charles Renard podmínku,že hmotnost leteckého motoru nesmí být větší než 1,5 kg/1 KS-0,7 kW.V roce 1906 setník Ferber upřesnil tuto závislost na 1 kg/1 KS/0,73 kW a dokumentoval ji prvním zdařilým letem S.Dumonta.Konstruktéři motorů také hned začali pracovat s co nejlehčími motory,i když to bylo na úkor jejich spolehlivosti.Podmínka přílišné lehkosti leteckého motoru byla však vyvrácena dříve ,než byla vyslovena.Hmotnost parních motorů Maximova letadla/čítaje v to hmotnost kotle,vody a paliva/byla 3,6 kg/1 KS a letadlo se přece vznesloe!.Stejně tak Aderův Avion III. uletěl 300 m s motorem hmotnosti 3,5 kg/1KS/0,73 kW.Renardovo pravidlo vyvrátily dále úspěchy Wrightova a Blériotova letadla.Nebylo proto třeba k pohonu letadel motorů nejlehčích,ale spolehlivých,pevných,co nejpečlivěji vyrobených.A k tomu ještě Farman lakonicky prohlásil:",,s dobrým motorem lze létat i na vratech od stodoly..."

Nejstarší letecký motor byl Antoinette od známého francouzského konstruktéra motorů Leona Levavasseura.Válce chlazené vodou byly vyrobeny z kujné oceli,pláště válců z měděného plechu,písty z litiny. Sací výfukové ventily byly samočinné s vázaným pohybem pomocí excentru,naklínovaném na rozvodové hřídeli.Ten byl nad klikovým hřídelem a byl poháněn ozubeným soukolím o převodu 1:2.Zážeh benzínové směsi nastal ve válci svíčkami a jednou indukční cívkou s elektromagnetickým přerušováním.Jednotlivé svíčky byly postupně zapínány do sekundárního vinutí indukční cívky rozdělovačem proudu.Motor neměl karburátor.Benzín se tlačil k sacím ventilům pumpičkou.Množství vstřikovaného benzínu se řídilo změnou zdvihu pumpičky,umístěné většinou po pravé straně sedadla aviatika.Motor Antoinette se mohl otáčet i v opačném smyslu.Vypnutím zapalování a otočením pákou rozvodového a klikového hří-

dele se neotevřel výfukový ventil a silná komprese vyvolaná ve válcích zapůsobila proti otočení motoru.Když se směs znovu nasála a stlačila,motor otáčel obráceně.U motoru výkonu 15,6 kW/24 ks/ byl průměr válců 80 mm,zdvih 80 mm,hmotnost motoru 50 kg,počet otáček za minutu 1500 a spotřeba benzínu 12 l za hod.

Podle stejného principu byly postaveny motor ENV,Rénault Fréres, Pipe a dvouválcový Darracq.

Kašparův motor byl modifikací vzduchem chlazeného motoru A.Anzaniho.Byl tříválcový s vějířovitým uspořádáním válců.Všechny ojnice, z nichž dvě byly rozvidlené na jeden čep,měly po stranách dva setrvačníky z lité oceli.Ozubené kolečko na klikové hřídeli poháněl převodem 1:2 tři ozubená kolečka,z nichž každé spojeno s palcem vykonávalo vázaný pohyb výfukového ventilu.Sací ventil byl samočinný. Průměr válců byl 105 mm,zdvih 130 mm.

Kašparův motor vyrobily strojírny F.Dvořáka v Pardubicích a jeho výkon měl být 18,3 kW/25 ks/.

Vrtule,nazývaná též "vrtulový šroub,propeler,hélis,šmiglo..." si pro svá letadla vyráběli aviatici sami a to podle vzoru Resslova lodního šroubu.Nebyly ještě znalosti teorie,které by uváděly do vzájemných zákonitých vztahů průměr vrtule,stoupání,účinnost,tah,profil a tvar jejich listů.Vrtule se proto vyráběly tak,jak to přišlo konstruktérovi na mysl.Každá vrtule proto také nedokázala vynést aeroplán do vzduchu a nebyla také vrtule,která by byla universální,nejlepší.

Vrtulí bylo několik druhů.Při létání se jich hodně zničilo a tak se vyráběly i z kovu.Vrtule typu Antoinette se zhotovovaly z oceli a listy z ~~magnaliového~~ manganového plechu.Tyto vrtule měly tu vlastnost,že když se při létání pokřivily,daly se vyrovnat i kamenem,který byl vždy na letišti po ruce.Vrtule měly průměr až přes dva metry,stoupání kolem jednoho metru.Při otáčkách 1500/min u motoru výkonu 36,7 kW /50 ks/ dávaly tah až 150 kg.Kovové vrtule používali např. aviatik S.Dumont,Farman,Delagrange.

V aviatice se užívaly i vrtule,vyráběné pro vzducholodě.Kostra těchto vrtulí byla z ocelových trubek,potažených pogumovanou tkaninou.Nastavení listů-stoupání-se dosahovalo až během chodu motoru pomocí odstředivých závaží.Zkušenost však ukázala,že nejlepší jsou dřevěné vrtule,i když jejich výroba byly nákladná a obtížná.Nejlepší dřevo na vrtule bylo z americké jedle,buku,ořechu.

První vrtuli pro Kašparovo letadlo vyrobily truhlárny Jana Svobody v Pardubicích.

U aviatiků byly vyhledávány vrtule značky Integral,vyráběné firmou Lucien Chauviére,později Paulin Ratiér,Paris a měly následující parametry:

kW/ks motoru	Rychlost m/s	Hmotnost letadla:kg	Průměr m	Počet otáček min	Cena franky
6,5/9	19-20	100 -150	1-2,7	500 -2000	210-705
17,2/24	19-20	400 -450	2,5-3	500-2000	570-840

Obrázky: Dvořákovy strojírny
Svobodovy truhlárny
Detaily motoru,trupu
Typy motorů,vrtulí

Dokumentace: 28/c: Vzpomínky O. Dvořáka
28/d: Vzpomínky J. Svobody
30: Heinz-Kalva: Historický materiál o vzletech inž. J. Kašpara
19: J. Truneček: Vzduchoplavba, 1911

V době,kdy Kašpar projednával stavbu aeroplánu v Dvořákových strojírnách,navštívil též Svobodovy truhlárny.Ty se nacházely v Malé ulici,krátké asi 100 m dlouhé soutěsce,též Uličce zvané.Na rohu při východní straně stála jednopatrová budova obvykle šedomodře natřená,kde v prvním poschodí bývala četnická stanice a služební byt velitele,tehdy vrchního strážmistra Medala.V přízemí,v průčelí obráceném do tehdejší Alžbětiny třídy,byl obchod puškaře Hejného.Vchod do krámu byl ozdoben dvěma výkladními skříněmi,které lákaly kluky. Byly to pušky,revolvery a pistole,"špuntovky",vedle všech různých mírek,měrek i vážek pro adjustaci nábojů broky.

V Uličce bylo dlouhé přízemní stavení,dílny a byt Svobodů,kam se se přestěhovali z dřívějšího místa z Kostelní ulice.Roh tvořil pozemek a dům klempíře Vostřela, ~~a to už bylo vyústění~~ do ulice tehdy zvané Štěpánčiny.Naproti truhlárnám byly známé kočárnické dílny Krpatovy a boční část obecných škol,které měly již průčelí do Štěpánčiny ulice.V truhlárnách Jana Svobody,byla-li práce,pracovalo až 19 dělníků.Jenže doba nebyla tehdy právě příznivá,dílo se muselo obstarávat nabídkami,práce se platila ve splátkách a ty se povětšině musely vymáhat.

"A sem do této dílny",vzpomíná Jan Svoboda mladší,"počátkem července 1909-a na toto datum se přesně pamatuji,neb jsem se vrátil z průmyslové školy v Praze a začínaly prázdniny-vstoupila neobvyklá návštěva:starý pán hoteliér z Veselky František Kašpar se svým synem inženýrem Janem Kašparem.Obchody,jak jsem řekl,se musely vyhledávat a tak jsme byli v dílně velmi překvapeni,když tu najednou zákazník přichází k nám.I pozornost všech našich zaměstnanců se rázem obrátila k této návštěvě.Ostatně všichni jsme tehdy pana hoteliéra znali.Otec se hned měl k návštěvě,předem si sundal pracovní modrou zástěru,kterou stále nosíval a zdvořile se zeptal,co že si milostpán,jak bylo tehdy zvykem, takové osoby a dobrého zákazníka,oslovat,přeje."

"Přišli jsme k vám o radu, pane Svoboda," začal milostpán. "Tuhle Jeníček bude stavět aeroplán a bude létat. Potřeboval by k tomu vaší pomoci," dodal. "Aeroplán nikdo z nás neviděl a neznal, ještě tak balón, který kdysi přistál u Nemošic." K představě takových strojů těžších než vzduch, jak je Kašpar stále nazýval, bylo třeba velké obrazotvornosti. Práce v dílně pomalu ustávala, jak se hovor o aeroplánech zajímavě rozvíjel a naši zaměstnanci se přibližovali k panu inženýrovi, aby tak nezvyklému výkladu naslouchali. Kašpar sám celý u vytržení vypravoval o aeroplánech, které viděl ve Francii a také o aviatických dílnách v Paříži, kde se již aeroplány vyráběly."

"Pane Svobodo, potřebujeme dlouhé devítimetrové jasanové fošny," znovu zavedl rozhovor starý pán. "Na chassi letadla pak nějaké to dřevo na vrtuli, vrtulový šroub, dřevo na nosníky křídla a na jeho brka-žebra. Vrtuli by však bylo třeba udělat jako první."

"Přes to, že jsme s Kašparovými byli dobrými přáteli, až dosud jsme nic nevěděli o přípravách jejich syna Jana na létání, tím též pak o tom, že bychom měli být účastni na jeho výrobě a zhotovení vrtule. Z celého líčení a vyprávění o aeroplánech a vypodobňování utkvělo otci v paměti jen tolik, že vrtule musí být lehká. A protože obrábění se mohlo provádět toliko ručně, vzpomněl si otec na řezbářské dřevo a nevrhl proto lípu nebo vrbu, ovšem s tím, že bude třeba nejprve sehnat velkou fošnu uvedeného dřeva-300x20 cm. Rozhodnutí padlo hned na vrbu. Tentýž den odpoledne dal pan Kašpar k dispozici kočár a kočí Macas nás zavezl na Kašparovy louky v Polabinách u cihelny, kde u jedné stroužky jich byla celá řada. Tam jsme si jednu vyhlédli a ihned porazili.

Hůře však bylo s jasanovým dřevem. Po delší době se nám podařilo potřebnou jakost ze slavonského jasanu v žádané délce obstarat na parní pile firmy Slezák v Praze-Karlíně, kde byla továrna na dýhy. Teď jsme měli dřevo v požadovaném množství pohromadě a dali se ihned do práce. Nejdříve jsme začali s vrtulí. Inženýr Kašpar přivezl jednu

vyřazenou z Paříže a ta nám byla vzorem.Překreslili jsme ihned její tvar na smrkovou fošnu a na té jsme se učili,jakým způsobem vrtuli opracovávat.Potom se začalo pracovat s vrbovým dřevem.Jenže vrtule byla příliš lehká a nemohla plnit další svoji funkci setrvačníku. Odpad při výrobě vrtulí byl velmi značný.Na vrtuli o váze 8,5 kg se spotřebovalo až 100 kg dřeva.Začali jsme proto s výrobou vrtulí zcela jinak.Opatřili jsme si prkna z bukového a ořechového dřeva, v počtu 5-7 kusů,kladli jsme je stupňovitě na sebe,překreslili na ně tvar listů v jednotlivých polohách a nakonec zklížili.Střed takto slepeného prkna jsme provrtali pro nasazení na hřídel motoru a šest otvorů k upevnění na hřídel motoru.Konce vrtulí byly hranaté s čás- stečně zaoblenou odtokovou hranou.Pracovalo se hoblíkem a dlátem, aby se získala potřebná oblina listů.V konečné fázi bylo důležité hlazením získat skosené a hladké plochy.Po té nastalo centrování vrtule.Ta se nasadila na kovovou tyč a ta položila na dvě kolejnice tak,aby se mohla kývat.Odhoblováním se odstraňovalo nepotřebné dřevo a vrtule se vyrovnávala do rovnovážného stavu.Pak se pečlivě vyhla- zovala,leštila,lakovala,aby její povrch byl co nejhladší.Některé se barvily na světlešedou barvu.Aby se konce vrtule netříštily,byly v těch místech bandažovány.

Některé vrtule jsme též vyráběli z načervenalého dřeva americké borovice.Dřevo jsme získali v továrně na mlýnské stroje J.Prokopa.

První vrtule o průměru 2,28 m,nezvyklé ~~to~~ dílo,do kterého jsme se pustili s bratrem Františkem a truhlářem Janem Sojkou,bez jaké- koliv dokumentace a zkušeností,bylo do týdne hotovo a odevzdáno inž.J.Kašparovi k vyzkoušení.

A jaká byla cena vrtule?.Tu jsem neuměl vůbec odhadnout-byl to náš první výrobek.Snad jsem si řekl o 10 K."

Obrázky:Truhlárny Jana Svobody Výroba vrtulí.

Dokumentace:28/d:Jan Svoboda: Vzpomínky

Peněžitá odměna pro aviatika,který na přístroji těžším než vzduch přeletí v roce 1908 Kanál La Manche,nebyl tak malá a pro aviatiky byla velmi přitažlivá.Ruinart Waterow pro vítěze nad Kanálem daroval 12.500 Fr,petrolejový král Deutsch de la Meurth 25.000 Fr a lord Northcliffe z deníku Daily Mail 25.000 Fr.Z aviatiků se však nikdo nepřihlásil,neb na tehdejší dobu a stav letecké techniky to byl příliš riskantní čin a podmínky závodu byly příliš přísné.Závodník se musel nejdříve prokázat dostatečnou znalostí v létání,musel být členem aeroklubu,začleněného do FAI-Féderation Aeronautique International.Použitý aeroplán nesměl nést známky přístroje lehčího než vzduch. Let musel být uskutečněn mezi východem a západem slunce a během letu se nesměla žádná část letounu dotknout moře.Start a přistání se muselo určit předem a závodník 48 hodin před startem musel oznámit deníku Daily Mail začátek letu.V roce 1909 se odměna pro vítěze zdvojnásobila a to přilákalo na start tři rivaly v aviatice:Huberta Lathama, hraběte Charlesa Lamberta,nejlepšího žáka Wrightovy letecké školy, a Louise Blériota.

První startoval ~~dne~~ 13.července 1909 Hubert Latham.Pro závadu na chladiči motoru závod vzdal a start opakoval ~~dne~~ 19.července 1909 na letadle osvědčeného typu Antoinette.Latham v leteckých kruzích nazývaný"gentlemen de l´air" byl velmi elegentní v oblékání a vystupování.Jeho letecká výstroj udávala vždy tón v aviatickém odívání. I Kašpar se zahleděl do jeho elegance a opatřil si leteckou čepici á la Latham.Rovněž tak Lathamův aeroplán nesl název "elegantní Antoinetta".Ten nad jiné vynikal velikou rychlostí a ovladatelností za letu.Jeho znamenitá stabilita za letu byla dosažena vhodným uspořádáním kormidel a nosných ploch a vzájemnou volbou poměrů jejich velikostí.Výškové kormidlo mělo stabilizátor,a to v poměrné vzdálenosti od nosného křídla,než tomu bylo u dosavadních typů letadel.Příčná stabilita se udržovala křivením pružných konců křídel,po způsobu

řízení aeroplánů bratří Wrightů.Křídla s rovnými konci lichoběžníkového půdorysu byla uspořádána do široce rozevřeného písmene "V". Jasanové nosníky křídla byly k trupu připevněny pomocí kloubů,vzpěr a drženy tenkými ocelovými pásy"lanžerony",úzkým profilem natočeným proti větru.Tímto způsobem upevněná křídla se dala uspořádat do vhodnějšího rozevření tvaru písmene "V".

Žebra křídla byla parabolická a nosníky křídel se spojovaly hliníkovými botkami.Trup byl trojboký,dlouhý,příhradový nosník z jasanového dřeva,vpředu zakryt aerodynamickou kapotou,vytepanou z hliníkového plechu.Křídla a celý trup byly oboustranně potaženy fermežovanou hedvábnou látkou,na povrchu vyhlazenou pemzou.Kovová vrtule přes vrtulový náboj byla nasazena na hřídel osmiválcového motoru. Vrtule měla vyměnitelné hliníkové listy s možností měnit jejich náběh.

Pravé a levé řídící kolo bylo na jedné hřídeli,umístěné poblíž sedadla aviatika.Pravým kolem se ovládalo výškové kormidlo,levým se křivila křídla a nožní pákou se řídila směrovka.

Podvozek byl velmi pružný z jasanového dřeva,v jedné podvozkové noze,v kovové vidlici byla dvě kola.Kola měla vzduchové tlumiče nárazu a vzduch ve válcích tlumičů se doplňoval pumpičkou.

Pod křídly k ochraně vrtule a křídel před doteky se zemí byly dvě"berly",které při přistávání podpíraly křídlo a současně drhly o zem a zbrzďovaly,po způsobu sanic Wrightova letadla,pohyb letadla při startu a přistání.Berla byla také umístěna na předním a zadním konci letadla.

Letadlo typu Antoinette mělo rozpětí 12,8 m,délku 11,5 m,nosná plocha měla 30 m^2.Vrtule měla průměr 2,2 m,stoupání 1,3 m.Motor Antoinette měl výkon 36,5 kW a při 1100 otáčkách za minutu a hmotnosti letadla 520 kg dosahoval rychlosti 60 km/hod.Start byl dlouhý 80 m.

Letoun typu Antoinette byl odvozen z jednoplošníku soustavy Gastambide Mengin, vyráběného francouzskou společností stejného jména. Později vzniklá společnost jménem Antoinette pojmenovala svoje letadla svým jménem, ale až v době, kdy jejich letouny dosahovaly pozoruhodných výsledků.

Slavný ~~řidič~~ aviatik Latham dobyl na Antoinettách mnoho cenných úspěchů. V roce 1908 získal vítězství v Gaupyho ceně za let na uzavřeném okruhu dlouhém 5 km a v roce 1909 uzavřel sázku, že ještě před srpnem 1909 přeletí Kanál La Manche.

K tomuto letu startoval Latham z místa poblíž vesničky Sangatte poblíž misu Cap Gris Nez u Calais ~~dne~~ 13.7.1909 v 6,45 hod ráno. Nalétl přímo na moře ve směru na Anglii. Jeho bezpečnost letu nad mořem zajišťoval torpédoborec Harpon. Latham často při svém veřejném vystupování, na důkaz své jistoty v řízení letadla, pouštěl řídící kola a obě ruce zvedal a zdravil jásající obecenstvo na zemi. Také při přelétávaní doprovodného torpédoborce chtěl pozdravit jeho námořníky. Okamžik, kdy se pustil řízení letadla, se mu stal osudným. Aeroplán se se zakymácel, vrtošivý motor vysadil a Latham byl donucen nouzově přistát na moři. Díky velmi dobré konstrukci letadla, jeho skiffovému tvaru trupu, neprodyšným potahům trupu letadla a křídel, se udržel nad vodou do doby, než k němu dojel záchranný torpédoborec, aby jej zachránil. Latham neměl na sobě ani krůpěj vody a s klidem, s cigaretou v ústech, čekal na svoji záchranu. Z vody jej vytáhli i s aeroplánem, ale ten nebyl již k potřebě. Latham v obavách, aby v tomto soutěžení nepřišel o vítězství nad Kanálem, objednal ihned nové letadlo s dodací lhůtou tří dnů a vyčkával "dobré počasí".

Druhý přihlášený do soutěže hrabě Ch. Lambert se nestačil časově připravit na start a závodu se vzdal.

~~Dne~~ 25. července 1909 byl na startu připraven Louis Blériot, a to s letadlem daleko méně výkonnějším typu Blériot XI. Aeroplán si

postavil ve vlastních dílnách,ve kterých již tehdy pracovalo pod dozorem inž.Saulniera sedm dělníků a dva učedníci.Přípravy ke startu trvaly dva dny,Účastnil se jich sám konstruktér motoru Alesandro Anzani.Motor několikrát rozebral,složil a vyzkoušel jeho chod.Blériot byl po těžké havarii,kterou nedávno utrpěl,když byl na zkušebním letu z Étamps do Orléans.Přistál s hořícím letadlem,popálil si nohy a velká bolest jej odrazovala od nastávajícího přeletu Kanálu. Přitahovala jej však velká odměna pro vítěze nad Kanálem.Byl již téměř bez peněz.780.000 Fr ho již stálo letecké experimentování a proto jako hráč,který ve hře prohrál vše,vsadil na poslední kartu.Nová konstrukce aeroplánu s typovým označením Blériot XI,ho měla zachránit.

Z letu přes moře měl však strach.Znepokojoval ho Lathamův pád do moře.Sám plavat neuměl a vody se bál.Aby se neutopil,zamontoval do trupu letadla plechový válec,neboť předpokládal,že pádem do moře se tímto zařízením udrží nad vodou.Sám si také přes teplou khaki kazajku navlékl plovací vestu.Kolem krku si omotal teplou šálu a nasadil si čepici poněkud hlouběji,neb si byl vědom,že vzduch nad mořem je ráno ještě málo prohřátý a že s výškou bude na tělo doléhat nepříjemný chlad.

Při startu mu vypomáhal aviatik Léblanc.Celou noc sledoval počasí. Ve 2,30 hodin vzbudil Blériota,neb pozoroval,že se na pobřežním stožáru třepetá námořní vlajka,smluvený signál pro start letadla a výjezd doprovodného torpédoborce francouzského námořnictva Escopette.

Latham tvrdě spal,protože předpokládal,že panující špatné počasí potrvá déle a z hlubokého spánku jej neprobudil ani hluk zkoušeného Blériotova letadla.

Mezi těmi všemi velkými přípravami se slunce vyhouplo nad obzor a protáhlo se ranním zamlžením.Blériot pod vlivem svého vážného zranění se jen těžko dostal do sedadla aeroplánu.Jeho mechanici Mame t

a Colin jej takřka do sedadla vysadili.Mezi tím se počasí nad Kanálem ustálilo a obloha vyjasnila.

Blériot si ještě naposledy před startem v duchu zopakoval nejkratší směr letu k pobřeží Anglie,tak,jak si jej zakreslil do mapy.Upravil si ještě pohodlněji sedadlo,přezkoušel pákou reakci motoru na přídavný plyn.Mamet a Colin stáli jako poslední u letadla a jeden po druhém podali Blériotovi ruku na rozloučenou s přáním šťastného letu. Blériot rovněž odpověděl:"Na šťastnou shledanou!" a přítomného anglického časoměřiče se ještě nakonec ~~po~~zeptal,~~kde že~~ kterým směrem je Dover.Pak přidal plyn a ~~jeho~~ na znamení,"Pusťte!" mechanici ve 4,45 hod uvolnili aeroplán. Ten ještě nějakou chvíli poskakoval po hrbolaté louce,zvyšoval rychlost,až se vznesl.Zatočil se ,ještě jednou obletěl letiště a rukou pozdravil všechny přítomné.Odpovídali mu voláním a máváním.Jejich slovům však již v hluku motoru nerozuměl.Nalétl do směru,který mu před startem naznačil rukou anglický časoměřič a letěl ve směru Baracques,North Foreland,Meadon.

Po několika minutách letu nad pevninou se Blériot dostal nad moře a začal ~~x~~ jeho ~~přeletem~~ Atlantického oceánu.

"Letím již deset minut.Minul jsem pevninu i francouzskou minonosku Escopette.Otáčím hlavu dozadu,abych viděl,zda mám správný směr.Jsem překvapen.Nic nevidím.Ani Escopette,Francii ani Anglii.Jsem sám.Jsem ztracený.Je to podivná situace-sám-bezradný-.Bez kompasu,ve vzduchu, uprostřed nad Kanálem.Ničeho se nedotýkám.Nohy a ruce se jen lehce dotýkají řídících pák.Nechávám aeroplán letět v původním směru.Nestarám se,kam letím.Letím tak již deset minut,nestoupám,ani neklesám,ani se neotáčím.Po dvaceti minutách vidím našedlé útesy Doverské,zámek a poněkud více na západ místo,kde bych měl přistát."

Poblíž Goodwin Sands Blériot ve výši 100 m zakroužil a sestoupil do mezery mezi skalisky u St.Margarets Bay a přistál na golfovém hřišti v místě,na kterém novinář Fontain z redakce Le Matin vztyčil fran-

couzskou vlajku.Při přistávání na nerovném terénu si poškodil křídlo a vrtuli.Přistání pohotově zachytil na fotografiích fotograf Marmier.Blériota přivítala skupina novinářů z Daily Mail a ve slavnostním průvodu jej převezla do hotelu Warden v Doveru.Zde vystavil Blériotovi anglický celník potvrzení,"že aero i Blériot mohou pokračovat v cestě po Anglii,neb podle prohlášení pana Blériota nedošlo během cesty vzduchem k infekčnímu onemocnění,a proto že není nutné na pana aviatika i jeho přístroj uvalovat karanténu."

V Doveru byla ihned svolána městská rada a aviatikovi se dostalo slavnostního přivítání,včetně čestného doprovodu do Londýna.Francouzský konsul dekoroval Blériota jménem francouzské vlády řádem Čestné legie.Aeroplán byl přepraven do Londýna a zde vystavován v hotelu Crystal Palac po čtyři dny,při čemž jej shlédlo 125.ooo obyvatel Londýna.

Paní Blériotová sledovala část letu z minonosky Escopette,a vítězství svého manžela nad Kanálem se dozvěděla až po přistání lodi.Blahopřání k vítězství jejího manžela jí odevzdala deputace anglického námořnictva.

Blériotovi blahopřál telegramem i sám Latham.Bléiot také na svého soupeře nezapomněl a telegraficky mu sdělil,že přelétne-li ještě téhož dne Kanál,že se s ním o vítězství spravedlivě rozdělí.Levavasseuer,který měl telegram Lathamovi doručit,však v záplavě velkého nadšení na to úplně zapomněl.Ale i tak,kdyby Latham letěl,nad moře by se pro nastalou silnou bouři nedostal.

Blériotův let nad Kanálem byl nafilmován a celý svět může ještě dnes na dokumentárním filmu sledovat ono nepopsatelné nadšení,které jeho let a zvláště pak jeho triumfální pochod Paříží doprovázelo.

Blériotovým přeletem Kanálu nastala zcela nová epocha ve vývoji letectví.Až po tuto chvíli doprovazely lety aviatiků sympatie,ale i

velké pochybnosti obecenstva o jejich úspěších. První velké vítězství přístroje těžšího než vzduch přineslo doslova závratné nadšení celého světa nad úspěšným letem člověka. Ihned po přeletu Kanálu se rozpoutala ve Francii a po jejím vzoru i v jiných částech světa, pravá letecká horečka, která uchvátila kdekoho a nenechala nikoho na pochybách. Z mladých lidí ti nejodvážnější a nejpodnikavější nemohli jinak, než nabídnout své síly novému technickému pokroku. Vyrůstaly nové továrny na letadla a podle Blériotova typu letadla BXI (nazvaném též Canal La Manche) vznikaly nové typy letounů a stupňovaly se jejich výkony.

Obrázky: Lathamův a Blériotův let přes Kanál,
Kopie článků dobového tisku

Dokumentace:
23: V. Lochner: Weltgeschichte der Luftfahrt
22: E. Petite: Histoire Mond. de l'Aviation
32/F: dokumentace Musea let. Paříž
34: Air Enthusiast Inter. GB.

"Blériot se dostal s létáním tak nedostižně dopředu a já,půjde-li to dobře,teprve za týden zasadím motor do trupu aeroplánu.Práce mi jde strašně pomalu a sám bych si již přál být s aeroplánem ve vzduchu..."postěžoval si Kašpar Kalvovi při obědě v Donátově restauraci na Veselce,když jej Jaroslav Kalva,těsně po Blériotově epochálním letu přes Kanál,navštívil v Pardubicích.

V Dvořákových strojírnách mezi tím plným tempem pokračovaly práce na motoru.Všichni vstávali ve tři hodiny ráno a v tu dobu již byl inž.Kašpar na dvoře strojírem a Dvořáka budil voláním:"Tak,Oldo,již vstávej,dnes děláme!"Všichni pracovali od rána až do pozdních nočních hodin bez oběda a většinou jen tak"o vuřtu a banduru",po dobu 14 dnů. Všichni byli velmi dobrými řemeslníky.Strojník zastal truhláře a ten zase zámečníka.Duší celé práce na leteckém motoru byl strojník Karel Vávra.Motorovou skříň z hliníku odlila slévárenská firma v Praze A. Lišky a hřídel,zvanou kurbli,vykovala z chromoniklové ocele firma Böhler ve Vídni.Za čtrnáct dnů byl motor hotov.Ihned byl upevněn do svěráku,namontována vrtule,zapojeno zapalování a byl tak vyzkoušen jeho běh.Zkouška byla hned na poprvé úspěšná a také náležitě oslavena v Drábkově restauraci u Čápa v Pernštýnské ulici a zakončena pozdě v noci ve výletní restauraci hostinského Formana na Vinici.

Ve stodole hotelu Veselka si Kašpar zařídil montážní dílnu.Zde dával celý aeroplán dohromady.Nejprve spojil trup s výškovým kormidlem, připojil směrové kormidlo a ostruhu a zasadil motor.Takto sestavený aeroplán podložil zaobleným trámem,po kterém posunoval chassi letadla a hledal těžiště aeroplánu.Poblíž těžiště umístil podvozek,jehož kovové části dodala firma Trojan a Nágl z Kolína.Nad těžiště,do zvláštního závěsu,zasunul nosníky křídel,upevnil je svorníky a křídlo vystužil dráty s napínáky.Ke křídlům připevnil další vystužení dráty a lanka

pro řízení kormidel.Aeroplán pak znovu rozložili a připravili k převozu do Dvořákových strojíren.Zde pak všichni vyčkávali ~~s aerem~~ na den s příznivým počasím,aby letadlo odtud přesunuli na vojenské cvičiště a tam jej vyzkoušeli,zda létá.

Jednoho srpnového rána vzbudil Kašpar kočího Macase s tím,aby ihned zapřahal,že je třeba na valníku odvést opravené "hospodářské stroje".

~~Dne~~ 25.srpna 19o9 ve tři hodiny ráno vyjížděla ze strojíren Františka Dvořáka skupina lidí.Seděli na voze taženém koňmi a ve vleku, v pevném spojení s vozem táhli cosi podivného na dvou železných kolech.Ti co neseděli na voze,pobíhali kolem něj a snažili se v zatáčkách vůz vytočit.Všechno to vypadalo jako alegorický vůz,který minulou neděli vyjížděl z pivovaru k oslavám Bartoloměiského posvícení. Všichni mlčeli i vůz jel nápadně potichu.Jeli nejprve ulicí kolem Staré pošty,dále se pak ubírali jako spiklenci po úzké cestě kolem jižního,hodně prořídlého,dřevěného plotu pardubického nádraží.Nikdo tuto tajuplnou skupinu neviděl a také nic netušil o jejich počínání. Vezli aeroplán k prvnímu vzletu a doprovázeli jej všichni ti,kteří jej stvořili:Inž.Jan Kašpar,Eugen Čihák,Josef Švejk,Karel Vávra,Zdeněk Kolman,František Bábora,František Chvojka a Frant.Vyčichlo.Kašpar seděl vedle kočího Macase a usměrňoval jízdu vozu.Jeli po cestě asi 200 m dlouhé,pak kolem Zingrových polí a sjeli na travnatou plochu vojenského cvičiště.Vyhnuli se suchému příkopu cvičiště,jeli ještě asi 500 m a zastavili v úrovni pardubického nádraží a cukrovaru.Všichni seskočili z vozu,uvolnili aeroplán z vleku,po trávníku rozložili trámy a na ně ~~rozložili~~ křídla.Každý jednotlivý kus ještě prohlédli.Na první pohled bylo znát,že tuto práci dělají poprvé,a to bez jakéhokoliv plánu a souhry.Všichni byli stále po tichu,aby se neprozradili,a celé jejich počínání nabývalo obrazu tajemného obřadu.

Vytočili aeroplán vrtulí do jižního směru,ve kterém bylo vojenské cvičiště nejdelší.Připevnili křídla k trupu letadla a zpevnili je lanky ke kotevnímu rámu nad trupem letadla a k styčníku pod trupem letadla pod místem sedadla aviatika .Pomocí napínacích šroubů je vystužili.Truhlář J.Švejk ještě jednou prohlédl dřevěnou konstrukci trupu a křídel.Vše bylo v naprostém pořádku i podvozek,podvozková kola,jejich pérování a ostruha.Kašpar upravil řídící lanka kormidel a"zavětrování"křídel.Strojník Vávra s Dvořákem prohlédli motor,ventily,svíčky a zapalování.Nádrž s benzínem byla plná.Každý z řemeslníků měl sebou potřebné nářadí a nejnutnější opravu provedl na místě.Když se již zdálo,že je vše v pořádku a připraveno,Kašpar vystoupil na trup letadla a usedl na sedadlo.Přezkoušel pohyby kormidel.Všichni kolem letadla byli téměř stejní,štíhlí,obličejem se od sebe mnoho nelišili,neboť všichni byli mladí,~~všichni~~ měli stejně zastřižené knírky,modré pracovní oděvy a na hlavě stejné,široce placaté čepice se štítky.Sám tvůrce aeroplánu Kašpar byl od nich k nerozeznání.

Čihák zůstával stále u vrtule.Vzal za její snížené rameno a snažil se jím při vypnutém motoru,~~zapalování~~,pohnout.Pokoušel se nejprve protočit motor.To se však tak snadno nepodařilo,jak si původně představoval.Vrtule trochu povolila,ale zarazila se v zápětí o tlak ve válcích,který byl silnější než Čihák.Nedovolil další pohyb.K vrtuli přiskočil ještě Vávra a teď se oba opírali o ni.Zdálo se,že to přece půjde.Listem pomalu otáčeli do nejnižší polohy,pak zase o něco vzhůru tak,aby mohli rychleji uchytit druhé rameno vrtule a tím pak stejně namáhavě otáčet dokola."Jde to velmi ztuha,jako by to přes noc zamrzlo.Hodně se s tím asi podřem,než to chytne...",ulehčil si Kašpar.

Motor však nedával sebemenší známky,že by chtěl naskočit.Zapalování bylo vypnuto a Čihák znovu začal s "nahazováním"motoru.Utíral si stále pot z čela,neboť ze všeho se mu dělalo horko.Kašpar vybídnul k odpočinku,ale ani po přestávce,po opakované zkoušce,motor nenaskočil.

Znovu se vypínalo zapalování a upravovala benzínová směs. Dvořák prohlížel motor. Byl si však jist, že motoru nic neschází, protože včera ho zkoušeli byl vyzkoušen. Nádrž, zapalování, vše je v pořádku. "Čert ví, v čem to vězí - včera to tak pěkně běhalo", prohodil Dvořák.

Na chvíli všichni v práci ustali, opírali se střídavě o vrtuli, prohledávali odložené věci a hledali hodinky. Již hodinu tak marně připravovali aeroplán a pardubické ráno se tak kvapně blíží. "Musíme si pospíšit, v krátké době bude rajón plný cvičících dragounů!", prohodil Kašpar a vybídl všechny k další zkoušce.

Když nebyla zjištěna žádná závada, s plnou vervou se všichni dali do práce. Dvořák "naspicnul" benzínem nasávací ventily a Čihák strhl jedno rameno vrtule prudce dolů a na Kašparovo zvolání: "kontakt!" švihl prudce koncem vrtule a rychle od ní odskočil. Vrtule se zakývala krátkými pružnými kmity, jakoby byla upevněna na ocelovém péru. Znovu se však zastavila. Z výfuků motoru se však ohlásilo vítězoslavné zasyknutí unikajícího plynu. Bylo to slibné znamení, že některý z válců počal pracovat. Pokus se znovu opakoval. Ozval se výbuch, z výfuků se vyvalil kouř namodralého dýmu a vrtule po několika otáčkách sekla sebou dozadu. Všichni byli spokojeni a tváře se jim rozjasnily. Byla tu již jakási naděje...

Po několika pokusech se motor konečně rozeběhl. Nešel však v pravidelném rytmu. Jeho zvuk byl matný, sykavý a dunící. Volně běžící vrtule a její široké "ploutve" začaly zuřivě "plácat" do vzduchu, až se plně "rozfofrovala" na plné "tůry" (otáčky). Vše kolem se zvířovalo, kamení rozletovalo, vytrhávaly se drny a rovněž vyletovaly (letěly do oken). Aero se celé třáslo a všichni jej pevně drželi, aby při stálém nadzvedávání neulétlo. Hluk motoru byl mohutný a přehlušoval všechny rozhovory. Jen podle úsměvů na tvářích bylo možné pozorovat dobrou náladu a radost z úspěchu.

Kašpar ubral plyn a dal pokyn k puštění letadla. Aeroplán se pomalu rozjíždí a všichni běží za ním, jen aby doopravdy neulétl. Aero se kývalo

třese,chvílemi se zvedá,nadskakuje,kousek letí,pak zase prudce padá k zemi.Ve směru je těžké jej udržet.Pomalu se zastavuje,všichni jej otáčejí do protisměru a vše se znovu opakuje.Motor se při tom zahřívá,pracuje nepravidelně,až se zastaví.Po krátké přestávce jej opět přetáčejí do jižního směru,aby zkoušku opakovali.

Rachot motoru probudil časně z rána obyvatele Skřivánku,kolem nádraží,v ulici v Alejích,ale i na vzdáleném Pernštýnském náměstí za Zelenou bránou.Lidé probuzeni,vykláněli se z oken a rozespalí vybíhali v nedbalkách na dvory svých domovů i do ulic a postávali v záhadném rozjímání,Co ~~že~~ se ~~to~~ děje,odkud tak nezvyklé hřmění,obloha je jasná a nikde se ještě nepracuje.Lokomotivy na dráze ještě nejezdí a dragouni v kasárnách teprve vstávají!Ozval se mohutný výbuch a po něm hřmot rázem ustal.Ticho neprobuzeného rána pokračovalo.Lidé ~~však~~ zůstávali v ulicích ještě po delší dobu ve stálém údivu.

Kašpar,jakmile se při opakované zkoušce ~~s aeroplánem~~ motor rozeběhl, opojen radostí z dosaženého úspěchu,uvedl ~~motor~~ stroj do nejvyšších otáček. V nebezpečných otáčkách se začalo aero zuřivě kymácet a nadskakovat na příliš měkkém,odpérovaném podvozku.Při jednom takovém skoku od podvozku ulétlo kolo.V tom okamžiku letadlo sebou prudce mrštilo o zem,nastal výbuch,vrtule se rozlomila a po několika okamžicích bylo aero v troskách.Kašpar se chytil za zkrvavenou ruku,Čihák si držel bolestivé ucho.Ostatní rychle posbírali trosky aera,naložili na přivolaný vůz a stejnou cestou odjeli do Dvořákových strojíren.Vrata strojíren se uzavřela,a tím první aviatický pokus na pardubickém letišti skončil.

Na dvoře strojíren složili aeroplán a uložili do kůlny.Pravé křídlo bylo protržené.Oprava potahu křídla byla však jednoduchá.Vrtule byla zlomena,ale Kašpar měl v zásobě novou.U motoru se utrhl kus válce i se zapalovací svíčkou.Bilance prvního pokusu na první pohled odstrašující,nebyla nakonec tak nepříznivá.

Jak došlo k nehodě?Kašpar přivedl motor příliš brzo do velkých otáček. ~~tak~~ Aero stále ještě přidržované začalo nadskakovat a stále prudčeji a častěji dopadat do ~~odpérovaného~~ pružného podvozku.~~Jízdou~~ Jízdou po hrbolatém povrchu vojenského cvičiště a pojížděním a skákáním se uvolnilo kolo z nápravy a vypadlo.Aeroplán se naklonil a to způsobilo zkázu letadla. Dlouhá vrtule se dotkla země,kus se jí odlomil a prolétl pravým křídlem a Kašpara zranil na ruce.Zbytek vrtule na motoru nabíral zem,kamení a kropil jím aeroplán a všechny ty,kteří jej přidržovali.Aeroplán se po chvíli chodu motoru stal neudržitelný a ti,co jej přidržovali, jej ze strachu pustili.Před úplnou zkázou zachránil aeroplán výbuch levého válce motoru.Utržená část válce i se zapalovací svíčkou prolétla Čihákovi kolem ucha a ~~to mu~~ zranila muže.

Dokumentace:
28/c:Vzpomínky strojníka O.Dvořáka
30 :Heinz Kalva:Historický materiál o prvních vzletech Kašpara.
28/c:K.Vávra,strojník,vzpomínky

INTRMEZZO

"Byla ještě noc,ale na východě se už ukazovaly první jasnější čmouhy nového dne.

Nedaleko mě na tej louce,co jsem v kupě sena spal,stáli asi čtyři lidi,jak jsem je v tom šeru rozeznal u nějaký takový velký věci, která na první pohled vypadala jako sekačka nebo co,ale mělo to křídla a stálo to na dvou kolách,jako u bicyklu.

Promnul jsem si oči,zdali jako vopravdu nespím a dívám se s votevřenou hubou na ten tajůplnej zjev.

Ty lidi kolem toho žacího stroje pobíhali,hádali se a vysvětlovali si pořád něco navzájem a byli tou prací tak zaujatí,že mě ani nepozorovali.

"Kluci, já vám říkám,že to tentokráte poletí,já to vím určitě", pokřikoval ten jeden,kterej se mně zdál,že je vůdcem spiklenců."No tak si do toho sedni,Jendo,a my tě roztlačíme",volali ty druhý.

Ten,co vyváděl u tej nestvůry největší povyk,tak si do toho aparátu sed',něco tam zmáčk' a vono to začalo dělat takovej kravál,jako když padají bedny z půdy.Celý se to třáslo a mlátilo to sebou,jako když to má padoucnici.

Kolem toho přízraku vznikla taková nervozita.Ty tři pobíhali semo tamo,pak se toho chopili a začali to i s tím chlapíkem,co v tom seděl,tlačit.Vono se to rozjelo,kouřilo se z toho a pořád to dělalo takový brajgl a teď,lidičky drahý,se to celý utrhlo,vyskočilo to jako kobylka,cukalo to sebou,poskakovalo,jako když v tom čerti rajtujou, rozjelo se,a najednou se to zvedlo od země a letělo to vzduchem.

Kousek to letělo nad zemí a najednou to hrklo,zachechtalo se to ďábelsky a padlo to na nos k zemi a ten člověk,co v tom seděl,vypad' ven a rozcáp' se,jak byl dlouhej na tej louce.Vostatní se k němu sběhli,ale von se stavěl na nohy a začal jako pominutej:"Kluci, lítá to, já se zbláznim radostí.Ale ta potvora motor je na to slabej."Všichni jásali a vobjímali se a všichni křičeli:Lítá to."

Dokumentace:37 b:F.Rachlík:Pozdrav Pámbů,pane Randák/Volně zpracováno podle vzpomínek O.Dvořáka/

První mezinárodní aviatický meeting byl nazván Grand Semain De L'Aviation a konal se ve dnech 22.-29. srpna 1909 v Remeši, na polích, kde kdysi rozložila svůj vojenský tábor legendární Jean D'Arc, panna orleánská.

Plocha budoucího letiště se nejdříve musela vyrovnat, odvodnit a na ní museli postavit několik hangárů, restaurace, vytyčit závodní dráhu dřevěnými pylony, na okraji letiště postavit tribuny, pavilon pošt a telegrafů pro přímé spojení aerodromu s Paříží a ostatním světem.

Aeroplány nejrůznějších typů přihlášené do závodu se přiváželi na letiště v bednách anebo po různu rozložené ve vozech tažených koňmi. Mechanici je ihned vybalovali a dávali dohromady. Farmanův dvojplošník například složili dva lidé za necelé dvě hodiny. Po mechanicích přicházeli aviatici, aby je připravili pro vzlet. Vzduch na letišti se chvěl hlukem zkoušených motorů a byl prosycen pachem ze spalovaných pohonných hmot, lehkého benzínu a ricínového oleje. Kdo se jednou načichal tohoto charakteristického pachu, tomu sebemenší závan připomněl ony romantické začátky aviatiky a prožitá dobrodružství. Připravené stroje se po zalétání ihned zatahovaly do hangárů, uzamykaly a hlídaly, neb na aerodromu zavládly pokusy o sabotování závodu. Napilovávala se nosná a řídící lanka, povolovaly se šrouby, znečišťoval se benzín v nádržích, jen aby byl soupeř i bezohledně likvidován. Vždyť bylo v sázce 200 000 franků a na startu bylo o ně připraveno bojovat 54 strojů.

Mezi tím, co letci připravovali své stroje do závodu, do Paříže se sjížděla aviatická společnost z celého světa. Na Pařížském bulváru v hotelu Brébis bylo sídlo pořadatele závodu Francouzského aeroklubu s jeho předsedou E. Archdeaconem v čele. Shromažďovali se zde žurnalisté největších světových redakcí, diplomaté, zástupci armád všech větších států, učenci, teoretikové, konstruktéři, mecenáši aviatiky a samozřejmě nechyběla ani dámská společnost.

Starší, zkušení a již ostřílení letci (zvaní L'Enfants gatées) měli zde svoji uzavřenou společnost, na kterou s patřičnou úctou pohlíželi

ostatní "afiatéři a vagabundi".

Celá Paříž byla uchvácena aviatickou horečkou.Všechny kabarety ovládly písničky Mlle Margot,která ve svých líbivých šansónech opěvovala hrdinné aviatiky.

V Paříži v té době žila velmi zámožná a odvážná automobilová závodnice Madamme D'Élise Deroche,známá pod jménem baronka Raymonde de Laroche.Zcela též propadla aviatice a stala se první ženou na světě,které byl 8.3.1910 udělen diplom aviatika brevet č.36.V jejich pařížských salónech se scházela významná letecká společnost,mecenáši letectví, kterými byl Deutsch de la Meurth,E.Archdeacon,ministr francouzského letectví vojenského Millerand a j.

Z aeroplánů byly na závodech nejvíce zastoupeny francouzské dvojplošníky typu Farman,Voisin,jednoplošníky Blériot,Antoinette,americký Curtiss a méně známé stroje jako Sanchez Besa,Bischof a j.Byly zde připraveny na start i takové aeroplány,o kterých se hned na začátku závodu dalo říci,že nevzlétnou...

Závodilo se každý den odpoledne.Dopoledne bylo vyhrazeno zkušebním letům.Soutěžilo se v různých disciplínách:za dosažení největšího doletu,rychlosti,výšky,nejpřesnějšího přistání na cíl a v letech s cestujícími.

Aviatický meeting se neobešel bez havárií.Sotva se začalo létat, vzduch se vedle prachu a hlínotu z motorů naplňoval i třískami z havarovaných letadel,zbytky rozlomených vrtulí a křídel.Odvážnému aviatikovi Wachterovi se například ve výši 300 m utrhlo na letadle Antoinette křídlo,ale přes to šťastně přistál.Tuto skutečnost samozřejmě hned využili výrobci k obhajobě svých dvouplošníku před jednoplošníky.

Blériot si připravil pro závod jednoplošník typu B XII,s rovnou nepřerušenou nosnou plochou,délky 9,5 m,šířky 2,2 m.Před výškové kormidlo umístil stabilizační plochu.Použil motor značky ENV,výkonu 25,5 kW a umístil jej pod nosnou plochu.Ten pomocí řetězového převodu poháněl čtyřramennou vrtulí průměru 2,68 m a stoupání 2,75 m.

Za motorem byla sedadla za sebou pro tři cestující. S prvním cestujícím mechanikem vzlétl Blériot dne 2.června 1909 na letišti v Issy les Moulineux. Dne 12.června se Santos Dumontem a Fourierem uletl 250m a na závodech v Remeši přelétl vzdálenost 10 km rychlostí 78,9 km/hod., čímž získal první cenu PRIX DU TOUR DE PISTE v hodnotě 10.000 Fr. Následujícího dne se při předvádění tohoto letoun zřítil. Letadlo se vzňalo, ale Blériot vyvázl s lehčím zraněním.

Elegantní letec Hubert Latham získal v Remeši na své Antoinettě největší počet cen a stal se miláčkem obecenstva. Získal druhou a pátou cenu GRAND PRIX DE LA CHAMPAGNE a DE LA VILLE DE REMS v hodnotě 25.000 a 5.000 Fr, za průlet dráhy dlouhé 154 a 111 km. V závodě PRIX DE LA VITESSE získal druhou cenu v hodnotě 5.000 Fr a za dosažení výšky 150 m PRIX DE L'ALTITUDE, rovněž za 5.000 Fr.

Nejrychlejší letoun v závodě předvedl Američan Glenn Curtiss na stroji Golden Flyer, vyrobeném společností Herring Curtiss Company. Uletěl 30 km za 25 minut 49 sec. a získal první cenu PRIX DE LA VITESSE v hodnotě 10.000 Fr. V závodě PRIX DU TOUR DE PISTE vyhrál 3000 Fr a v závodě Gordon Bennetově (COUP D'AVIATION) 25.000 Fr sobě a 12.000 Fr pro mateřský aeroklub, za nejrychlejší průlet dráhy dlouhé 25 km. Curtissův čas byl 15 minut 50 sec. Curtiss v Remeši vytvořil také rekord nejkratšího startu, 60 m. Brzy ho však překonal Santos Dumont.

Velmi křehká a ještě málo bezpečná letadla, předváděná na prvním mezinárodním leteckém meetingu v Remeši, přinesla celou řadu úspěchů aeroplánům, pokud šlo o jejich vzlety a přistávání a jejich první obraty ve vzduchu. Výsledky závodů letadel a jimi dosažené úspěchy podnítily velké státy k rychlému budování vlastního letectva.

Obrázky: Plakát let.meetingu

Dokumentace:
22: E.Petite: Histoire Mondiale de l'aviation,
V.Lochner: Weltgeschichte der Luftfahr.

Pro své letiště si Kašpar zvolil pardubické vojenské cvičiště.To byla rozlehlá,ideálně rovná,travnatá plocha,rozprostírající se na jih za pardubickým nádražím,mezi Skřivánkem a protilehlým významným hostincem na Zavadilce,za pruhem lesa Zelenobranské dubiny,táhnoucí se podél železniční tratě vedoucí z Rosic n/Labem na Chrudim,až k Jesničánkům.

Tyto pastviny používala místní jezdecká posádka pro svůj výcvik již od roku 1866 a velitel posádky generál Mitschenkowski,na Kašparovu žádost svolil,aby v časných nebo pozdních odpoledních hodinách tu mohl pracovat se svým aeroplánem.

Poblíž hostince na Zavadilce,na vlastním pozemku,umístil Kašpar svůj hangár.Bylo to po levé straně silnice,jež vedla z města na západ,přes železniční pražskou trať,kolem obilního skladiště Rolnického družstva,typických vápencových pecí A.Kusého a Poláčkovy strojírny, směrem na Popkovice.Opodál strojírny,avšak po pravé straně silnice u zmíněného hostince,stála slévárna společníků Barešo a Vocáska.

A v tomto sousedství,poněkud stranou silnice,v úrovni administrativní budovy cukrovaru,si Kašpar postavil bez povolení obce"pojízdný hangár".Byly to dva starší stěhovací vozy od spoditérské firmy Hostovský,které překlenul jednoduchou dřevěnou střechou a uzavřel jednoduchými stodolovými vraty.

Zařízení hangáru bylo velmi skromné.Na zemi z udusaného jílu při stěně a v rohu byly rozestavěny nádoby na benzín a olej,velké trychtýře a pro případ požáru koštata s hadry.Na zemi podél stěn byla srovnána dlouhá prkna,žebřík a kola drátů.V jednom voze byla šatna a zdržoval se zde hlídač Militký.V druhém voze byla truhlářská dílna s truhlářskou stolicí.Hangár byl oplocen drátěným plotem.Nežádoucího příchozího ohlásil štěkáním hlídací pes.Uprostřed hangáru,pokud se sem divák dostal,shlédl na vysokých nohách podvozku,odpérovaném ocelovými kočárovými pružinami,aeroplán.Byl potažen špinavým,slabě nažloutlým plátnem,s křídly vystuženými a vzepřenými soustavou drátěných

lanek,která se upínala ke dřevěné kostře v předu a dvěma styčníkům nad letadlem,k podpěrám podvozku na spodku trupu.Nápadně světle šedou barvou svítila široká dlouhá vrtule,uložená na ose tříválcového motoru,který spočíval v motorovém loži na předku trojbokého trupu letadla.

A na tomto stroji,v pachu odkapávajího benzínu a oleje,smíšeného s vůní dřeva hangáru,započal Kašpar se svým výcvikem,jak aeroplán ovládat.

Za časných ranních hodin usedal Kašpar do malého nepohodlného sedátka svého letadla.Jeho štíhlá postava se do něho snadno směstnala a pak už jeho ruce se učily mechanicky ovládat ruční ~~kola~~ řízení letadla,spínač zapalování a pumpou upravovat palivovou směs.Kašpar se tak učil létat a řídit letadlo na zemi.Z počátku celé hodiny se zacvičoval,přemýšlel o obratech,startech a přistání.Kontroloval souhru kormidel a pohyb lanek,která ovládání rukou přenášela až ~~tam~~ dozadu na konec aeroplánu a nožní pákou ke konci křídel pro všechny ty pohyby kormidel,které hned od počátku představovaly obtížný manévr aeroplánu.

Pak vytáhl letadlo z hangáru a dotlačil jej na blízké cvičiště do míst,kde stála rozsochatá lípa.Konopnými silnými uvazováky spoutal konec letadla a přes dva velké pérové mincíře jej přivázal ke kmeni lípy.Znovu se vrátil k vrtuli,aby ji oběma rukama protočil.

Musel si počínat velmi zručně a opatrně.V okamžiku,kdy natočená vrtule při nasátí palivové směsi a získání potřebné komprese ve válcích se ~~mělo~~ kývavě pohybovat v obou směrech,uvolnil rychle před sedadlem zapalování,upravil ještě palivovou směs a běžel rychle k vrtuli.Kašpar pochopil vpravo list vrtule,švihl jím prudce dolů a právě tak prudce uskočil stranou a dozadu.Po několikerém takovém úkonu se motor rozeběhl.Kašpar ~~neprodleně~~ spěšně usedl do sedadla a ~~řídil~~ řídil chod motoru.Uváděl jej pomalu do stále vyšších obrátek,jak říkal"tůr".Prováděl tak motorovou zkoušku.Motor burácel,letadlo připoutané ke stro-

mu se chvělo a za strojem se zvedal prach.Na mincíři,když se ohlédl dozadu,viděl ukazatel kmitat kolem jednoho sta"tara".Ke vzlétnutí však potřeboval tah 120-150 tam.Přidával neustále plyn,zrychloval počet otáček,až opravdu ukazatel poskočil k číslu 120.Hluk motoru se za tichého jitra rozléhal daleko po kraji.A to už kde kdo věděl,že na cvičišti Kašpar zkouší své letadlo,aby mohl co nejdříve s ním vzlétnout.

Po krátké době se chod motoru tišil,po silném zahřátí ztrácel otáčky,ukazatel na mincíři se postupně blížil k nižšímu číslu.

Motorová zkouška skončila a pokračovala znovu až po vychladnutí motoru.K letu se však Kašpar neodhodlával,stále přemýšlel,zkoušel a shledával,že cosi není v pořádku.Tah motoru nebyl patřičně vysoký. Kašpar neriskoval.Rozvázal úvazky lan,odpoutal aeroplán od lípy a zakrátko stroj opět zmizel v hangáru a stodolová skřípavá vrata se uzavřela za inženýrem Kašparem. Nic odtud ven neproniklo,neb vše hlídal p. Militký se psem.Kašpar se znovu uzavřel v hangáru a dál přemýšlel o záhadném řízení aeroplánu.

Jen nahodilý starší přichozí,kterého až sem do těchto opuštěných končin města přilákala zvědavost,cestou kolem hangáru prohodil:"Popleta,blázen,jen stále pokouší Pána Boha.Rád bych věděl,proč nemá tento člověk něco kloudného na práci!"

Obrázky:hangár
aeroplán

Dokumentace:
39/VIastní archiv:vzpomínka otce a bratra

W.Wright uvádí dva způsoby,"jak naučit se jezdit na vzpurném koni. Při prvním způsobu,to riskujeme.Posadíme se na koně a jízdě se učíme postupně,cvikem.Méně nebezpečný je druhý způsob,při kterém se postavíme za plot,pozorujeme koně a přemýšlíme,jak vyzrát nad jeho vzpurností.Chceme-li se naučit létat a být při tom mimo nebezpečí,pak je nejlépe se posadit za okno a pozorovat let ptáků."

"Volil jsem ten první způsob a riskoval jsem.Aeroplán po havarii jsem vždy opravil a zcela bez nějakého návodu jsem pokračoval v létání.

Železná kola podvozku jsem opatřil gumovými obručemi značky Semperit od firmy Kaufmann z Prahy.

S aeroplánem jsem pojížděl nejprve po letišti a postupně jsem zvyšoval rychlost,až se letadlo zvedalo,skákalo,ale mělo snahu se s výše přetočit.Posunoval jsem sedadlo,a tím měnil těžiště.

Benzín jsem počal nakupovat v sudech.Tím přestalo neustálé jeho shánění v Klečkově drogerii a nákup v lahvích.Po několika rozjezdech s aeroplánem a jeho udržením ve směru jsem dělal větší skoky.Z úspěchů se raduji a na nich se podílí i můj otec,neustále přítomen mému létání.Podle stop odměřovaných v trávě jsou skoky čím dál větší.

Dne 10.9.1909 již dělám dlouhé skoky.Vrtule se však po několika okamžicích protáčí na prázdno a motor se rychle zahřívá.Vydává mohutný hluk,ale nemá mnoho sil udržet letoun ve vzduchu.

Podle záznamů v zápisníku jsem odlétal,nebo odskákal v celku čtyři hodiny.Paul Tissandier,slavný pilotní žák Wrightovy letecké školy se naučil létat za 17 praktických lekcí v trvání čtyř hodin 42 minut a druhý nejslavnější letec hrabě Ch.Lambert potřeboval 23 cvičení a celkové doby pěti hodin dvacetdvou minut.Pravděpodobně dělám něco špatně.

Dne 15.9.1909 se aeroplán krásně zvedl a letěl.Při prvním dosednutí se stočil prudce doprava,do příkopu a zničil jsem vrtuli.Došel

jsem k závěru,že bych létal,kdybych měl silnější motor s výkonnější vrtulí.K stejnému přesvědčení došel i můj otec a podaroval mi penězi na zakoupení nového motoru a vrtule.

Do Paříže jsem dojel 19.října 1909.To byl jeden ze slavných dnů hraběte Ch.Lamberta,neb na Wrightu obletěl Eiffelovu věž.

V Asniers Courbevois u firmy Alesandro Anzani jsem koupil nový motor o výkonu 21 kW/30 ks/ a výkonnější vrtuli u firmy Louis Chauvier.Podle ní mi truhlář Jan Svoboda v Pardubicích udělá několik dalších.Za motor jsem zaplatil 2600 fr,za vrtuli 260 fr.Zašel jsem rovněž do Blériotovy továrny a zcela vážně jsem se začal zajímat o zakoupení letadla typu Blériot XI.Blériot u tohoto typu letadla zaručoval bezpečný let na vzdálenost 10 km při rychlosti 60 km/hod a spotřebě benzínu 0,5 l na 1 ks/0,735 kW/ za hodinu.Závodní inženýr Biro mě také zasvětil do manévrování s kormidly u tohoto typu.„To se musí při startu a přistání, monsieur, dělat s kormidly takto: při startu aeroplán poněkud potlačíme,abychom uvolnili jeho záď.Jakmile se zvýší rozjezdová rychlost,zdvihneme kormidlem letadlo od země a po krátkém přímém letu začneme stoupat.Při přistávání,nevysoko nad zemí letadlo vyberemo,potom jej jemně trochu přitáhneme,čímž se ono poněkud propadne a dotkne se ostruhou a podvozkovými koly země".

„Dělal jsem to vše obráceně.Místo potlačení jsem letadlo ihned při startu nadzdvihl a to se vždy v kulminančním bodě propadlo,"

„Dne 29.10.1909 jsem upravil motorové lože a zamontoval nový motor s vrtulí a odvážil se desetimetrového skoku.

Dne 6.11.1909 jsem po týdenním cvičení přeletěl celé letiště, ale při přistávání jsem havaroval.Na letišti,v prostoru koňské nemocnice, vybíhají do letiště překrásné topoly.Ty mě při létání zcela nebezpečně přitahují.Do zatáček se mi nechce,neb mám obavy z havárie a následných zdlouhavých oprav.

Letiště, jindy tak jasné a přívětivé,je v poslední době zamlžené,

zcela nevlídné.Šedá podzimní mračna unaveně visí nad letištěm a jejich někdy rozedrané cáry sahají až k zemi.

Je již ~~stud-né~~ chladné a vlhké počasí.Motor zapaluje s velkou nechutí.Za šera se těžko orientuji v monotonně,šedě vybarveném prostoru letiště a těžko odhaduji výšku.Kola podvozku klouzají po vlhkém letišti,které je navíc plné krtin a ty jen stěží stačím rozhrabávat.

Na létání je zima.Nabalit se do teplého oblečení je velmi obtížné, neb prostor sedadla je příliš úzký a mám-li na sobě ještě svetr, jsem málo obratný.Nohy si balím do novinového papíru a stejně tak si dávám noviny pod košili,abych neprochladl.S létáním je již konec a musím se dát na přezimování."

Dokumentace:

32/d:Kašparovo museum Pardubice

30/:Heinz-Kalva:Historický materiál o prvních vzletech inž.Kašpara

29/:Korespondence inž.Kašpara

Rok 1909 je velkým mezníkem ve světové historii aviatiky. Blériotův epochální let přes Kanál La Manche a první mezinárodní aviatický meeting v Remeši ukázaly světu, že aeroplán je již naprosto způsobilý k letu člověka. Z aviatiků největších úspěchů dosáhl Blériot a žáci jeho aviatické školy. Účastnili se celé řady aviatických meetingů v Berlíně, Spa, Kolíně n/R, Frankfurtu n/M, Chalons, Doncasteru, Cařihradě. K velkým atrakcím při veřejných letech patřil Blériotův let ve výši 100 m, při kterém vypnul motor a klouzavým letem se snášel k zemi. V Cařihradě při jednom takovém letu se zřítil a zranil. Ve Vídni vystavoval Blériot svůj aeroplán 21. října 1909 v Bursovním paláci na Herrengasse a 23. října 1909 jej předvedl v letu na Simmering Heide v celkové době trvání letu 40 minut. 300 000 Vídeňáků i s celým císařským dvorem přihlíželo tomuto památnému letu a bylo spokojeno se "spolehlivostí, dokonalostí a ovladatelností" předváděného stroje. Místní tisk, Wiener Tagblatt, nadšen tímto letem, přinesl zprávu o člověku, který již letí s tímto dovětkem: "...a to se nemohlo stát dříve, to muselo lidstvo čekat na tento okamžik tisíciletí?"

V listopadu 1909, na pozvání Českého aviatického družstva, vystavoval Blériot svůj aeroplán Pražanům v hotelu Palace. Výstavu neopomenuli navštívit Kašpar s Čihákem a Dvořákem a seznámili se při tom s některými detaily Blériotovy konstrukce, aby podle nich upravili Kašparův letoun.

Blériot slavil velké úspěchy a Paříž jej vždy vítala s královskou pompou. Na pardubickém letišti se v roce 1909 inž. J. Kašpar rovněž pokoušel se svým aeroplánem dosáhnout žádoucího úspěchu. Zkoušel časně z rána, jen aby se vyhnul lidem, kteří na letiště přicházeli," aby aby mohli okukovat blázna."

Kašpar provedl některé úpravy konstrukce svého aeroplánu, vybavil jej silnějším motorem a účinnější vrtulí. S takto upraveným aeroplánem provedl vždy několik delších skoků a lety končily obyčejně havárií. Po ní

následovala vždy vysilující práce spojená s opravou přístroje.

Koncem roku 1909 navštívil redaktor J.Kalva Kašpara v Pardubicích na Veselce a byl svědkem nevyrovnaného boje,"Kašpara konstruktéra s Kašparem letcem."Kašpar pod dojmem leteckých úspěchů ve světě přestal věřit ve zdar své konstruktérské práce a Kalvovi si postěžoval:"Snad bych se dostal s vlastní konstrukcí letadla též dopředu, ale neustálá snaha již létat a nebýt předstižen,překonala moji ctižádostivost konstruktérskou.Objevilo se u nás plno soupeřů dychtivých též po českých vavřínech.Jsou zde Keidl,Kahnt,Gaubert,Hieronymus.Hieronymus, jak se proslýchá, prý si již koupil v Paříži aeroplán a učí se s ním létat ve Frankfurtě n/M.Za žádnou cenu přeci nemohu připustit,aby teď, když jsem letadlu tolik svého času věnoval,mě v létání předstihnul. Otec mi dal peníze a tak v nejbližší době zajedu do Paříže,abych s Blériotem projednal tento obchod...a koupil si aeroplán."

Do Paříže odejel Kašpar před vánocemi.Továrna na aeroplány s označením Blériot Aeronautique byla v Levallois,v ulici De La Révolte 39. Denně z této továrny vyjížděl speciální valník tažený koňmi.Projel celou Paříží a nahodilí chodci se vždy zastavovali, aby obdivovali toto nezvyklé monstrum.Valník měl na bocích červený nápis Blériot Aeroplanes.Kočí byl celý livrejovaný,koňské pokrývky nesly v rozích iniciálky "LB".Povoz projel celým městem a zastavil až na jeho periférii, vojenském cvičišti Issy les Moullineux před jedním z velkého počtu dřevěných hangárů, jenž nesl označení Recherches Aerinautique Blériot.

Žáci Blériotovy aviatické školy ihned vůz obstoupili,sklopili čelo vozu,zvlášť upravené tak,aby aeroplán zcela bez námahy sjel s vozu. Aeroplán se hned připravil ke zkušebnímu letu,který provedl vždy sám L.Blériot.Po přistání a menších úpravách byl letoun předán zájemcům, kteří na aeroplány již netrpělivě čekali.Výroba nestačila pokrýt poptávku.Objednávky přicházely z celého světa."Měl jsem též potíže s koupí aeroplánu," uvádí Kašpar, "ale jedině zásluhou továrního inženýra

G.Hevessyho z Uher,tedy krajana,se mi podařilo aeroplán zakoupit. Blériot slíbil objednávku vyřídit do března roku 1910."

Na závěr roku 1909 byl s nebývalou reklamou ohlášen první veřejný let aeroplánu v Praze,a to francouzského aviatika L.J.Gauberta.Tento podnik uspořádala mezinárodní společnost s ne příliš valnou pověstí,pokud jde o finance.V pražských ulicích byly vyvěšeny trojjazyčné plakáty s vyobrazením,jak kolem Eiffelovy věže v Paříži obletuje dvojplošník Wrightova typu a zvoucí k návštěvě veřejného letu v Chuchli dne 28.prosince 1909.Současně bylo rozdáno 20.000 letáků.Pražský fotograf Pavlík již předem vydal fotografie,jak Gaubertovo letadlo krouží nad pražskými zahradami.

Gaubert skutečně před vánočními svátky přijel do Prahy,v Chuchli postavil hangár 17x15x4 m a v něm čtyři montéři dali dohromady Wrightův aeroplán,dovezený sem z Paříže.Zevrubný popis a vyobrazení letadla přinesly pražské noviny-Národní politika a Prager Tagblatt.

Ve stanovený den vzletu,v úterý dne 28.prosince 1909 panovalo krajně nepříznivé počasí.Když déšť ustal,dal Gaubert letadlo přepravit na kolejnice katapultu a po důkladné prohlídce motoru jej spustil. Po odpočítání "un,deux,trois...start" se aeroplán rozejel a vznesl, zatočil se,dosáhl konce závodiště,letěl ve výši asi 12 m,letěl kolem zbraslavské silnice,pak podél Vltavy a pod vlivem silných nárazů větru přistál,po uletnutí dráhy asi 80 m.Dojem z letu a neúplného veřejného letu byl pro nespočetné diváky ohromující.Veřejný let musel být pro nepřízeň počasí odložen na neděli dne 2.ledna 1910.

Obrázky:Plakát 1.veřejného letu v Praze
Fotografie z 1.veřejného letu

Dokumentace:
30:Heinz-Kalva:Historický materiál o prvních letech inž.Kašpara
33/b,c,d:Sport a hry,Epocha, Vynálezy a pokroky :1909.

Neděle 2.ledna 1910 patřila veřejnému letu Francouze L.J.Gauberta.V ten den se celá Praha přesunovala na chuchelské dostihové závodiště.Všemi dopravními prostředky,drahou,kočáry,auty, ba i parolodmi se dostávalo obecenstvo do prostoru upraveného pro letiště.Zde se již od samého rána tísnilo tisíce a k poledni již 50 tisíc platících zvědavců a na dalekých stráních tisíce dalších neplatících.Všichni byli dychtiví spatřit "Wrightův aeroplán ve vzduchu,řízený velitelskou rukou Francouze L.J.Gauberta," jak vzletně oznamovaly plakáty a psaly tehdejší pražské noviny.

Zatím co vojenská hudba vyhrávala čekajícím a nedočkavým dívkům,mechanici připravovali aeroplán ke startu.Upravovali stále něco na motoru,mazali kolejnice katapultu pro rozjezd.Pan Gaubert, velmi elegantní,štíhlý,černých očí a vlasů,přecházel ponekud nervózně kolem a pokuřoval.Byl to "aviateur" a současně automobilový závodník.

Přesně o půl třetí pořadatel oznámil bílým praporkem,že vzlet začíná.Gaubert nasedl do aeroplánu a jeho osobní mechanik Dupré roztočil jeho dvě vrtule a letadlo se za ohromného jásotu obecenstva dalo do pohybu.Po třicetimetrovém rozjezdu se pomalu odlepilo od země a přesunulo nad hlavy diváků.V okamžiku,kdy byl nad poslední řadou obecenstva,motor několikrát za sebou "škytnul" a vynechal.Gaubert ještě stačil přeletět diváky,proletět kolem zahrady a nadnést se nad jejím plotem.Vrtule zmírňovaly svůj běh,až se úplně zastavily.Aeroplán"obratně vykormidlován zručným aviatikem" se vyhnul blížící se překážce,nad níž se ještě nadnesl a zapadl za stromy dostihového závodiště.

Pro obecenstvo to byl ohromující okamžik a pro odborníka"zdařilý let se šťastným přistáním."Po velkém úleku nastalo v obecenstvu uklidnění.Davy přihlížejících se ihned přesunuly přes bariéry přímo k místu,na které se jako sup snesl aeroplán.Četnictvo,které na

závodišti udržovalo úpořádek,se dalo ihned do pohybu ve směru,ve kterém zmizel Gaubert.

Wrightův dvojplošník ležel za plotem Waltrovy zahrady a první, kdo k němu přiklusal od Lahovičeek,byl strážník na koni.

Gaubert při nárazu aeroplánu na zem z něho vypadl a zcela zdráv si zapálil cigaretu a vyčkával u rozbitého stroje.Na první dotaz, co se stalo,s klidem odpověděl:Viste-"voyez!"Aeroplán měl přeraženy vzpěry mezi křídly/sloupky/,takže obě křídla byla sražena k sobě. Gaubert a nakonec i aeroplán přečkal havárii bez větší úhony,další aviatická produkce však byla havárií přerušena.Pořadatelé se snažili obecenstvu vysvětlit,že k nehodě došlo"ucpáním přívodu znečištěným benzinem."Ovšem Pražané si vysvětlovali nehodu po svém a uplatňovali své názory na nepodařenou aviatickou produkci."Podpalte to,ať to celé shoří!",ozývalo se z úst rozezlených a zklamaných diváků."Aeroplán přetížily úřední pečetě exekutorů a policajtů a finanční machinace,kterými jste veřejný let zadlužili!"

Obecenstvo se dožadovalo opakování letu,nebo vrácení vstupného. Společnost pro uspořádání veřejného letu musela nakonec slíbit,že se nový veřejný let bude konat na Tři krále.Avšak ani tento slibovaný veřejný let se neuskutečnil a tak veřejnosti nezbývalo nic jiného, než ~~veřejně~~ zaútočit na představenstvo výboru pro pořádání vzletu. Noviny začaly vynášet na denní světlo různé ty machinace s přípravou letu v zákulisí pořadatelů a jejich mravní charaktery.Popularizaci aviatiky to však neprospělo.Obecenstvo se nepřestalo dívat na létání skepticky a na aviatiky,jako na blázny a podvodníky,neb již nevěřilo v jakýkoliv zdar letecké produkce v Praze,zvláště pak v Chuchli.Vzduchoplavbě předvídali všeobecně brzký a neslavný konec.

Chuchelské závodiště od této chvíle lid ~~přezdil na~~ nazval "Gaubertovo pole" a Waterloo pro aviatiky,neb zde každý předčasně končil se svými aviatickými pokusy.

Obrázky:1.veřejný let v Praze

Dokumentace:33/b,c,d:Sport a hry, Epocha,Vynálezy a pokroky:1910.

Vzletům aeroplánů na české půdě se příliš nedařilo a letecké pokusy aviatiků, domácích i cizích, končily v troskách různě po domácku vyrobených létajících strojů. Havárie ohrožovaly životy aviatiků a v neposlední řadě obecenstva, které ve velkém počtu leteckým produkcím přihlíželo.

Pražský c.a k. místodržitelský úřad, ponaučen aviatickými neúspěchy hlavně v Praze, svým ustanovením ze dne 2.2.1910 jakékoliv volné „poletování aviatiků" po zemích českých zakázal a do budoucna upravil opatřením na ochranu obyvatelstva. Podle "Prozatímních ustanovení o pořádání produkce v letu" se aeroplánové vzlety mohly konat toliko se svolením příslušného oddělení politického úřadu.

K uspořádání veřejného vzletu se musel aviatik nejdříve prokázat věrohodným vysvědčením, které jej opravňovalo k řízení aeroplánu. V podstatě to byl pilotní diplom, neboli t.zv. certifikat d'aviation", též "brevet". Rovněž tak letadlo mohlo vzlétnout až po slyšení znalců, kteří před vykonáním veřejného vzletu komisionelně ověřili technickou způsobilost aeroplánu i aviatika.

Podle uvedeného ustanovení místo pro veřejný vzlet muselo být velmi prostorné, bez překážek, 1,5 km dlouhé a nejméně 800 m široké. Prostory pro obecenstvo musely být od letiště odděleny 10 m širokým ochranným pásmem. Aviatik mohl létat jen po předem vyznačené dráze a nikdy nesměl přelétávat diváky a obydlená místa. Ve vzduchu také nesměla létat najednou dvě letadla.

Organizátor veřejného letu musel před jeho uspořádáním určit ředitele letu a pořadatele, kteří během celé letecké produkce zodpovídali za bezpečnost a pořádek. Byli veřejně označeni a setrvávali na předem určeném stanovišti, ze kterého se dala přehlédnout celá plocha letiště. Museli být obeznámeni s průběhem letecké produkce a zároveň vycvičeni v poskytnutí první pomoci. Na vyvýšeném místě, z kterého byl výhled na celé letiště, bylo stanoviště ředitele letu a zástupce místodržitelského úřadu. Ti zodpovídali za bezpečnost a po-

řádek na letišti,udržovaný policií,četnictvem a pořadateli.Příchody na letiště byly výrazně označeny a musely zůstat po celou dobu létání volné.

Při každém létání byl v pohotosti lékař,jedno nebo dvě auta,v místech poblíž vody loď anebo parník.

Pořadatelem veřejného letu byla vždy právnická osoba,odpovědná za bezvadné provedení produkce.Pro případ nějaké nehody pořadatel musel uzavřít s pojišťovnou pojištění obecenstva na částku,která odpovídala předem odhadnutému počtu diváků,nejméně na 10.000 K. Aviatik byl pojištěn na 20.000 K.

Smlouvy s pojištěním veřejných letů uzavírala Slovanská cestovní kancelář majitele Oldřicha Doležala,v Praze II.Spálená 93.

Padesát procent výtěžku z veřejného letu patřilo aviatikovi,nejméně však 4000 K.Pořadatel letu hradil veškeré výlohy,spojené s přepravou aeroplánu na místo vzletu a postavení hangáru rozměrů nejméně 10 x 10 x 3 m.

V případě špatného počasí se odkládal veřejný let o týden později,a to až do doby,kdy nastalo příznivé počasí pro let.Jestliže se let neuskutečnil,na př.pro poruchu na stroji,náleželo aviatikovi 25 % zisku.

Mechanik dostával proplaceny diety v hodnotě 10 K za den.Řediteli letu náleželo 5 % z celkového zisku,nejméně 200 K.Cestovné ředitele hradil pořadatel,jakož i veškeré náklady spojené s reklamou, vyvěšením plakátů a pod.

Počátek veřejného letu oznámil nejprve ředitel letu vztyčením bílého praporku,poté následoval výstřel z hmoždíře,obsluhovaného startérem veřejného letu.Červeným praporkem na stožáru se oznamovala závada na letadle a kratší zpoždění startu.Na znamení modrého praporu aviatik let opakoval,bíločervený prapor značil větší závadu a že se let nebude konat,oznamoval černý prapor.Bližší podmínky nebo pravidla pořádání veřejného letu byly oznámeny na vyvěšených plakátech.

Měsíc leden 1910 svým nevlídným počasím vzduchoplavbě příliš nepřál. Chuchelský Gaubertův veřejný let se nepovedl. Na letišti Croix d'Hins poblíž Bordeaux se dne 4. ledna zřítil z výše 10 m při veřejné produkci francouzský aviatik Leon Délagrange. Byl stár 38 let. V poslední době létal na Blériotově letadle a aby na něm docílil co největší rychlosti, zaměnil původní slabší motor o 18,2 kW/25 KS/dvojnásobně silným a to se mu stalo osudným. Letěl rychle, ale letadlo nesneslo tak silný odpor. Utrhlo se mu křídlo, havaroval a motor mu při dopadu zlomil páteř.

Nehoda potkala téhož dne také Santos Dumonta. Létal na svém jednoplošníku Demoiselle na letišti v St. Cyr u Paříže, přetrhl se mu upínací drát levého křídla, třikrát se ve vzduchu otočil a padl. Směs drátů vytvořila kolem letce jakousi bezpečnostní síť, která S. Dumonta zachránila před těžkým zraněním.

Také hraběnka Delaroche se při předvádění Voisinova dvojplošníku zřítila z výše 4 m a zranila si ruku.

Tyto havárie však nijak neodradily jiné odvážlivce. Hubert Latham 7. ledna na letišti v Mourmelon létal ve výši 1000 m. Za pět dní nato jej na letišti v Los Angeles překonal Luis Paulham výstupem do výše 1500 m. Po té přichází zpráva, že v Africe dne 27. ledna z výše 40 m spadl H. Latham. Vhodný tvar Farman Voisinova dvojplošníku, na kterém letěl, zde zapůsobil jako padák a aviatik při pádu vyvázl bez pohromy.

Dne 10. ledna zasedala v Paříži FAI/Fédération aéronautique internationale/a projednávala termíny leteckých závodů. Bylo schváleno celkem 5 leteckých meetingů ve Francii, dva v Anglii, dva v Itálii, dva v Americe, jeden v Německu, jeden v Belgii a jeden v Budapešti. Konference byla také zajímavá tím, že Maďarům bylo při jednání s FAI přiznáno samostatné zastoupení, zatím co ostatním národy monarchie, např. český, mohly být representovány jen vídeňským, rakouským aeroklubem.

V českých dílnách vznikl skutečně létající model jednoplošníku

E.Kabáta z Plzně.Jednoplošník je podoben poslednímu typu Blériota, přední nosné plochy jsou však upraveny tak,že za prvními širokými křídly jsou ještě křídla užší,delší,čímž se celá konstrukce podobá jednoplošníku R.Esnault-Pelterriérovu.Počítá se s motorem výkonu 30 kW/40 ks./

Poněkud dopředu se dostali G.Kudela a A.Pivnička,kteří v pražské automobilce Velox sestrojili jednoplošník,s nímž již provedli předběžné lety dne 30.ledna na závodišti v Chuchli.Letadlo je podobno Blériotově aeroplánu a je opatřeno motorem o výkonu 18,2 kW/25 ks/.

Na letišti v Pardubicích je připraven na létání inž.J.Kašpar s letadlem vlastní konstrukce a s novým motorem Anzani 21,9 kW/30 ks/ a vyčkává na zlepšení počasí.

Město Plzeň je první,kde se utvořila oficiální letecká korporace v českých zemích.Je to České aviatické družstvo,založené v lednu 1910.V dohledné době má být postaven na dostihové dráze v Malešicích hangár a zakoupeno dvoumístné letadlo ve Francii.

Inž.O.Klepal vydal knížku O plavbě vzduchem.Knížce se vytýkají některé nepřesnosti v historické části.

Dokumentace:
33/dobový tisk:leden 1910
b/Sport a hry
c/Epocha
d/Vynálezy a pokroky
i/Neodvislé listy

Ve dnech 16.až 12.února se nonal velký týden aviatiky v Africe/v Heliopoli .Zúčastnilo se celkem 12 letadel,mezi nimiž převládaly dvouplošníky typu Voisin a jednoplošníky Blériot.Všechny ceny si tentokráte odnesly Voisiny.Cenu na vzdálenost 85,5 km získal Metrot v hodnotě 50.000 Fr.Největší výšky 255 m dosáhl F.Rougier a cenu v hodnotě 50.000 Fr.Ten rovněž získal cenu 25.000 Fr,za nejdelší prolétnutou trať 153,3 km.Rozděleno bylo celkem 173.000 Fr, ale dosažené výsledky byly na úrovni rekordů dosažených v roce 1909.

Farmanův distanční let z 3.listopadu byl 234,2 km,výškový rekord Lathamův z 1.prosince 453 m a Rougiérův 270 m.

L.Blériot se veřejně vzdal létání s tím,že se výlučně bude věnovat své továrně na letadla.Rovněž tak Wrightové zanechali létání a zaměřili se na zdokonalování konstrukcí svých letadel s tím,že je třeba se více věnovat zlepšování konstrukcí letadel a ne"vzducholetce".

Aby se úspěšně rozvíjela aviatika v Rakousku,vídeňská městská rada věnovala aviatice 50.000 K.Dolnorakouský sněm podpořil aviatiku darem 30.000 K,Rakouská aviatická komise 10.000 K a soukromník Hugo Gerngross 16.000 K.Dále se rozhodlo,že z celkové této sumy připadne rakouskému aviatikovi za nejdelší prolétnutou trať 25.000 K,za největší dosaženou rychlost 15.000 K,za vytrvalostní let 10.000 K a za vytrvalostní let s cestujícím 10.000 K.Gernrossova cena může být udělena jen "vzducholetci",který leteckého rekordu dosáhne na stroji vlastní konstrukce.

Na letišti ve Steinfelde ve Vídeňském Novém městě létal dne 19.února inž.A.Warchalowski na Farmanově dvojplošníku a udržel se ve vzduchu celkem 15 min.20 sec.Při druhém letu s cestujícím 5 min,40 sec. I když význam těchto dvou letů není valný,byly tyto lety uznány jako rakouské rekordy.

Ve Vídni byl uveden do života nový letecký sport,zvaný"letem klouzavým",po vzoru O.Lilienthala.Sportovní letci.muži i ženy se při něm

spouštějí na Simmeringské pláni na vlastnoručně vyrobených jedno- i dvouplošnících různého tvaru a soutěží v dosažení co nejdelšího letu.

V České aviatice je únor 1910 vyplněn pořádáním přednášek o vzduchoplavbě. V oblibě jsou přednášky profesora G. Fingera ze Spolku architektů a inženýrů a inž. Em. Žižky, který doprovází své přednášky ukázkovým modelem svého gyroskopického letadla. V Českém aeroklubu pak v Českém aviatickém družstvu a v Aeronautické sekci Českého klubu automobilního se připravují na zahájení ~~své~~ činnosti a uspořádání automotobilové výstavy, spojené s výstavou letadel. Také při Technickém museu (ve skupině pro dopravnictví) se organizuje aviatická sekce. Tato má připravit historický materiál o vývoji motorové české aviatiky a "osvětlit postavení domácích pokusů a strojů ve světovém zápase o dobytí vzduchu". Aviatické kluby vyvíjejí činnost v získání samostatného českého letiště-aerodromu-, neb "chuchelské závodiště nezdá se být pro aeronautiku vhodným."

Dokumentace: dobový tisk z února 1910:
33/a: Sport
b: Sport a hry
c: Epocha
d: Vynálezy a pokroky
l: Neodvislé listy

Březen přináší celou řadu leteckých havárií, úmrtí tří vynikajících pracovníků ve vzduchoplavbě, řadu trpkých zklamání konstruktérům, sportovním letcům a velká zklamání nedočkavému publiku.

Francouzská vzduchoplavba ztratila 21. března jednoho z nejskvělejších sloupů, Felixe Tournachona, ve věku 90 let, všeobecně známého pod jménem NADAR.

Věnoval se fotografii od jejího zrodu a již tenkrát přišel na myšlenku fotografovat z balónu. Byl velký balónista, ale hájil myšlenku, "že účelně létat za větru lze jedině se stroji těžšími než vzduch a vyslovil též naději v uskutečnění aviatického letu." Spolu s Landellem a Amécourtem založili aviatický spolek "Automotion aerienne". Aviatice se stále nedostával výkonný lehký motor a to oddalovalo uskutečnění dynamického letu. Nadar obrátil pozornost k velkým balónům, hned odhadl jejich velkou únosnost a stabilitu, podmíněnou jejich velikou setrvačností. Tuto myšlenku později využil sám hrabě Zeppelin při konstrukci velkých létajících monster. Nadar sestrojil v roce 1863 velký balón jménem GEANT o obsahu 6.000 m^3 a vykonal s ním mnoho úspěšných dálkových letů.

Druhým zemřelým byl organizátor říšskoněmecké vzduchoplavby Herrman Moedebeck. Napsal mnoho pojednání o vzduchoplavbě, spolupůsobil při založení Mezinárodní komise pro vědeckou vzduchoplavbu a založil v roce 1897 časopis Illustrierte Aeronautische Mitteilungen, jež později přešel v časopis Zeitschrift für Luftschifffahrt. Napsal též knihu Luftschifffahrt, ve které pojenával o vojenských cílech vzduchoplavby.

Posledním zemřelým byl Herrman Loessl, vrchní inženýr Severní dráhy Ferdinandovy, místopředseda Rakouského Aeroklubu. Byl synem významného vzduchoplaveckého teoretika Bedřicha Loesla, jež se zabýval hlavně výzkumem odporu vzduchu. Výsledky svých výzkumů shrnul ve spise „Luftwiederstandsgesetze."

Ve dnech 27. března až 4. dubna byla péčí Českého klubu automobilistů a Českého klubu motocyklistů uspořádána "VII. mezinárodní výstava

automobilů,motorových kol a aeroplánů".A čeští aviatikové se vynasnažili,aby náležitě vyplnili místo jim vyhražené.Mimo jednoplošník Blériotův určený pro Hieronymův vzlet v Chuchli byly zde vystaveny ještě čtyři skutečné aeroplány.

Oto Hieronymus vystavoval dvojplošník vykonstruovaný podle Wrightova aeroplánu.Neměl křidélka,měl jednu tlačnou vrtuli s motorem, (konstrukce inž Hieronyma) o výkonu 38 kW/50 ks/.Byl modře natřený, podvozek měl sáňkový.

Frant.Šimůnek vystavoval jednoplošník,který sestrojil podle vzoru Blériota.Měl motor od firmy Trojan a Nagl,výkonu 15 kW/20 ks/.Vrtuli dodal V.Protiva z Prahy o průměru 2,3 m,stoupání 0,95 m.

Pražská automobilka Velox předváděla jednoplošník postavený podle Blériota,bez křidélek.S mladším typem tohoto letouny konali pokusy Kudela a Pivnička v lednu v Chuchli a aeroplán zničili.

Vilém Urbánek předvedl na výstavě výsledek své mnohaleté práce. Vystavoval jednoplošník se zcela originelním řešením,zvláště křídla.To mělo rozpětí 11,5 m,2 m široké,bylo osmidílné a každý díl byl otočný kolem nosníku a mohl se zvláštním mechanismem zdvíhat z téměř svislé polohy při startu podle odporu vzduchu až do žádoucího sklonu za letu.Letadlo nemělo směrové kormidlo a zatáčení se docilovalo změnou těžiště a polohy pilota.Letadlo bylo neúplné,bez motoru a divák si jen těžce mohl představit létání s takovým aeroplánem.

Ke skutečným letadlům patřila také část letadla L.Očenáška.Vystavoval zde jen kostru křídla a kormidel.Na křídle bylo vidět,jak jsou jednotlivé "brky"řezány ze dřeva.Každý brk byl vyřezán z jednoho kusu,prostředek vydlabán a ponechány pouze stužující příčky-"sloupky".Hroty brků byly kovové.Vystavovaný Očenáškův motor byl rotační,osmiválcový.

Dále zde vystavovali bratří Hirschové své"klouzavé letadlo",připevněné k bicyklu.

Vystaveno bylo též mnoho modelů známých typů letadel, ale i modely původní. Fr. Štěpánek, sám aviatik, který se zdarem podnikl několik klouzavých letů přes šárecké údolí v letech 1893-95, vystavoval model skříňového draka, podobného letadlu Farman-Voisinově.

L. Očenášek vystavoval ještě dva modely s rotačními sedmiválcovými motory. Modely se podobají vážce, mají hluboce položené těžiště a značný sklon křídel k trupu letadla.

Zahradníčkův model se vyznačoval stupňovitým uspořádáním ploch od konce ke středu křídel. Konce křídel byly křivitelné.

Č. Rieger volil u svého modelu křídla u svých konců značně zdvižená, což umožňovalo značnou stabilitu letadla.

Model gyroskopického letadla inž. E. Žižky měl místo nosných ploch po stranách trupu dva vypuklé kotouče, jež se otáčely proti sobě a vytvářely tak nosnou plochu.

Úplný obraz výstavy pak vyplňovaly modely Kubáta, E. Mareše, Suchana a Bachmana, Nekoly, Potůčka, Möhring-Klaubera a Řezníčka.

Celkově byla výstava zajímavá. Napodobeniny letadel Blériota a Wrighta nedosahovaly sice svých vzorů v účelnosti, ani v technickém provedení, avšak svědčily o práci a důvtipu konstruktérů. Letadlo Urbánkovo dodalo výstavě ráz samostatnosti a původnosti."

České aviatické družstvo v Malešicích u Plzně založilo první aviatickou školu a pro ni zakoupilo dvousedadlový aeroplán typu Blériot XII. Za učitele létání byl získán R. Schweitzer, francouzský letec z Office d'aviation.

Neustálé březnové počasí nebylo příznivé pro létání.

Grade v Lipsku se pokusil o výškový let. Vysadil mu motor, havaroval a jedině pád do větvoví stromu mu zachránil život. Letecké závody byly uspořádány v Monaku, ve Florencii, San Sebastianu a na letišti ve Vídeňském Novém Městě. V Novém Městě v červnu, konaném ve dnech 5.-12. března, získal na Farmanově stroji cenu 5000 K inž. Warchalowski.

Chvály hodný byl pokus zakončit sedmou Pražskou automobilovou výstavu místo obvyklými závody automobilovými aviatickou produkcí, kterou měl provést inž.O.Hieronymus na závodní dráze chuchelské s monoplánem Blériotovým, zakoupeným ve Francii za 18.000 Fr.

Podle nově vydaných c.a k.pravidel byl Pražanům ohlášen veřejný let na den 3.dubna 1910.

Inž.Otto Hieronymus pocházel z Kolína nad Rýnem a přes to, že byl Němec, zapsal se do historie českého automobilismu a aviatiky. Rostl takřka z automobilem. Jako čtrnáctiletý již uměl řídit automobil ~~tehdejší~~ značky Benz s motorem, který se dobře osvědčil v kopřivnických automobilech. Hieronymus jako konstruktér motorů pracoval v Benzově továrně v letech 1895-1899 a odtud přešel do Stiftovy továrny ve Vídni. Zde vykonstruoval svůj první dvouválec Gräft a Stift a jako tovární jezdec s ním zvítězil v Exelbergu a brzy poté na Semmeringu.

V roce 1903 se zúčastnil s úspěchem automobilového závodu Paříž-Madrid, v roce 1904 zvítězil na Mercedesu v Gordon Bennetově závodu, v Herkomerově závodu a dále na závodištích o cenu Jindřicha a v různých alpských soutěžích.

V roce 1907 přijal místo konstruktéra v továrně Laurin & Klement v Mladé Boleslavi. Jako závodník získal továrně L&K celou řadu vítězství v Petrohradě, Sevastopolu, v alpských jízdách, Vídeňském Simmeringu a v českém závodě Zbraslav-Jíloviště.

Benzinový automobilový motor doznal v tomto údobí značného zdokonalení a proto také hned našel plného uplatnění v rozvíjejícím se letectví.

Inž.O.Hieronymus vynikl nejen jako konstruktér automobilových motorů a jako automobilový závodník, ale i jako výborný konstruktér leteckých motorů a jako aviatik. V letectví je známý jeho motor "Hiero" vyráběný a používaný i u nás firmou Breitfeld & Daněk pro armádu.

O aviatiku se začal zajímat v roce 1909.Koncem tohoto roku si zakoupil jeden z prvních nejúspěšnějších aeroplánů,Blérid XI.Létat se s ním naučil v aviatické škole ve Frankfurtě n/M.Na jaře 1910 jej přivezl do Čech a zde s ním hodlal konat veřejné lety.Letadlo nejdříve vystavoval na uvedené automobilové výstavě a dne 29.března jej převezl ve vleku za svým autem na chuchelské"letiště".Pro obecenstvo frekventovaných ulic, jimiž projížděl, to byla sensační podívaná...

Ve středu 30.března 1910 připravoval aeroplán se svým asistentem Duškem ke zkušebnímu letu před technickou komisí.K letu však nedošlo, protože vanul neustále silný nárazový vítr.Vzlétl až 1.dubna dopoledne a uletěl dráhu 2 km dlouhou.Odpoledne setrval ve vzduchu jednu minutu 59 sec.Veřejný let pro stálé nepříznivé počasí byl odložen na 4.dubna 1910.

Na letiště v Chuchli se dostavilo asi 20.000 diváků,Daleko hustěji než v závodišti v Chuchli,byly obsazeny okolní stráně.Na letiště se dostavil pražský starosta Dr.Groš se svými náměstky Seifertem a Kasalickým,obecní starší Vondřich,místodržitel hrabě Cludenhove, hrabě Mensdorf,kníže Lobkowitz,hrabata Kolovratovi a členové Českého aviatického družstva.Dostavil se i arcivévoda Karel František Josef a popřál aviatikovi šťastný let.

Odpoledne v 5 hodin 53 minut zazněla rána z hmoždíře a zatím co hudba vyhrávala,Hieronymus nasedl do připraveného aeroplánu.Vítr však neustával na své síle a jen prodlužoval dobu startu.Aeroplán byl odstartován v 7 hodin 12 minut.

Po šedesátimetrovém startu se aeroplán za velkého jásotu obecenstva odlepil od země a za cílovou věží dostihové dráhy dosáhl výšky 12 m.Podle neustálých pohybů letadla,"mávání" směrovým kormidlem hned každý usoudil,že aviatik bojuje se silným nárazovitým větrem.

Náhlý větrný poryv mrštil aeroplánem na cílovou tabuli závodiště, o kterou aeroplán zachytil křídlem. Silným trhnutím kormidla Hieronymus aeroplán zdvihl do výše nad dřevenou bariéru závodiště, vlétl do závodní dráhy a padl na orientační tabuli. Nárazem na ni se letadlo stočilo a padlo šikmo k zemi. Kníže Lobkowitz a žurnalisté stojící u tabule se shýbnutím hlavy stačili vyhnout padajícímu aeroplánu. Letadlo prudce narazilo na zem a urazilo levé křídlo. Ještě jednou se přetočilo na záda a aviatika přikrylo. Kníže Lobkowitz a žurnalisté nadzvedli aeroplán a zvadli pod ním ležícího aviatika, který si rovněž sám pomáhal s vyproštěním z trosek. Paní Hieronymová stála v době havarie na blízké tribuně a zoufale přihlížela havárii svého manžela. Letec odnesl havárii s lehkými odřenkami na čele a rukou, hůře na tom byl aeroplán. Jeho poškození bylo takového rázu, že na další let nebylo ani pomyšlení. Hieronymovi a jeho asistentu Dušťkovi se nepodařilo ani s přispěním Kašparových dílen silně poškozený aeroplán opravit a připravit pro nejbližší veřejný let, náhradní.

Hieronymus prodal aeroplán spolupracovníkovi z Mladé Boleslavi Tadeuszovi Heynemu. Ten jej opravil v Kašparových dílnách a létal s ním v Pardubicích, Krakově a Rusku.

Za nepodařený veřejný let bylo obecenstvu vráceno vstupné.

Obrázky: Hieronymův let v Chuchli

Dokumentace:
33: dobový tisk duben 1910: b/Sport a hry
7 : Štechmiler-Peukert-Loučková: Naše automobily, 1957.

Úspěchy v létání byly též v první řadě odvislé od stavu povětrnosti.Létalo se nejčastěji ráno a v pozdních odpoledních hodinách a úspěchy se dostavovaly za klidného,bezoblačného a hlavně bezvětrného dne.

Prognózou počasí,jeho předpovídáním na 24 až 48 hodin dopředu, se na podkladě synoptických dat zabýval c.a k.meteorologický ústav ve Vídni,který sestavoval předpovědi na podkladě meteorologických zpráv,které dostával z 12 hlavních pozorovacích stanic.Předpověď na příští den pak rozesílal ve dvě hodiny odpoledne telefonem nebo telegrafem příslušným říšským úřadům spolu se zprávami burzovními.

Prognózy z Vídně ukazovaly často na velký rozpor se skutečným počasím.A tak se raději věřilo místním prorokům počasí,přírodním jevům,ranní nebo večerní obloze anebo stoletému kalendáři,který byl přílohou každého rodinného kalendáře.Podle něho všeobecná povětrnost v roce 1910 byla následující:

"Panující obžnicí roku 1910 je Krasopaní-Venuše.Rok bude spíš mokřejší,než sušší,v celku však parný a teplý.

Jaro počíná 21.března v 1 hod 50 min odpoledne.První měsíce roku až do konce března budou velice studené.Pak přijde po několik týdnů chladné,mokré,nepříjemné počasí,až nastane teplo a krásně.

Léto počíná dnem 22.června v 9 hodin 40 min ráno.Začne deštěm a chladným počasím,brzy však přijdou tepla a parna.Pozdější měsíce přinesou vedra a silné bouřky.

Podzim počíná dnem 24.září ve 12 hodin 19 minut ráno.Bude z počátku teplý a krásný,se slunečnými dny a jasnými nocemi.V polovině října nastane zvrat.Nastanou časté mlhy a noční mrazíky.V druhé polovině listopadu začne tuhnout.

Zima počíná dnem 22.prosince v 6 hodin 51 minut večer.Začne značnými mrazy.K novému roku začne sněžit a sníh potrvá delší dobu. Měsíc se bude měnit v následujících dnech a hodinách,tudíž i počasí podle následujícího oznamovatele počasí:

V roce 1910,kolem Pardubic,ležel sníh dlouho do jara.Začátkem dubna roztál,půda do týdne vyschla a to již byk Kašpar se svým,nedávno dovezeným Blériotem na letišti.Celý den s ním popojížděl,poskakoval, dělal skoky čím dál delší a vyšší,až ~~dne~~ 5.dubna 1910 přelétl celé letiště.Každý let však končil nějakou poruchou na aeroplánu.Neustále opravoval podvozek,některý zlomený podélník nebo příčku v trupu. Zlobil i motor.Na tak časté opravy již sám nestačil a ani již nemohl spoléhat na odborné práce všech těch dobrovolných spolupracovníků, kteří mu s nadšením vypomáhali.Začal uvažovat o trvalém zaměstnání všestranně schopného řemeslníka.

Jednoho večera,kdy se vrátil z létání domů na Veselku,radil se s rodiči a navrhoval,že by potřeboval truhláře,který by mu byl k ruce a pomohl s opravami aeroplánu.Kdysi mu tyto práce s montováním aera prováděl truhlář František Novotný z truhláren Jana Svobody a toho také navrhl otci,zda by jej nepřijal do zaměstnání.Otec bez dlouhého uvažování k tomu svolil.

Druhý den k večeru zastavil před domkem truhláře Františka Novotného v Hradišti na Písku kočar.Kočí z Veselky Jan Macas přinášel vzkaz od inž.Jana Kašpara:"Pane Novotný,pan inženýr se nechá poroučet a prosí vás,kdybyste byl tak laskav a co nejdřív ho navštívil stran zaměstnání na Veselce".Novotný,vzrušen touto vzácnou nabídkou zaměstnání,pozvání bez velkého rozmýšlení přijal a hned se vydal s kočím Macasem do hotelu Veselka.Bylo to pozdě večer 8.dubna 1910, kdy ~~to~~ se ~~zrovna~~ pozdě Kašpar vrátil z letiště.Měl dobrou náladu,~~neb~~ protože se mu podařil dlouhý let přes celé letiště."To jsem rád,že jste přišel",začal Kašpar ihned po krátkém uvítání,potřeboval bych vás ihned na truhlářské práce v hangáru.Máte pověst dobrého řemeslníka!".Kašpar sjednal s Novotným hned plat,prozatím na zkoušku,na čtrnáct dnů a nástup do práce pokud možno ihned,zítra."Byl jsem celý u vytržení,panu inženýrovi jsem se hrozně šikoval a s jeho návrhem jsem souhlasil.Já zcela

(Hradiště na Písku)

neznámý,obyčejný truhlář,z malé vesničky pod Kunětickou horou,jsem zahořel po práci novodobého pokroku,na stavbě aeroplánů.Nemohl jsem se dočkat ani rána a ještě dříve,než začali kohouti kokrhat,jsem byl na dvoře Veselky a vyčkával probuzení pana inženýra..Také časně vstával.Vytáhl z garáže ihned Laurinku,nasedli jsme a jeli na letiště. Projeli jsme ulicí v Alejích,kolem dragounských kasáren.Dragouni ještě spali.Přejeli jsme"šraňky" severozápadní a pražské dráhy,zahnuli kolem vápenky do polí a k hangáru.Pan inženýr po jeho otevření mi ukázal,co v něm má.Vše mi podrobně vysvětlil,já také vše pochopil a na konec se mě zeptal,zda bych něco podobného nestvořil.Jak by ně, odpověděl jsem,abych neuměl udělat ten nový přístroj na ovládnutí vzduchu.Éro,které mi ukázal,v porovnání s lehkým elegantním letadlem, které nedávno dovezl z Francie,bylo příliš těžké a rozlomené.Nejdříve jsme se pustil do opravy toho starého,rozbitého,abych se naučil opravovat aeroplány.Potřebné dřevo na opravu bylo v hangáru,kde byla menší dílna.Větší opravy se prováděly ve stodole na Veselce.Do práce, která mě bavila, jsem se pustil s velkou chutí,brzy jsem se jí naučil a s panem inženýrem jsem se natolik sblížil,že jsem v jeho službách zůstal až do jeho smrti.Každý den jsem chodil do práce pěšky z Hradiště na Písku a když bylo pěkné počasí,spěchal jsem vzbudit pana inženýra a připravil jsem aeroplán k létání ještě dříve,než přišel na letiště."

Dokumentace:
28/e:Vzpomínky F.Novotného

Mikulovický kopec,na jižní straně Pardubic,byl ještě ponořen v ranní šero a jarní chladné mlhy zakrývaly ohraničení letiště.Na západě to byly kontury lesa Zelenobranské dubiny,na východě čtvrtí Skřivánek.Kouř z továrních komínů se líně zdvihal do výšky a ještě pomaleji rozptyloval nad objekty pardubické petrolky.I vlak jedoucí kolem letiště z Chrudimi do Pardubic zpomalil při jízdě do stráně u petrolky.První paprsek slunce,který prorazil mlhou, ozářil aeroplán,vytažený před hangár.

"Na prahu hangáru jsem se přivítal s mistrem Novotným.Jako vždy jsme se pozdravili vzájemným úsměvem.Nesnažím se mu dát příliš najevo dnešní můj úmysl pokusit se přelétnout celé letiště.Vyčkávám stále na příznivější počasí.Když se zvedla mlha a letiště bylo zcela přehledné,připravil jsem se na start.Oblékám na sebe pod pracovní kombinézu ještě jeden svetr,narážím si čepici hluboko do čela a otáčím jí štítkem dozadu,aby mi během letu neulétla.

Aeroplán je již od rána vzorně připraven mistrem Novotným ke startu.Novotný mi ještě pomáhá s úpravou nepohodlného sedadla,do kterého si hned usedám.V rychlosti si ještě opakuji všechny úkony, které budou následovat a naposledy pohledem přejedu celý aeroplán. Otáčím hlavu dozadu,abych mohl pozorovat souhru svých rukou s pohyby kormidel.Takhle to poletí nahoru a tak zase dolů.

Novotný pomalu protáčí vrtulí,pak jejím koncem švihne a uskočí dozadu a stranou a zvolá:"kontakt!".Přitisknu "kloš",přepínám na zapalování a dotahuji zapalování točením kličky"anlasu".Vrtule se pomalu roztáčí a v zápětí se rozbíhá s mohutným řevem a přechází do plných obrátek.Výfuky chrlí plameny promísené černým kouřem a aero se rozechvívá,jako parní kotel.Po motorové zkoušce popojíždím směrem k místu startu,označeném bílým praporkem,který mi ukazuje zároveň směr a sílu panujícího větru.Startuji na nejrovnějším a nejdelším pruhu vojenského cvičiště,od severu k jihu.

Jsem poněkud rozechvěn.Aero se dostává do stále více se zrychlujícího pohybu.Bezděčně otevírám ústa v rytmu poskakujícího letadla po hrbech letiště a střídavě při tom polykám sliny promísené pachem spáleného ricínového oleje s benzínem,stříkajícího z motoru.Zvlhlou rukou přidávám plyn.Obrovská vrtule ve svých otáčkách pohlcuje celou sílu motoru.Zadní část aera se pomalu nadzdvihuje a mezera mezi spodním okrajem kotouče rotující vrtule a zemí se zůžuje.Rychlost aeroplánu se zvyšuje a mě uchvacuje obrovská smršť zvířeného vzduchu.Na mysl mi přicházejí rady pro vteřinová rozhodnutí.Vše pode mnou ubíhá.Vpravo stromy borového lesa a vlevo domy.Vše to ztrácí své přesné ohraničení a mění se v rozmazanou skvrnu.Jako zázrakem jsem již ve vzduchu.Rychlost aeroplánu je taková,že po několika vteřinách letu jsem ve výši deseti metrů a ve vzdálenosti půldruhého kilometru od hangáru.Jsem pomalu na konci letiště a přemýšlím o přistání.Ubírám plyn,klopím aeroplán a přistávám.Bezděky zatahuji dech.V místě přistání vidím krávu.Podle krajových zvyklostí má kráva na pastvě hlavu přivázanou k noze a z tohoto pohledu mě pravděpodobně pozoruje,co udělám.Ani vteřiny již nestačí na vyřešení nebezpečné situace.Mé nohy a ruce mi pojednou reagují zcela instinktivně,jako páky automatu.Byl to snad pohyb ruky nebo nohy, který stačil k tomu,aby se stroj vymrštil a vylétl jako šíp k oblaze.V tom okamžiku,jako by mi někdo vrazil hlavu do ramen a páteř zatížil těžkým olovem.Rychlost je již taková,že v okamžiku jsem znovu ve výšce asi 20 m a přes dva kilometry od letiště.A znovu nová,nebezpečná situace,co nyní podniknout s aerem?Rovně se již nenechá letět,přistát také ne,jen zatočit.Bojácně to zkouším s kormidly zatočit se vlevo.Mně si připomínám jízdu na motocyklu a pomáhám si nakláněním v sedadle.Jednou vlevo,pak zas vpravo.Levé křídlo zatěžuji ještě vahou svého těla a tisknu jej levou rukou a tlačím dolů a křídlem pružné konce křídla.A skutečně se zatáčím...

Různě působící síly se pokoušejí mě v zatáčce vyvrátit z pohodlného sedadla a musím se tomu bránit přidržováním se nohama a rukama, neb nejsem přikurtován.Pode mnou se míhají řídce zastavěné plochy Skřivánku.To ale již letím v obráceném směru,než jsem startoval k hangáru.Zcela podivný a pozměněný smysl mám pro odhad vzdálenosti. Pravé křídlo se mi zdá být v zatáčce obrovské a země zcela blízko. Minutu za minutou se nechávám opíjet rychlostí a pohledem na zemi a vše to mi dodává další odvahu.Řízení letadla mi v těchto chvílích působí nevýslovnou rozkoš.Sebemenší dotyky rukou a nohou na kormidla v zápětí mění polohu aera ve vzduchu.Opisuji ještě jeden okruh nad letištěm.Sotva se vymaním ze všech těch na mě působících sil, přepadají mě nové myšlenky.Musím přistát,motor se rychle zahřívá. Přistávám.Strašlivý tlak vzduchu mě zčásti oslepuje a země se s velkou rychlostí blíží.Zdá se mi,jakoby mi šla naproti.Aero,třebaže není tak těžké,dopadá na zem s praskavým hlomozem a doteky se zemí rozechvívají celý trup aeroplánu.Na zemi je letadlo rovněž neobratné a dojíždí velkou rychlostí.Otřesy dobíhajícího stroje připomínají mi jízdu na neosedlaném koni.

Mistr Novotný přibíhá,usmívá se,zvlášť,když pod začerněným obličejem,zastříkaným olejem z motoru,vidí mou bledou a utrmácenou tvář.Pomáhá mi ze sedadla.Udělám pár kroků a nohy se mi zachvějí rozrušením.Jsem vyčerpán a musím se aspoň opřít o vrtuli.Jsem při tom však šťastný a pyšný, protože ~~neb~~ dnes jsem v pravém slova smyslu letěl na uzavřeném okruhu a udělal"circuit fermé".Něžně jsem přejel rukou svůj stroj a sedadlo aeroplánu,v jehož objetí jsem prožil několik kritických/ale nejšťastnějších okamžiků svého života.

Tímto okamžikem jsem začal doopravdy létat a uvědomovat si,že létání není tak velké umění,jak jsem dosud uvažoval.Ale nebýt té příhody s krávou,nevím,jak bych asi dlouho poskakoval po pardubickém letišti.

Mám dnes nevýslovnou radost a dělím se s ní nejdříve s mistrem Novotným.Ten mi otcovsky utřel"pucvolí" zaolejovaný obličej.Pak podávám zprávu domů na Veselku,otci a všem přátelům aviatiky v Pardubicích a prostřednictvím barona Krause telefonicky do Prahy,redaktorovi Kalvovi.

Tento let mi teprve dodal odvahy,takže jsem letěl ještě jednou na důkaz toho,že nešlo o pouhou náhodu,ale že jsem dosáhl již určitého aviatického umění.Ještě jsem letěl po třetí ve výši hodin na Zelené bráně,podle které jsem odhadoval vždy výšku svých letů.Letěl jsem nad východním okrajem letiště a po obratu nad nádražní vodárenskou věží jsem po tříminutovém letu přistával.

Ztrnule hledím před sebe na šedozelenou,bezvýraznou plochu letiště,která mi při velké rychlosti uniká pod křídlem.Všechen vztlak na křídlo pomalu ustává,aeroplán se propadá a s hlomozem naráží koly podvozku na zem.Po prvních dotycích se zemi se otřásá.Oběma rukama se přidržuji"kloše",co nejpevněji jej tisknu k sobě a snažím se se udržet co nejrovnější směr.První dotyk nastává s krtinou a ta mě vychyluje ze směru,který nemohu již vyrovnat.Přistávací rychlost je ještě veliká.S aeroplánem se ženu na hráz a první strom. Trup se pojednou za mnou zvedá a celý aeroplán se přetáčí nade mnou.Vrtule po dotyku se zemí se láme,její kusy vylétávají do vzduchu spolu s vyrvanými drny,tak jak rychle ještě pracuje motor.Aeroplán se s rachotem přetočil a postavil na vrtuli.Nárazem jsem byl vyhozen ze sedadla a mrštěn mezi dráty trianglu.Letadlo se nakonec vzepřelo o jedno křídlo,ještě jednou se otřáslo a nastalo hrobové ticho.Po celém těle mě přejelo horko,jedna noha mi zůstala někde u sedadla.Z motoru se ozval sykot a prskání,tak jak benzínové páry přicházely ve styk s rozpáleným motorem.Vzpamatoval jsem se velmi brzy,vystoupil na křídlo,pokryté zemí a nedbaje na palčivou bolest v koleně,jsem se odbelhal rychle od aeroplánu,neb podle zvyklostí hrozilo nebezpečí vzplanutí benzínových par a výbuchu.

Na letišti u hangáru nastalo zděšení.Od hangáru přibíhají k havarovanému letadlu lidé.Novotný má ruce zdvižené a volá o pomoc.Po krátkém vzrušení nastává uklidnění,když mě všichni vidí, jak nezraněn stojím u,na hlavu postaveném,aeroplánu.

Mistr Novotný je spokojen se mnou a se stavem ne příliš poničeném aeroplánu.Ten je téměř celý,jen vrtule je zničena a u podvozku je přetrženo gumové lano pérování,"gumicuk".Všichni,kteří se kolem aeroplánu seskupili,pomáhají aeroplán přetočit,postavit na kola a odtlačit jej do hangáru k opravě a připravit na další létání."

Poznámka autora:Kdykoliv byl inž.J.Kašpar ve společnosti dotázán, kdo jej vlastně naučil létat,v různých obměnách vypravoval o krávě,která ho naučila létat.Místní zemědělci však potvrdili,že se krávy na pastvu vyháněly až v květnu,kdy byla tráva,na které se mohly pást.

Obrázek:havarovaný aeroplán

Dokumentace:
28:vzpomínky:
e/Novotný
29a/Kašpar

Aeronautické zprávy v dubnových novinách začínají vždy výčtem havarií aeroplánů.Téměř každý letecký pokus končil v troskách.Popis havárií létadel a jejich příčin byl výstrahou pro bravurní aviatiky a důležtým vodítkem pro konstruktéry aeroplánů, neb jejich úkolem bylo vhodnou konstrukční úpravou zvlášť čelit typickým nehodám.

Nejvíc havárií vykazovaly jednoplošníky.Na Blériotově jednoplošníku zahynul ve Francii Le Blon,v Anglii se zabil Hostein, v Gentu Speckner.Ani Hieronymovy lety v Praze nebyly slavnější. Četných pádů se dožily i jiné typy jednoplošníkůV Mourmelon le Grand spadl hrabě Verneuil,ve Wiener Neustadt havaroval na Etrichově letadle Illner.

Hubert le Blon,Pařížan,38 letý mechanik,letěl 2.dubna ze San Sebastianu v sev.Španělsku přes mořskou zátoku.Poblíž zámku Miramare se mu ve výši 70 m začalo kymácet letadlo,pak padlo do moře a letec byl smrtelně zraněn padajícím motorem.Havárii zavinila záměna silnějšího motoru za slabší,podobně jako tomu bylo při smrtelné havarii Delagrange.

Ve dnech 27.března až 3.dubna se konal na francouzské Riviéře v Cannes velký aviatický meeting.Všechna první místa obsadila Farmanova letadla.Popov dosáhl největší výšky 207 m,Christiaens setrval ve vzduchu 5 hodin 45 minut,Crochon měl nejdelší let v trvání jedné hodiny 9 minut a Edmond dosáhl největší rychlosti 120 km/hod.Dne 20.dubna Roger Sommer na svém letounu ulétl s třemi cestujícími 7 km za 8 minut.

Aviatický meeting v Nizze se konal ve dnech 14.až 23.dubna. Neznámý aviatik Jefimov na Farmanově dvouplošníku s motorem Gnôme vykonal nejdelší let 960 km a dráhu v délce 5 km ulétl za 5 minut 23 sec.Druhým šťastným letcem byl Hubert Latham.Dosáhl

výšky 644 m a měl nejkratší čas při letu na uzavřeném okruhu 5 minut,36 sec.Jefimov získal na cenách 75.ooo Fr a Latham 65 tisíc Fr.Meeting se samozřejmě neobešel bez nehod.Do moře padl Rougier,ale byl zachráněn stejně H.Grade byl po pádu do moře vyloven.Jefimov se nakonec srazil s Ravlinsem,ale odnesly to jen aeroplány.

Počasí všude bylo aprílové,létání nepřálo,bylo hodně nehod,ale dosaženo bylo velkých úspěchů.Mezi největší úspěchy patřil let E.Dubonneta dne 23.dubna přes Paříž ve výši 50-100m.Aviatik tímto letem na Tellierově letadle s motorem Panhard-Levavasseur získal cenu listu La Nature ve výši 10.000 Fr,určenou pro aviatika, který vykoná let delší 100 km.Vylétl z Juvisy a 109 km ulétl za 50 minut a přistál v La Ferté.Největší aviatický výkon patřil Paulhanovi,který na Farmanově dvouplošníku letěl s jednou zastávkou z Londýna do Manchestru.

Také létání v Čechách nebylo bez nehod.Při veřejném letu v Chuchli havaroval Hieronymus.Neslavné lety Schweitzera byly v Malešicích u Plzně.Jedinečných úspěchů dosáhl inž.Jan Kašpar v Pardubicích,kde létal na dovezeném Blériotu ve dnech 5.,8.a 16.dubna letěl poprvé na circuit fermé-uzavřeném okruhu.

Mnohém lépe se dařilo Igo Etrichovi na letadle vlastní konstrukce ve Wiener Neustadt.Lš.dubna letěl 15 minut.Warchalowski letěl na svém letadle dne 22.dubna a získal titul"mistra hodiny",neb se udržel ve vzduchu přes celou jednu hodinu.Pischof na letadle fmy Wernar & Pfleiderer dne 13.dubna dvakrát přeletěl letiště 2,5 km dlouhé a 14.dubna letěl poprvé na uzavřeném okruhu.

Dne 27.dubna se konala ustavující valná hromada Českého Aeroklubu,nového to střediska aviatického sportu ,které mělo slučovat "veškeré vzduchoplavecké kluby a spol."

Dokumentace:dobový tisk:duben 1910:33/b:Sport a hry,
33/c:Epocha,
33/d:Vynálezy a pokroky.

Kalvův článek v Národní politice nadepsaný"První Čech nad českou půdou",jakož i několik fotografií z Kašparových letů,pořízených neúnavným fotografem Josefem Deylem z Pardubic,zveřejněných v časopisech Sport a hry a článek v místních novinách Neodvislé listy, oznamovaly,že Kašpar dne 16.dubna dopoledne vzlétl,ve výši asi 20 m přelétl 2 km dlouhé letiště,pak po zatáčce a letu na"uzavřeném okruhu" přistál na místě vzletu poblíž hangáru.Bylo to kus leteckého umění,v leteckém žargonu nazývaný"circle.cirquit,runda". Tato zpráva vzbudila u čtenářů neutuchající zájem o aviatiku a s velkým zaujetím obecenstvo očekávalo další zprávy o letech inž. Jana Kašpara na letišti v Pardubicích.

Pro stále trvající nepříznivé počasí nemohl Kašpar pokračovat v létání.Z Kalvových článků v novinách se veřejnost znovu dozvěděla, že Kašpar vzlétl znovu 26.dubna,že letěl ve výšce 40 m,ale že jeho let tentokráte skončil havárií při přistávání.V místě,kde hodlal Kašpar přistát,se nahromadili diváci,a tím způsobili,že Kašpar musel ještě v dojezdu ze svého stroje vyskočit a tělem brzdit aeroplán,aby nevlétl do obecenstva.Poškodil při tom drahocennou vrtuli.

Kašpar v této době vlastnil již tři letadla.Jedno staré,vlastní konstrukce,dolétané.Druhý aeroplán byl z Francie dovezený Blériot a třetí letadlo,bylo postaveno podle Blériota v dílnách na Veselce.

Kašpar se také již neomezoval na tajné a podvečerní létání a létal již veřejně,kdy jen to bylo na letišti možné,"kdy bylo letiště volné a povětří létání přálo."

Hluk letadla vždy přilákal na letiště zvědavé občany,hlavně kluky z Pardubic.Kašpar v nich měl široký okruh spolupracovníků a hlavně obdivovatelů a ti mu vždy nabídli služby,kdykoliv Kašpar nějakou pomoc potřeboval,zatlačit anebo letoun přidržet,aby neulétl.

Dne 21.května 1910 Kašpar létal již celých devět minut a pohled na něho,jak napsal Kalva v novinách,byl"uchvacující".

V Zelenobranské dubině u petrolky v hájovně se v neděli dne 26. května konal velký výlet místních studentů.Kašpar tehdy vzlétl a to již mezi výletníky šlo od úst k ústům "Kašpar letí!" a vše se hned počalo přesunovat z lesa na blízké letiště.Kašpar ve dvou letech, (asi pětiminutových)oblétával letiště a"dámy mu mávaly na pozdrav šátky a páni svými klobouky a všichni tleskali jeho smělému výkonu."

Letecký ruch se na letišti neomezoval jen na Kašparovu leteckou činnost.Na letišti si postavil třetí hangár Polák Tadeusz Heyne z Krakova a do něho umístil svého Blériota.

Pardubické noviny mezi tím přinášely "důvěrné zprávy" o Kašparově jednání o uspořádání veřejného vzletu aeroplánu v Pardubicích a také i v jiných městech země české a moravské.Mluvilo se též i tom, že Kašpar provede několik veřejných letů spolu s Heynem v Polsku a že podepsal i smlouvu o uskutečnění několika veřejných letů v Rusku.

Tyto zprávy způsobily,že dne 1.června 1910 se na letišti kolem Kašparova nedávno postaveného hangáru nashromáždilo asi 4.000 lidí. a ti vyčkávali,že jim Kašpar ukáže své aviatické umění.Měl však poruchu na motoru,kterou nebylo možné jen tak rychle opravit,obecenstvu se omluvil a to jeho omluvu přijalo.Následujícího dne se však ne letišti shromáždilo asi 5.000 lidí a vyčkávali Kašparova vzletu.Po sedmé hodině večerní,kdy se vítr nadobro utišil,Kašpar vzlétl,dvakrát oblétl letiště a přistál.Naplnil nádrž benzínem,znovu vzlétl a sedmkrát oblétl letiště a nakonec vykroužil na nebi krásnou osmičku a po letu trvajícím 14 minut přistál.Byla to vlastně na první veřejný let,který byl původně ohlášen na dne 12.června 1910.Musel jej odložit, protože neměl úřední zkoušku.Tu vykonal 16.června v Pardubicích před místodržitelskou komisí,sestávající se z okresního hejtmana J.Nováka,inž.T.Skuliny.Sestávala se ze tří letů,z nichž první trval dvě minuty 35 sec,druhý 5 minut 24 sec.a poslední dvě minuty.Velké zelené plakáty s poutačem aeroplánu letícím nad věžemi Pardubic oznamovaly,že veřejný let Kašparův se bude konat 19.června 1910.

Úspěšné lety inž.Kašpara přilákaly do Pardubic další aviatiky. První,který sem přišel ihned po Kašparovi létat,byl Polák Tadeusz Heyne.Pocházel ze Zloczówa z Haliče.Z blízké Boryslawi se vozila nafta ke zpracování do pardubické petrolky.Otec jmenovaného byl advokát a vždy si přál,aby syn po něm převzal v budoucnu advokátní kancelář.Ale Heyneho lákala technika,stejně jako jeho staršího bratra,který byl lékařem.Heyne po absolvování polytechniky v Charlottenburgu vstoupil do života jako konstruktér motorů.Nejvíce ho však přitahovala rodící se francouzská aviatika a proto neustále uvažoval o zaměstnání v letectví ve Francii.

V Paříži se seznámil s L.Blériotem a jeho prostřednictvím s Gabrielem Voisinem a Henri Farmanem.O svém pobytu ve Francii uvedl: "Blériot mě přijal velmi přátelsky a věnoval mi hodně svého drahocenného času.Byl zvláště pozorný,když jsem mu vyprávěl o modelech našich letadel,které jsem se starším bratrem postavil.Popisoval jsem mu náš létající model,který jsme pojmenovali"sedmdesátka",podle toho,že unesl 70 kg zátěže.Do jeho továrny,kam jsem se chtěl podívat,mě však pan Blériot nepustil a velmi zdvořile mě odmítl: "Vidím,že jste velmi bystrý a nadaný technik,když se vám podařilo zkonstruovat tak dobrý létající model.Uvažte však,že ve svých dílnách mám mnoho nových konstrukcí,které z konkurečních důvodů musím stále utajovat.Kdybyste byl advokát,velmi ochotně bych vám ukázal své dílny a vše,co je v nich nového a podal bych vám i potřebné vysvětlení".Na doporučení pana Blériota jsem se dostal do Farmanových dílen.Farman na rozdíl od Blériota byl otevřenější a sdílnější a v dílnách mi ukázal vše,o co jsem se zajímal.Z rozhovoru jsem však vycítil,že být jako cizinec zaměstnán ve francouzském letectví je pro mě zcela nemožné.Byl jsem samozřejmě rozčarován,zklamán, vrátil jsem se domů a přijal zaměstnání v automobilce Horch ve Zwickau.Můj bratr měl již v mládí automobil značky Benz 3 s jedno-

válcovým motorem výkonu 2,8 kW.K němu si opatřil ještě nového Mercedesa,s kterým jezdil na závodech.Při jednom takovém závodě se seznámil s inž.O.Hieronymem,konstruktérem motorů v automobilce Laurin & Klement v Mladé Boleslavi.Měli jsme společné automobilové zájmy a tak na jeho přímluvu jsem se dostal do zaměstnání L&K do Mladé Boleslavi jako konstruktér motorů.Ve volných chvílích jsme se věnovali různým konstrukcím motorů, i letadlových.Poměrně v krátké době se nám podařilo vykonstruovat pětiválcový rotační motor,velmi dobrých vlastností o výkonu 42,5 kW/ 58 ks/.

V roce 1909 jsem nastoupil do montážních dílen L & K v Kyjevě. V té době přicházel z Francie jeden letecký úspěch za druhým, a to ve mně probudilo znovu dřívější tužby stát se aviatikem.Mnoho peněz jsem neměl.Celou záležitost ještě uspíšila zpráva,že Hieronymus kupuje ve Francii Blériota,že vyučí létat v aviatické škole ve Frankfurtu n/M a že bude pořádat veřejné lety.Bratr mě založil penězi a já jsem znovu zajel do Paříže k Blériotovi a projednat s ním koupi aeroplánu.Blériot mě opět zklamal.Na mě se už vůbec nepamatoval a letadlo, že mi neprodá dříve,než koncem roku 1910.Objednávek z celého světa je prý tolik,že jeho výrobní kapacita je nestačí plnit.Stalo se však něco zcela jiného.Při setkání s Hieronymem mi tento slíbil,že mi počátkem května prodá svůj aeroplán,že mě na vojenském cvičišti v Krakově naučí létat a že mě v leteckém podnikání všestranně podpoří.Hieronymus uspořádal v Krakově v květnu 1910 veřejný let.Byl sice úspěšný, ale diváky příliš nenadchnul, neb Poláci neměli Němce rádi.V Krakově mě Hieronymus naučil létat.Letiště však bylo hrbolaté,nerovné,plné krtin,lámal jsem vrtule a to prodražovalo létání. Rozhodl jsem se,že se s létáním přestěhuji do Pardubic.Získal jsem povolení k létání a postavení hangáru v Pardubicích.Výcvik pod vedením inž.Kašpara mi šel velmi dobře.Létal jsem přes celé letiště,dělal okruhy nad letištěm ve výškách 100-150 m,až se mi stala havarie.

To bylo 30.května 1910 ve tři hodiny odpoledne.Na letišti byl jakýsi sraz aviatiků.Byl přítomen Hieronymus s manželkou a dvěma dětmi,starý pan Kašpar s rodinou a dcerou Marií a přátelé aviatiky z Pardubic. Při jednom takovém ukázkovém letu a přistávání na jihu letiště jsem sklouzl po křídle.Letěl jsem,padal s obrovskou rychlostí a přibližoval jsem se k zemi.Neměl jsem již žádnou možnost záchrany.Prudce jsem dopadl na zem,motor se zaryl asi půl metru do zeleného žita, předek aeroplánu se promáčkl a pod jeho troskami jsem zůstal ležet v bezvědomí.Zlámal jsem si čtyři žebra,v těle jsem měl mnoho třísek, obličej a ruce popáleny od rozpáleného výfuku motoru.V bezvědomí jsem byl dopraven do nemocnice,kde mě ošetřil primář MUDr F.Messany. Když jsem se probral z bezvědomí,navštívil mě inž.Kašpar.Moje první otázka byla,co je s aeroplánem.Kašpar mě velmi uklidnil s tím,že je vše v pořádku,jen abych se o nic nestaral a byl rád,že nedošlo k horšímu a přesvědčil mě ,že se brzy uzdravím.Ve svých dílnách na Veselce aeroplán opravil a dal vše dopůvodního stavu.Nikdy jsem na toto Kašparovo ~~zachování~~ušlechetné nezapomněl,neb to vše se mi stalo,kdy mi bylo nejhůře,zdravotně a finančně.

Když jsem tak ležel na nemocniční posteli,hodně jsem se napřemýšlel myšlel,jak vlastně došlo k havárii.Hieronymus mě často při létání upozorňoval na zvláště nebezpečné situace,které během letu a zvláště pak v zatáčkách a přistání mohou nastat.Na tuto ~~jednou~~ dobrou radu, která při přistávání velmi často může nastat,jsem nevpomněl.Stačilo prý srovnat štěr a dostal bych se z kritické situace.Na takové rozhodnutí v tak krátkém čase nebylo ani pomyšlení.Po vyléčení jsem ještě několikrát vzlétl a když jsem si byl již jistý v pilotování letadla,aeroplán jsem rozložil,zabalil do bedny a odcestoval do Kyjeva,abych zde začal s provozováním veřejných letů".

Inž.Tadeusz Heyne se dobře zapsal do historie pardubické aviatiky.Létal ihned po Kašparovi.Byl společenský,na veřejnosti velmi populární a ve společnosti známý pod jménem Hynko.

Aeroplány, které ještě nedávno poskakovaly po letišti, dnes již krouží nad letištěm, některé se vzdálí od něj na větší vzdálenost a jsou již odvážlivci, kteří se pokoušejí létat mezi městy. Tak 8. května inž. Pischof na jednoplošníku vlastní konstrukce vzlétl na letišti ve Vídeňském Novém Městě, létěl kolem letiště a za 14 minut ulétl dráhu 45 km dlouhou. Dne 17. května Karel Illner na jednoplošníku Etrich II vzlétl do výšky 100 m, přelétl z Vídeňského Nového Města do Vídně, tam přistál na Simmeringheide. Večer se vrátil k čemuž tomu potřeboval 42 minut.

Kanál La Manche přelétl, jako druhý Jacques de Lesseps, dne 21.5. na jednoplošníku Blériot a získal odměnu 50.000 Fr.

Na aviatickém meetingu v Berlíně dne 10.-17. května získal cenu za vytrvalostní let, trvající 2 hod 11 minut, Farmanův dvojplošník, řízený Jeanninem. Cenu za nejkratší přistání na cíl získal dvojplošník Voisin, jenž řídil Caters. Ten také získal cenu 4.000 M, za prolétnutí t.zv. "výškové křivky", které spočívalo v tom, že byla v určitých vzdálenostech napnuta tři lana a aviatik musel první lano přelétnout, druhé podlétnout a třetí přeletět. Caters proletěl touto soustavou lan sblížených až na 40 m. Caters rovněž získal cenu za nejdelší klouzavý let v délce 196,27 m. Cenu za nejdelší prolétnutou dobu dostal Jeannin za 5 hod 13 min. dlouhý let).

Úspěšný měl průběh leteckého meetingu v Patrohradě. Nejdelší dobu letu vykonal Christiaens na Farmanově dvojplošníku v trvání 4 hod 59 min. Jmenovaný také dostal cenu za nejrychlejší let a za let s pasažérem.

Aviatický týden v Lyoně si vyžádal jednu oběť. Hanvette Michelin vzletěl 23. května již po uzávěrce závodu, narazil na dřevěný pylon a smrtelně se zranil. Paulhan na Farmanově dvojplošníku zde dosáhl výšky 920 m a ve Veroně světového rekordu 1463 m.

Ve Vídeňském Novém Městě K. Illner zalétával Etrichův jednoplošník

14.května a létal s ním nad městem ve výšce 300 m 1 hod. 11 min. Na Voisinově dvojplošníku 17.května hrabě Economo letál 1 hod 3 min.

Velmi čile se rozeběhla česká aviatika. České aviatické družstvo zakoupilo Farmanův dvojplošník a 26.května na maleňickém letišti u Plzně s ním předvedl Francouz H.M.Jullerot velmi zdařilý veřejný let. Po rozjezdu asi 80 m se vznesl do výše 80 m a opisoval nad letištěm velké kruhy. Po devíti minutách hladce přistál, aby zakrátko znovu vzlétl a létal 5 minut 27 sec.

Méně zdařile dopadl vzlet dvojplošníku Wright v Chuchli dne 26. května, provedený německým aviatikem Keidlem. Vzlétl, motor mu vysadil, takže musel rychle přistát. Žlutý praporek oznámil obecenstvu, že další produkce odpadá.

Nejčinnější v létání byly Pardubice. Tam se v květnu utvořilo třetí české aviatické družstvo. Kašpar si zde v květnu postavil nový hangár a 26.května provedl před poměrně četným obecenstvem několik zdařilých letů.

Obrázky: některé články dobového tisku

Dokumentace:
33/: dobový tisk: květen 1910
a: Sport a hry
b/ Sport
c: Epocha
d: Vynálezy a pokroky

Pardubické vojenské cvičiště se dne 19.června 1910 od samého rána zaplňovalo diváky,třebaže do odpoledního vzletu zbývalo ještě mnoho času.Obecenstvo se shromažďovalo na travnatých okrajích letiště a nejvíce kolem hangáru poblíž hospody Na Závadilce a podél východního okraje Zelenobranské dubiny.Zde postávali v hloučcích,tvářili se vážně a z jejich gestikulace bylo patrno,že na "rajčáru" se bude dnes dít něco zcela mimořádného.Tolik lidstva ještě v těchto prostorách poblíž závodní dostihové dráhy nikdy nebylo.

Nejrušněji bylo před Kašparovým hangárem.Pobíhali zde mechanici, pořadatelé,vítali se zde oficiální hosté z Prahy a Pardubic.Nejdotěrnější ze všech byli novináři,kteří obtěžovali kdekoho,jen aby se o pardubické aviatice dozvěděli co nejvíce.

O chystaném veřejném vzletu se v Pardubicích a okolí dlouho před tím hovořilo,takže pouhá zmínka o tom,že dnešní den bude pro let nejpříznivější,přilákala na letiště tisíce diváků.Nečeká se teď na nic jiného,než utišení větru a jak se zde říká na "příznivé povětří."

Veškerý ruch na letišti pojednou ustal a dostal zcela jiný rytmus.Každý v šumějícím davu si hned zajišťuje dobré místo,aby mohl zcela nerušeně sledovat přípravu aeroplánu na start,který tímto okamžikem nastává.Nejlépe je divákům na střechách stánků a klukům rozvěšeným po stromech,odkud mají výhled po celém rozlehlém letišti,končícím někde až u Jesenčan.

Přípravy nebyly dlouhé, hlavní zkoušky technické způsobilosti aeroplánu i aviatika byly provedeny včera a v noci,kdy si Kašpar sám dohlížel na přípravu aeroplánu.

„Starý pán" Kašpar,naslinčeným prstem a na bílém praporku poblíž startu odměřil směr a sílu větru.U vrat hangáru čekali mechanici na Kašpara,který byl neustále v zajetí dotazů a vítání oficielních hostí.

Konečně z hangáru vyšla zvláštní skupinka lidí a obecenstvo má teď zájem ~~než~~ jen o jednoho z nich,který nad jiné vyniká svým nezvyklým ústrojem,štíhlou postavou,světlými vlasy.Má na sobě černý svetr, upnutý ke krku,tmavohnědé kalhoty,sepnuté hnědými,kožený mi holeněmi. V ruce si drží čepici anglického střihu.Je mu 27 let, a i když má pod nosem krátce střižený knírek,vypadá mladě,zvláště,když se zasměje.Když skupinka došla k aeroplánu,roztáhla se kolem něho do větší vzdálenosti.Těm vzdálenějším ~~ve skupince~~ již nikdo pozornost nevěnuje.Zajímají se teď ~~než~~ jen o postavu inž.Jana Kašpara a jeho nejbližší mechaniky.Novotný,Dvořák,Vávra provádějí ještě poslední zkoušku. Kontrolují motor,zásoby benzínu,trup letadla,pohyblivost kormidel a stav podvozku.Vybavení pilotního prostoru je jednoduché.Je to ~~než~~ jen proutěná židle,do které si teď Kašpar usedá a má z ní výhled do všech stran,~~neb~~ protože je z ní do půl těla vykloněn a není přivázán,přikurtován.Nasazuje si čepici,stáčí ji štítkem/kšiltem/dozadu a to je znamením pro všechny,že brzy poletí.

Mechanici protáčejí vrtulí.Je slyšet zvolání"kontakt",po němž se vzduchem rozburácí dunění motoru.Motor se rozbíhá na plné obrátky a od aeroplánu se na všechny strany rozptyluje pach benzínu a spáleného ricínového oleje.Poslední přípravy jsou již zkráceny na ~~sec.~~ vteřiny a pravidelný hluk motoru dává všem netrpělivým divákům na vědomí, že aeroplán co nevidět vzlétne.

Obecenstvo ztichlo a soustřeďuje svou pozornost na střechu hangáru, odkud ředitel letu baron Artur Kraus vztyčuje bílý praporek a dává jím znamení,že veřejný let začíná.Pzval se výstřel z hnoždíře startéra Hugo Freunda.Motor pravidelně běží a mechanici stále přidržují aeroplán.Kašpar se usmívá,zvedá ruku.Divákům se zdá,že jim Kašpar kyne na pozdrav,ale ti,co jsou aeroplánu nejblíže,slyší hlas,přerušující hluk motoru "Pusťte!".

Mechanici pouští letoun,uskakují stranou,motor hlasitěji zaduní

a přechází do plných obrátek.Řev motoru s prudkými pohyby svištící vrtule rozkmitává vzduch do pravidelných rázů a ohlušuje zvláštním praskotem celé okolí.Aeroplán se rozjíždí a jeho rychlost se neustále zvyšuje.Kašpar projíždí kolem diváků.Ti mu tleskají,volají a mávají.Je to jejich spontánní výraz obdivu a přání šťastného letu.Kašpar to však nevidí,ani neslyší.Je plně soustředěn na svůj let.Vyrovnává neustálé poskakování aera po nerovném letišti a srovnává přední hranu křídla se vzdáleným horizontem.Letadlo se vzdaluje rychle od diváků.Těm je však zřetelné,že aeroplán se ještě dotýká země a že od ní střídavě odskakuje.Všichni vědí,jak nebezpečný nyní nastává okamžik, ~~aviatikovi při startu~~ a proto netrpělivě sledují celý průběh startu. Chvílemi ani nedýchají.Pojednou se všem přítomným rozevírají oči.Letadlo se nadnáší nad zeleným „topichem" letiště a znatelně lze rozeznat vzdálenost jeho kol od země.Ale v zápětí jejich radost zase ustává, když aeroplán těžce získanou výšku znovu ztrácí a padá dolů.Měkce se propadá,ale při tom se stále pohybuje vpřed snad rychleji a rychleji. Aeroplán se nápadně zmenšuje a vzdaluje od letiště.Diváci již nemohou tak snadno rozeznat jeho detaily.Vzduch zkresluje obrysy a zelený podklad letiště splývá s aeroplánem k nerozeznání.Pokud aeroplán ještě kdo vidí,je v zelené ploše letiště,není ve vzduchu.Do vzduchu se dostává,aniž ho kdo zpozoroval.Obecenstvo se probouzí,dostává se do nového vzrušení.Ozývají se nové výkřiky,které však Kašpar neslyší. Ten s aeroplánem pomalu stoupá,dělá zatáčku a vrací se znovu do blízkosti obecenstva,které propuká v jásot.Kašpar defiluje před nashromážděnými diváky ve výši asi 20 m.Teď teprve ~~Kašpar~~ vidí zdvižené ruce,jak mu mávají šátky na pozdrav.Aeroplán se dostává do blízkosti továrních komínů pardubického cukrovaru,nad nádražní vodárnu,otáčí se a letí nad rozvinutou travnatou plochu letiště a přistává.Stromy, křoví,domy,vše se mu to valí pod křídla a čím dál rychleji ubíhá pod koly podvozku.Tmavé,světlé,bílé,zelené pásy,jako by běžely,přeskako-

valy a křižovaly se ve všech směrech.Kašpar se opírá o řízení,stáčí aeroplán proti směru větru,ubírá plyn,přitahuje výškové kormidlo. Hluk motoru zaniká a rovněž lana přestávají svištět.Před aerem se rozprostírá zeleň letiště,posetá bílými tečkami kopretin.Ještě jedno poslední, zcela lehké přitažení kormidla,nastává tlumený náraz podvozku o trávník,ještě jeden výraznější náraz,několikeré drcnutí ostruhového kolečka a aeroplán je úplně na zemi.Dojíždí,unášen rychlostí nabytou sestupem.Kašpar z letadla vyskakuje,přidržuje ho za dráty ztužení,svým tělem jej brzdí a otáčí do protisměru,nasedá a jede podél bariér k hangáru.Obecenstvo je znovu uchváceno nadšením.Kašpar se chvílemi zvedá v sedadle,oběma rukama děkuje za projevy nadšení, jež nemají konce.Před hangárem zastavuje.Mistr Novotný se usmívá, pomáhá Kašparovi ze sedadla a podává mu kus čisticí vlny, aby si otřel obličej začerněný olejem.

Jásot obecenstva nemá konce.Schlemrův hudební sbor vyhrává, ale nikdo nevnímá.Na letišti nastává panika a pořadatelé jen stěží udržují pořádek.Kdo jen může, utíká,aby na vlastní oči viděl,jak vyhlíží aviatik a aeroplán.Všudy přítomný a ve všech situacích vždy pohotový Josef Deyl, sám nadšen velkou událostí,ani nestačil jako fotograf pořídit dokumentární snímek.

Šťastnému a usmívavému letci všichni co jsou nejblíže,mu tisknou ruku a zástupci města se svým starostou inž.J.Prokopem mu předávají velký vavřínový věnec,s červeno-bílou stuhou a nápisem: "PRVNÍMU ČESKÉMU AVIATIKOVI_INŽ JANU KAŠPAROVI,NA PAMĚŤ PRVNÍHO VEŘEJNÉHO LETU,19.6.1910_VĚNUJÍ VDĚČNÍ RODÁCI."

Kašpar po krátké přestávce znovu nasedá do prohlédnutého a připraveného stroje,aby podruhé vzlétl nad rodné Pardubice.

Dav je znovu vzrušen startem.Propuká v ohlušující nadšení,které mnohokrát překonává dřívější.Lidé vyskakují,provolávají slávu Kašparovi,mávají rukama,šátky,vyhazují čepice a klobouky.Na letišti

vzniká nová panika a pořadatelé spolu s chocholatými policajty,četníky a dragouny,nestačí zvládnout pořádek,zvláště pak,když Kašpar přistává.Všichni jej zase chtějí vidět,potřást mu rukou a radovat se s ním.

Kašpar startuje potřetí a létal by stále,kdyby se mu po tomto letu nezhoršilo počasí.

První veřejný let aeroplánu v Pardubicích skončil za nezměrného nadšení několikatisícového davu,který tak ohodnotil výkon prvního českého aviatika ~~inž.Jana Kašpara~~.Pardubáci a ~~všichni ti~~ ostatní diváci z blízkého a vzdáleného okolí ještě dlouho po skončení posledního letu zůstávali dojetím na letišti,~~neb~~ proto že teprve teď si uvědomili, že byli vlastně svědky velkých začátků naší aviatiky.Zástupy diváků se rozcházely až v posledních večerních hodinách.Letiště se vylidnilo a do světa se rozlétly zprávy o pardubickém úspěšném letu.A útlum velkého nadšení doznívat dlouho do noci v přeplněných pardubických hospodách,hlavně ve formance hotelu Veselka-Na hnoji.V sále hotelu Veselka byl uspořádán hudební večer(za vstupné 60 hal.)

Čistý výtěžek prvního veřejného letu(1567 K)byl věnován Ústřední matici školské a Národní jednotě severočeské.Režie veřejného letu byla 1120 K.Z oficiálních hostí byl přítomen říšský poslanec prof. inž.J.V.Hráský,poslanec F.Udržal,poplukovník princ Schwarzenberg, generál Mitczenkowski,hrabě Hekla,Lebedura,starosta města inž.J.Prokop,městský radní Jan Klečka,okresní hejtman A.Novák,předsedkyně místního odboru Národní jednoty severočeské paní Štěpánková a její zástupkyně Fuchsová.

Bezpečnost ne letišti zajišťovali úředníci okresního hejtmanství Karel Pacek,Dr.Veltrubský,dále členové Sokola,místního odboru Baráčníků,dobrovolný sbor hasičů,členové sportovního klubu SK Pardubice a vojsko místní posádky,které dal k disposici poplukovník Schwarzenberg.

Dokumentace:39/a:Rodinná kronika,vzpomínka
účastníků:otec a bratr

Silnice z Pardubic do Nového Hradce se zaplnila na několik hodin proudem lidí a vozidel všeho druhu.Všechno se ubíralo na vojenské cvičiště,dnes ohraničené jako letiště,za Petrofovou továrnou na piána.Zde byl postaven improvizovaný hangár ze dvou speditérských vozů hradecké firmy H.Richter,která v těchto vozech sem přepravila z Pardubic aeroplán inž.J.Kašpara.Dva vozy byly na určitou vzdálenost vedle sebe a prostor mezi nimi byl překlenut trámy a přikryt plachtou.

1.a 2.července 1910 se Hradec Králové,ihned po Pardubicích, dočkal veřejného letu inž.Jana Kašpara.První datum znamená zkušební let před komisí z hejtmanství,který se podařil, a stal se úvodem k hlavní letecké atrakci,konané v neděli 3.července 1910.Pořadatelem letu byl hoteliér Urban z hotelu Grand a inž.Novák.Veřejného letu se zúčastnilo 30.000 diváků z celého hradeckého a holického okresu. Mnoho účastníků přijelo z Prahy a Pardubic.Přišel se podívat i hradecký biskup Josef Doubrava.Kašpar na ten den připravil obecenstvu velkolepou podívanou,jakou dosud neposkytl žádný sportovní podnik.

V neděli odpoledne pršelo,přehnala se přes letiště i silná bouře a již se zdálo,že k letu nedojde.Když vítr ustal,obloha se vyjasnila a pokryla vysokou slohovou oblačností.Kašpar se rychle připravil na start.

První zkušební let proběhl hladce,ale s oficielním začátkem bylo třeba čekat,neb motor se "přechlastal" a bylo nutno počkat, až přesycení pohonnou směsí u motoru ustane.Celé To čekání a pomalá příprava na start stále více napínalo diváky .Kašparův otec neustále vybíhal před hangár,zdvíhal naslíněný prst a odhadoval směr a sílu větru.

Když vše bylo již v pořádku,Kašpar nasedl do Blériota.Motor zaburácel a čtyři lidé měli co dělat,aby aeroplán udrželi.Po motorové zkoušce dal rukou znamení"Pusťte!".Letadlo se prudce rozjelo,po krátkém startu se odlepilo od země a v několika okamžicích bylo

ve výši 20 m.Kašpar opsal nad letištěm velký kruh.Obecenstvo počalo jásat,načež aviatik po ulétnutí dráhy ~~ca~~ asi 3 km přistál.Druhý let podnikl ve výšce kol 40 m.Přistál opět,aby vzlétl potřetí.Dosáhl výšky 80 m,přelétl Malšovice,udělal velký oblouk a letěl až za hradecké lesy,otočil a zamířil k hangáru.A teď nastalo překvapení pro obecenstvo!Nepřistál,jak se očekávalo,ale znovu se vznesl do výšky,opsal ještě jeden kruh,pak druhý,a třetí a ještě čtvrtý.Když se dostal ~~asi tak~~ nad les,začal s bravurním kouskem.Spustil se do poloviny výšky, opsal vlnovku a vrátil se na start.Při tomto letu byl Kašpar ve vzduchu plných sedm a půl minuty,prolétl dráhu 12 km dlouhou,při hodinové rychlosti 80-90 km,což odpovídalo rychlosti tehdejšího rychlíku.)

Ale s tímto vystoupením se Kašpar neuspokojil.Podle smlouvy měl vykonat ~~než~~ jen tři lety,ale Kašpar se pustil ještě do čtvrtého ~~letu~~,při ~~kterém~~ němž vykroužil na obloze krásnou osmičku ~~a~~ ~~okterá~~ ~~p~~ písmák místního Ratibora napsal,"že na úsvitě nové doby,byl to výkon prvního řádu, na který byla ve Francii vypsána odměna mnoha tisíc franků."

Po tomto letu dal Kašpar aeroplán do hangáru,a tím letecký den končil. Zdařilé lety zanechaly u všech účastníků nezapomenutelný dojem.Kašpar byl stále předmětem srdečných ovací a nejvíce se mu jich dostalo na přátelském večírku,uspořádaném na jeho počest v hotelu Grand.

Při tomto veřejném letu hrála hudba z Holic a o bezpečnost pečovali čtyři městští strážníci,deset četníků s jedním komisařem z hejtmanství.

Dokumentace:39/a:rodinná kronika
33/dobový tisk:
b/Sport a hry 1910
h/Letectví 1932

Zcela nezávisle na Kašparově letecké činnosti zahájili v červenci 1910 samostatnou leteckou aktivitu bratři Čihákové z Pardubic.Nejdříve to byl Kašparův bratranec Eugen Čihák a k němu se připojili jeho bratři inž.Hugo,pak Leo,František a Jan.Proti dvěma Kašparovým hangárům na severní straně letiště si Čihák postavil z jakéhosi trucu vlastní hangár na západní straně letiště,blízko hospody Na Závadilce a do něho umístil letadlo vlastní konstrukce,které mu vyrobil truhlář Liška z Roztok u Prahy.Byl to jednoplošník,podobného typu jako měl Kašpar, s motorem Anzani 31,5 kW .S létáním však stále vyčkávali.Letadlo bylo příliš těžké,neforemné,trup až po sedadlo pilota byl čterhranný, dále trojboký,celý zkroucený,drátěnými výztuhami špatně vypnutý.Na zemi bylo letadlo těžce ovladatelné a ani po několikerém vylepšení se nedostavil žádoucí výsledek.Nakonec všichni došli k názoru,že netřeba vynalézat vynalezené,zajeli v září do Paříže a přivezli z brusunové letadlo typu Moran Saulnier s motorem Darracq.Ihned po jeho vyložení v Pardubicích začali s jeho pojížděním po letišti,skákáním a krátkými lety.Po několika ~~takových~~ delších skocích se jim podařil let přes celé letiště.Radost z létání však netrvala dlouho.Při letu ~~dne~~ 30.září 1910 E.Čihák nezvládl zatáčku,s výše asi 15 m sklouzl po křídle a havaroval.Lehce se zranil,aeroplán ~~se~~ zničil.K místu nehody se hned seběhlo mnoho diváků,o něž nebyla na letišti nouze.Někdo z nich odhodil na zem prosycenou benzínem cigaretový nedopalek.Benzín se vzňal,letadlo shořelo,zachránil se však motor.

Nehody Čiháky nijak neodradila a hned začali se stavbou nových dvou aeroplánů v dílnách Jana Svobody.Práce jim šla tentokráte rychle. Pořídili si celou řadu šablon na křídla a trup a koncem října byla letadla hotová.Do jednoho zamontovali motor Anzani a do druhého Darracq a hned začali se stavbou třetího letadla,záložního.Na jednom letadle dosáhl E.Čihák ~~dne~~ 18.prosince 1910 rekord,ulétl na letišti 600 m.

Obrázky:Čihákovo letadlo

Dokumentace:
33/b:Dobový tisk:Sport a hry

"Den v Josefově zečínal hezky, ba velmi hezky, ale po pražsku" psaly místní noviny. "Nebe bylo čisté, ale vál neustále vítr a kolem páté hodiny odpolední značně zesílil. Obloha se ke všemu zatáhla a nevěstila nic dobrého. Pořadatelé byli neklidní, neb v sázce byl značný finanční zisk z prodeje velkého počtu vstupenek. Sledovali neustálé třepotání bílého praporku, umístěného na startu a byli si již téměř jisti, že veřejný let inž. J. Kašpara na letišti v Josefově se dnes 24. července 1910 neuskuteční."

Jen Kašpara toto nejisté počasí nijak zvlášť nevzrušovalo. S obvyklým klidem vykonal poslední přípravy startu svého aeroplánu. Byl dnes zcela nově, aviaticky přioděn. Měl na sobě nové, hnědé, krátce uzpůsobené kalhoty, sahající jen pod kolena, černé šněrovací boty, hnědé vlněné podkolenice, černý vysoko ke krku sahající svetr a na hlavě měl novou, placatou aviatickou čepici, hnědě károvanou, ušitou podle poslední módy "á la Latham" u fmy Šlauf Pardubice.

Kašpar si dal z hangáru vytáhnout aeroplán, sám si "nahodil" motor, vsedl do letadla a motor spustil na plné obrátky. Pak těm, kteří jej přidržovali, aby aeroplán neulétl, a jež dnes poprvé nazval kotevníky, dal pokyn "Kotevníci, pusťte!".

Teprve teď si pořadatelé oddechli, neb velký zisk z veřejného letu byl již plně zajištěn. Přátelé aviatiky z Pardubic, kteří dojeli do Josefova v hojném počtu, pojala však hrůza z panujícího počasí, při němž kterém Kašpar startoval.

Aero po krátkém startu proti silnému větru prudce vylétlo a "plulo" va směru na Starý Ples. V zatáčce pod nárazy silného větru se však několikrát "zakolíbalo", div nespadlo. Kašpar však, "včasným pokřivením konců křídel" nárazy větru vyrovnával. Nárazy větru neustávaly a obecenstvo pozorovalo, jak jim Kašpar neustále čelí obratnými manévry. Nad Jasenou se Kašpar otočil, letěl podél silnice z Nového Plesa k letišti, na kterém němž za nadšeného potlesku přistál. Let trval necelé

dvě minuty.

Pod prudkými nárazy větru se Kašparovi uvolnilo za letu směrové kormidlo.Po přistání si jej hned sám opravil a připravil se na druhý start.Při vzletu za silného větru prudce vylétl a hned dosáhl výšky 70-80 m.V této výšce obletěl letiště,zamířil znovu ke Starému Plesu,nad Jasenou se otočil,vrátil nad letiště,na kterém přistál po letu trvajícím čtyři minuty 50 sec.Let byl sice o něco kratší,byl však poprvé proveden za velmi ztížených povětrnostních podmínek. Pohled na Kašparův neklidný let za silného větru byl pro obecenstvo "vzrušující a uchvacující podívanou" a projevy velkého nadšení obecenstva neměly konce."

Veřejný let v Josefově se konal na velmi prostorném vojenském cvičišti pod "šancemi",z kterých vyčnívala charakterická věž vojenského kostela tohoto pevnostního města.Krásnou kulisu veřejnému letu tvořily daleko vzdálené a dnes velmi jasné Krkonoše a blízké Orlické hory.

Na letišti v Josefově se v den Kašparova vzletu shromáždilo asi 20.000 diváků z celého okolí.Byla to ohromná účast na tak malé město.

Povolení k veřejnému letu vydal Kašparovi okresní hejtman ze Dvora Králové Nápravník a technickou způsobilost aviatika i letadla ověřil ~~technický~~ komisař Dr.Hanousek a koncipista Vašák.Vojenské cvičiště velmi ochotně propůjčil velitel posádky poplukovník Longardt.Osobně ~~jej~~ Kašpara přijal na posádce,kde se zúčastnění důstojníci posádky nechali informovat všeobecně o aviatice a Kašparově letecké činnosti.V čele pořadatelského výboru byl hoteliér Rýdl,knihkupec E.Faster.Pohotovostní auta dal ochotně k disposici pan Laue Škoda a Renz.Lékařskou službu zajišťovali místní štábní lékaři Gros a Verich.Mezi hosty byl veřejnému letu přítomen Hugo Etrich a jeho syn Igor, který s Kašparem setrval v dlouhém rozhovoru.

Obrázky:Kašparův vzlet v Josefově

Dokumentace:33/b:dobový tisk:Sport a hry

Velké žluté plakáty, rozvěšené v Lysé n/L. a jejím širokém okolí, dále pak v Praze, Hradci Králové a Pardubicích, velkými černými písmeny oznamovaly, že "nově založené Aviatické družstvo v Lysé n/L. uspořádá dne 7. srpna 1910 veřejný let aviatika inženýra Jana Kašpara. K tomuto letu je prý přizváno mnoho oficielních hostí, mezi jinými, jako čestný host, samotná císařská Výsost, arcivévoda František Josef. Veřejný let bude uskutečněn za každého počasí, "neb neohrožený let odvážného aviatika byl v Pardubicích s úpěchem podniknut při rychlosti větru 7 m/s, pročež obecenstvo prý může plně důvěřovat ve zdar letu."

Kašpar si před veřejným vystoupením prohlédl letiště, jímž se stalo vojenské cvičiště v Lysé n/L. a pochvalně se o něm vyjádřil, když prohlásil, že "vzhledem k poloze a rozloze je toto letiště ojedinělé v celých středních Čechách ".

Kašpar umístil hangár hned vedle silnice a startoval ve směru jeho největší délky. Při prvním letu přeletěl letiště za velkého jásotu obecenstva, které sem v několikatisícovém počtu svezly zvláštní vlaky z Prahy, Hradce Králové a Pardubic. Na konci letiště Kašpar přistál, pomocníci mu otočili stroj do protisměru, znovu nasedl a letěl ve směru k hangáru. Tak letěl asi pětkrát a při posledním, šestém letu odvážil se "bravurního kousku". Po přistání vyskočil z dojíždějícího stroje, přidržoval jej za výztužná lana křídel, aby mu neodlétl, neb motor byl stále v chodu, sám si jej otočil, rychle do něho za jízdy naskočil a letěl nízko podél bariér a jásajícího obecenstva až k hangáru. Tímto letem skončil v pořadí již čtvrtý veřejný let inž. J. Kašpara v Lysé n/L. Na letišti se vybíralo vstupné ("eintrit"), 1-5 K, dělníci, mládež a vojáci platili 60 hal. Pro případ havárie pořadatelstvo pojistilo obecenstvo na 100.000 K.

Obrázek: plakát veřejného letu v Lysé n/L.

Dokumentace:
33/b: dobový tisk: Sportba hry.
32/c: Voj.hist.let.museum Kbely

Skromnému, ba možno říci až skoro stydlivému Kašparovi se do pořádání veřejných aviatických exhibicí příliš nechtělo. Nepovažoval se jednak za „řemeslného" aviatika a pak v účasti na veřejných letech viděl stále profanaci leteckého sportu, jehož byl zastáncem. Byl si také vědom toho, že ne všichni sledují jeho pokusy se sympatiemi a že má mnoho " přátel", kteří se na jeho lety dívají škodolibě a posmívají se každému sebemenšímu nezdaru, ikdyž ten je úměrný soudobé letecké technice.

Byli to žurnalisté, první sportovní redaktoři Kalva a Heinz, kteří jako první u nás klestili rodící se aviatice u nás cestu životem a leteckou činnost J. Kašpara přivedly k leteckým úspěchům.

Jaroslav Kalva, mladý student z Chrudimi, tedy z Kašparova kraje, byl vášnivým cyklistickým závodníkem a reprezentoval naše barvy na různých cyklistických závodech doma i v cizině. Když přišel z Chrudimi do Prahy, začal horlivě psát o sportu do tehdejšího Kaufmanova týdeníku Sport a hry a do sportovních rubrik různého denního tisku, většinou do Národní politiky, pod zkratkou "-va".

Jako každému mladému a odvážnému člověku, tak i Kalvu učarovala aviatika a stal se jejím nadšeným obdivovatelem. K vážnému pokusu o vytvoření aviatické organizace došlo v roce 1908 a Kalva byl jejím iniciátorem. V Národní police č.343 uveřejnil výzvu k vytvoření Českého aeroklubu, a ten se ustavil v Praze 2. října 1909.

Kalva byl spoluzakladatelem Českého aviatického družstva, které se v Praze ustavilo v březnu 1910. Kalvovi připadl nemalý úkol uvést družstvo v život a zakoupit v Paříži aeroplán z prostředků, které dal k disposici aviatickému družstvu do vínku libeňský podnikatel František Vydra. Družstvo však nemělo pilota, ani letiště a tak přeneslo celou svoji činnost do Malešic u Plzně, kde našlo skutečnou podporu města a obyvatel, jaká se jim v Praze nedostala.

Obec přátel aviatiky byla malá.Všichni se téměř znali,věděli o sobě a vzájemně se ve společné práci v aviatice podporovali.Proto se také tato společnost nejdříve seznámila prostřednictvím Kalvy s Kašparem.Kalva byl Kašparovi vzácným a dobrým přítelem,jakého by asi Kašpar nikdy nenašel.Byla to zajímavá,vzájemně si rozumějící dvojice,ve které hrál Kalva neúnavného iniciátora všech Kašrových plánů,v jejichž úspěch Kalva neustále věřil.Tím také došlo k uspořádání celé řady veřejných letů v českých i moravských městech,ve kterých Kašpar svými lety nadchl statisíce občanů a seznámil tak naše národy s novou,rodící se problematikou letů ~~člověka~~,o které náš lid tehdáž téměř nic nevěděl.

Kalva od samého začátku Kašparovy letecké činnosti byl účastníkem všech jeho letů a byl také jeho prvním spolucestujícím při pozdějším letu Mělník-Praha.

Druhým,neméně zapáleným redaktorem pro aviatiku a lety inž.Jana Kašpara,byl Vilém Heinz.Byl studentem medicíny,ale daleko více jak medicína jej přitahovala cyklistika.Věnoval se hlavně ~~hodně~~ publicistické činnosti a přispíval do sportovních rubrik časopisu Sport,založeného V.Bastlem.Po zániku tohoto časopisu se Heinz ujal redakce časopisu Cyklista a stal se zakladatelem populárního Kaufmanova sportovního časopisu(týdeníku)Sport a hry,ve kterém vycházela pravidelně rubrika Českého aviatického družstva-Vzduchoplavba.V.Heinz,propagátor všech sportů,psal do sportovních rubrik různých časopisů pod pseudonymem Henry.Zaznamenával všechny významné i podružné události ve sportu,chválil,kritizoval a bojoval i za volantem za životaschopnost automobilismu a aviatiky.Heinz se stal také naším prvním leteckým fotografem,když při Kašparově aviatické produkci v Chuchli 1911 vyfotografoval jako spolucestující z jeho letounu jižní část Prahy.

Psané reportáže o aviatice vždy doprovázely zdařilé fotografie. Kašparovu leteckou slávu nejvíce zvěčnili na fotografiích neúnavný a všudypřítomný fotograf Josef Deyl a pak i další místní fotografové K.Stoklasa a umělecký fotograf Josef Pírko. Dobré fotografické snímky pohotově rozmnožoval na pohlednicích pardubický papírník Otakar Doležal.

Mnoho obrazového materiálu s motivy počátků aviatiky v Pardubicích přinášely obrázkové časopisy, hlavně Český svět, Pingerův první "letecký" časopis Epocha a Jindřichův technický časopis Vynálezy a pokroky.

Rovněž tak redaktoři místního pardubického tisku se dovedli nadchnout Kašparovými úspěšnými lety a svými články, na příklad v Neodvislých listech a Východočeském obzoru, přispívali k popularizaci české aviatiky.

Obrázky: fotokopie některých novinových článků

Dokumentace:
7: Štechmiler: Naše automobily
33: dobový tisk: Letectví, Letec

Počasí Kašparovým letům nepřálo a zde v Praze bylo přímo hrozivé.Před hodinou ještě pršelo a pořadatelé byli plni neklidu.Neustále vzhlíželi k obloze v obavách,že ohlášené lety na dny 14.a 15. srpna 1910 v Praze na Proseku,budou odřeknuty.

Kašpar je nestačil ujišťovat,že dnes přeci jenom poletí!Pořadatelem veřejného letu bylo České aviatické družstvo v Praze.Byl zde přítomen jeho předseda F.Vydra,pokladník Hladký a pan Folda.Ředitelem letu byl profesor techniky Dr.G.Felix.Velmi početně zde bylo zastoupeno Aviatické družstvo z Pardubic a jeho členové byli od ostatních odlišeni novými látkovými hnědými čepicemi,které lid všeobecně nazýval "kašpárky",ačkoliv se originální aviatické čepici inž. J.Kašpara nepodobovaly.

Vítr,neustále měřený na novém kulovém anemometru meteorologem Böhmem,ukazoval rychlost větru větší 7 m/s.Kašpar při pohledu na praporek na startu všechny uklidnil:"Lepší se to,dnes budu létat, vidím to zcela určitě,a budu létat zcela dobře!"

Dal vytáhnout aeroplán z hangáru a poněvadž ten již byl předem vyzkoušen,ihned spustil motor.Dříve,než pan Böhm vypálil tradiční ránu z hmoždíře,byl Kašpar ve vzduchu.Asi po 60 m rozjezdu po stráništi byl ve výši asi 70 m.Silný vítr z boku s ním však "tloukl", že měl plno práce s řízením.V této výši letěl po uhlopříčce letiště až ke stohu slámy,označené červeným praporkem,kterým byl současně vytyčen levý okraj letiště.Když stoupal a vracel se k letišti,pozdravovaly ho davy obecenstva máváním a voláním.Zatočil znovu na uhlopříčku letiště,opsal nad ním tři kruhy a přistál.Silný vítr jím"cloumal",prudce jej zvedal.Kašpar se chvílemi nadnášel,pak zas padal a jindy zas běžel jak"pštros s roztaženými křídly a chce vzlétnout."Po jedenácti minutách letu a prolétnutí celkové dráhy asi 11 km přistál.S aeroplánem popojel poněkud před bariéry a zde mu obecenstvo,za obrovského nadšení,připravilo triumfální pochod.

Kašpar vystoupil z letadla, chtěl obecenstvu poděkovat za všechny ~~ty~~ projevy nadšení, ale nemohl zvednout ruce, jak je měl od přestálé zimy za lehy ~~za letu~~, prostydlé a přebrnělé. Doufal, že mu ta únava rukou pomine, ale vysílen letem za silného větru, kdy musel neustále tlumit a vyrovnávat nárazy větru kormidly, se vzdal dalšího letu. Vítr neustal, ba naopak přibýval na síle a tak Aviatické družstvo z Pardubic rozhodlo v dalším létání již dnes nepokračovat.

Druhého dne (v pondělí) veřejný let pokračoval za krásného počasí. Hned ráno Kašpar objel autem celé letiště, aby se znovu obeznámil se všemi překážkami v terénu. Odpoledne v šest hodin (po výstřelu z hmoždíře) za obrovského hluku aeroplánu a v oblaku zvířeného prachu odstartoval. Obecenstvo ani nemohlo vidět jeho zdviženou pravici, dávající znamení: "Pusťte!" Po čtyřiceti metrech startu se aeroplán za nepopsatelného jásotu statisícového davu zvedl. Stále stoupaje, se majestátně vznášel ve směru k Letňanům, pak zatočil na Čakovice a stále stoupaje se otočil a v širokém oblouku letěl zpět k tribunám. Vstříc mu burácely jásavé pozdravy obecenstva uchvácenému nádherným letem. Absolvoval jeden okruh a pan Vinčík na teodolitu odměřil, že letí ve výši 150 m. Pak započal s druhým okruhem nad letištěm a všem se zdálo, že letí rychleji a znovu bojuje s větrem. Nádherná podívaná se rozevřela přede všemi, který jeho let pozorovali. Až potud to byl znamenitý let. Pojednou však hluk aeroplánu ustal a hloučkem pořadatelů to jen "hrklo". Na aeroplánu bylo možno pozorovat, že letí se zastaveným motorem, "klackem", že jde rychle na přistání a že poněkud více padá. Pak se vzepjal, zadní část letadla se snížila a horní v zápětí přetočila vrtulí dolů, při čemž se letadlo ještě naklonilo na bok a padlo k zemi. Tak to vidělo obecenstvo. Ve skutečnosti to však vypadalo jinak. Motor za letu pojednou vysadil, aviatik však neztratil odvahu. Stroj rychle vyrovnal a letěl dolů klouzavým letem. Obecenstvo, ~~které~~ jež

to pozorovalo,z dáli,vidělo,jak s výše 3-4 m Kašpar padl rovnou do řepného pole a zmizel.Let trval 8 minut 54 sec.Hlouček lidí,který byl nejblíže,uháněl k místu,kde aeroplán spadl.Ke Kašparovi nejdříve přiběhlo několik hasičů z proseckého hasičského sboru,četníků,policajtů a pořadatelů.Kašpar stál u aeroplánu a všechny,kteří mu přispěchali na pomoc,ujistil slovy:" Nic,nic,jen se nebojte,nic se nestalo.Zastavení motoru zavinila porucha v zapalování.Padal jsem trochu rychle, ale neztratil jsem rozvahu a podařilo se mně snést klouzavým letem. Před nouzovým přistáním jsem z aeroplánu vyskočil.Na zem jsem dopadl, jak vidíte, dobře.Rozjetý aeroplán jsem však nemohl zastavit.Ten pokračoval v jízdě,narazil na mez,převrátil se a poškodil.Škoda není tak veliká.Rám křídla se ponekud srazil,plocha křídla se prolomila,vrtule i motor je celý.Do dvou dnů to všechno opravím."

Statisíce diváků prožívaly okamžiky hrůzy a úzkosti,když viděly Kašpara padat a nakonec velkou radost,když ho zase uviděly zdravého, jak jej vezou v automobilu před bariéry.Zde jej celý ten dav pozdravil.Provolávali mu slávu a nazdar,lidé mu tiskli ruce,na ramenou jej nosili a nakonec ho podarovali kyticí se stuhami v národních barvách jako projev obdivu obce Proseku.

Únavu a přestálé uleknutí z pádu doléčil Kašpar v místním buffetu pana Kleinhampla.

Vrátil se znovu ke svému stroji,který mezi tím ohlídal"hlídací sbor pana Demla".Aeroplán rozmontoval a připravil k odvozu do Pardubic,aby jej v dílnách opravil ~~a připravil~~ pro veřejné lety na Moravě.

Svojí exhibicí na Proseku Kašpar jako první prolomil onu pražskou příslovečnou smůlu a stal se od této chvíle prvním úspěšným aviatikem v Praze a nejpopulárnějším mužem v národě.Po návratu domů jej čekalo překvapení,"místodržitelské povolení,které jej natrvalo uznalo způsobilým řídit aeroplán."

Obrázky:Kašpar létá v Proseku

Dokumentace:33/b:dobový tisk: Sport a hry.

Po úspěšných letech nad českými městy se přišel Kašpar pochlubit Moravě.Přijal pozvání nově založeného Aviatického družstva v Olomouci,aby provedl veřejný let dne 21.srpna 1910.V čele družstva byl pan Kudla,nájemce České Besedy.

Kašparovo vystoupení v Olomouci nelibě nesli místní Němci a působili na místní orgány a list"Mährische Tagblatt",aby produkci českého aviatika zmařili.Plně spoléhali na to,že hejtmanství zakročí u místodržitelského úřadu a ten že let nepovolí.Snahy Němců však byly marné a veřejný let se konal.Aeroplán však musela hlídat policie.Vedení města však sabotovalo veřejný let tím,že k přepravě na vzdálené letiště dalo k disposici co nejmenší počet dopravních prostředků.Přes to se však na neřetínském vojenském cvičiště dostavil co největší počet diváků.České obyvatelstvo považovalo účast na Kašparově veřejném letu za národní manifestaci.Do Olomouce se zvláštními,přeplněnými vlaky přepravili diváci z celého okolí,z Prostějova,Přerova,Brna,Vyškova, Uherského Hradiště a Valašských Klobouků.Přijeli i přátelé aviatiky z Pardubic,protože baron A.Kraus byl zároveň ředitelem olomouckého veřejného vzletu.

V neděli časně ráno provedl Kašpar nad cvičištěm povinný zkušební let.Bylo krásné počasí a úplné bezvětří,takže se let zdařil.V poledne bylo celé letiště obsazeno obecenstvem a před pátou hodinou odpolední bylo v těchto prostorách téměř 15 000 diváků,velmi mohutná účast na Olomouc!Na letišti bylo rozmístěno mnoho pouťových stánků,které spolu s překrásným počasím připravily obecenstvu krásnou pohodu s dosud nevídanou pouťovou leteckou atrakcí.

Po poledni se zvedl poněkud silnější vítr a bylo třeba se vzletem vyčkávat.Napětí v obecenstvu vzrůstalo,když se vítr začal tišit.Poletí-nepoletí?ptalo se obecenstvo netrpělivě.

Pět minut před šestou hodinou odpolední Kašpar vytáhl aeroplán z hangáru,nastartoval jej,rychle do něho vsedl a po rozjezdu asi 50 m

se prudce vznesl do výše 50 m.Ve velikém okruhu oblétl celé letiště, vrátil se znovu nad obecenstvo a opisoval několik kruhů nad obecenstvem ve výši 80 - 100 m,načež se snesl dolů a přistál (po letu trvajícím 6 minut 32 sec.)

Obecenstvo, uchvácено tímto nádherným divadlem,zůstalo dlouho "až v nábožném rozjímání",než propuklo v bouřlivé nadšení.Aviatik vystoupil z letadla,prošel podél bariér,pozdravován obecenstvem,a děkoval jim za tak velké projevy nadšení,které neměly konce.Na závěr diváci prorazili byriéry,zaplavili letiště,Kašpara a jeho aeroplán.

Přes veškeré ~~ty~~ štvanice místních Němců veřejný let se Kašparovi vydařil,sami Němci z Olomouce byli na něm přítomni a byli rovněž produkcí spokojeni.

Kašpar se znovu připravi ke vzletu.Při startu však zpozoroval,že mu prasklo táhlo výškového kormidla,~~které mu~~ pravděpodobně ~~prasklo~~ při havárii v Praze na Proseku.Bylo to vážné poškození,které se nedalo na místě opravit,omluvil se obecenstvu.To omluvu uznalo, i tak bylo Kašparovým letem nadšeno!

Za udržení veřejného pořádku bylo vysloveno uznání úřadujícímu náměstkovi okresního hejtmanství,komisaři Procházkovi a koncipistům Mezníkovi a Rohrovi.

Dokumentace:
33/b:dobový tisk:Sport a hry
h:Letectví 1931

Pětkrát musel jít Kašpar na start, než se mu podařilo vzlétnout při veřejném letu v Hronově, uspořádaném dne 18.9.1910. Letiště bylo po déle trvajících deštích rozmoklé, takže po dlouhém startu vzlétl do výšky jen několika metrů a po letu trvajícím 2a 46 sec přistál. Za daných povětrnostních podmínek a mokrého letiště se nedal veřejný let uskutečnit. Kašpar zde úplně zklamal a také tím, že na programu měl hlášeny lety s obecenstvem, při čemž každý viděl, že k tomu má jen jednosedadlový letoun!

Smůla provázela Kašpara při dalším veřejném letu v Prostějově, kde měl létat 25.9.1910. I zde panovalo deštivé, krajně nepříznivé počasí pro létání. Letiště bylo po dlouhých deštích tak mokré, že když Kašpar startoval, voda stříkala na všechny strany kolem aeroplánu, kola podvozku se bořila až po nápravu v blátě a promáčeném povrchu travnatého letiště. Když se Kašparovi podařilo aeroplán konečně od země odlepit, byl na konci letiště ve výši 3 tří metrů. V této výšce letěl dále až k železniční trati poblíž továrny na cikorku. Když se dostal s aeroplánem do blízkosti vojenské prachárny, obecenstvo zpozorovalo, že se letadlo po nárazech větru silně pohupuje a propadá. Kašpar se dostal s aeroplánem až k řece Loučené a tu se obecenstvu úplně ztratil z dohledu. Nárazy větru byly tak silné, že v křídle praklo několik žeber a Kašpar padl do řepného pole. Před dopadem však stačil Kašpar z aeroplánu vyskočit.

Tak skončila nešťastně, velmi pečlivě připravená exhibice veřejného letu. Ještě než Kašpar začal létat, byl jeho aeroplán vystaven v síle Sokolovny v Prostějově. I když Kašparův veřejný let byl velmi krátký, trval jednu minutu čtyři sec. a letadlo při něm ulétlo 3/4 km. Obecenstvo nadchla bravura aviatika a ještě dlouho se o tomto letu v Prostějově mluvilo.

Obrázky: pohlednice z Hronova a Prostějova

Dokumentace: 33/b: dobový tisk Sport a hry

Skupina "Wrightovců",členů Českého aviatického družstva v Praze, zastánců létání s Wrightovými stroji,uspořádala dne 2.října 1910 v Praze na Vysočanské pláni velkolepý letecký den.Aviatické exhibice se vedle inž.Kašpara s letounem Blériot účastnili tehdejší němečtí aviaci Josef Sablatnig s aeroplánem Wright a Oswald Kahnt,který létal na Gradeho jednoplošníku.

Na letecký den se přišlo podívat přes 30 000 diváků.Odpoledne kolem půl páté startoval nejdříve inž.J.Kašpar.Předvedl dva přímo ukázkové lety.První let trval sedm minut 38 sec.a druhý třicet minut, 39 sec.Kašparovy lety,pokud jde o jejich trvání,byly zcela zastíněny leteckými výkony Sablatniga.Jeho let na dvojplošníku Wright trval deset minut 23 sec.a druhý let byl dokonce 43 minut!Sablatnig k tomu přistával přesně na předem určeném místě.

Letecká vystoupení různými aviatiky se stala pravidelnou zábavou Pražanů.Ti je nazývali " pohádkovými reji na obloze".Po zdařilém leteckém vystoupení dne 2.října 1910 se měl letecký den opakovat dne 5.října 1910.Počasí tomu již nepřálo a tak z veřejného vystoupení sešlo.V ten den měl Kašpar společně létat se Sablatnigem.

Při následujícím létání dne 16.října 1910 Sablatnig létal sám. Při druhém startu vzal sebou spolucestujícího,jímž se stala poprvé v Čechách žena,Božena Kriegerová z Písku.Při třetím letu dosáhl Sablatnig výšky 324 m.

O týden později se „pohádkový rej" znovu opakoval ve Vysočanech. Opět se tu sešlo přes 10 000 diváků.Letům přihlížel arcikníže Frant. Josef.Mezi obecenstvem byla i slavná pěvkyně Ema Destinová a pořídila se několik zdařilých leteckých snímků.Nejdříve startoval Sablatnig a po něm Kahnt.Ten však měl velké potíže s létáním na lehkém jednoplošníku,neb jeho stabilitu neustále narušoval silný vítr.Kahnt vzlétl několikrát za sebou a vždy sebou vzal spolucestujícího.Na

závěr leteckého dne ~~bylo~~ skonalo losování vstupenek a pro šťastného výherce byl připraven "vyhlídkový let". Šťastný los padl na B. Tupou, která byla však tak objemná, že se do sedadla nevešla a letadlo s ní nemohlo vzlétnout! Volba proto padla na lehčí dámu, paní Macovskou. Ta po letu prohlásila, "že shledala let jako rozkošný výlet bez nejmenšího ~~příměsku~~ strachu."

Slavný pohádkový rej skončil, když Sablatnig při poruše motoru sklouzl po křídle a padl do řepného pole poblíž tribun.

Kašpar po těchto leteckých dnech uznal, že jeho letoun je již málo výkonný a že již nestačí ~~již~~ na ~~nějaké~~ to soupeření ve vzduchu. Jeho letoun byl prostě "odlétán". Motor byl "dýchavičný", potahy křídel záplatovány, nosníky, příčky, žebra v křídlech, několikrát zlomená, vyměněná, takže na letounu již nebylo nic původního. Navíc každá produkce končila zdlouhavými opravami v dílnách na Veselce. Kašpar proto uvažoval o koupi nového aeroplánu, ale daleko víc ho přitahovala myšlenka postavit si ve vlastních dílnách výkonnější aeroplán se silnějším Daimlerovým motorem.

V časopise Sport a hry se na to objevil inserát tohoto znění: "DVA AEROPLÁNY NA PRODEJ A VOITURETA-INŽ J. KAŠPAR, HOTEL VESELKA-PARDUBICE." Za utržené peníze si hodlal koupit nový motor u Daimlera.

Obrázky: z let. dne ve Vysočanech

Dokumentace: dobový tisk:
33/b: Sport a hry
i: Neodvislé listy

Na pozvání budějovické organizace Sokola uspořádal Kašpar dne 6. října 1910 veřejný let na vojenském cvičišti ve Čtyřech Dvorech.Předvedl zde čtyři lety v trvání 56 sec,jedné minuty 13 sec,jedné minuty 20 sec.a 56 sec.

Večer inž.Kašpar aeroplán rozmontoval,naložil na vlak a poslal do Pardubic.Sám pak s mechanikem F.Novotným a otcem nasedli do rychlíku a odcestovali do Černovic v Bukovině.Zde podle smlouvy s inženýrem H.Elpelem z Vídně měl provést veřejný let na Blériotu,který byl v majetku jmenovaného.

Všichni se ubytovali v hotelu Central.Letiště bylo poblíž vodárny a byl na něm postaven hangár.Když Kašpar shlédl Elpelův aeroplán,spráskl nad jeho stavem ruce.Elpel byl totiž jeden z prvních,kterému Blériot prodal aeroplán.Přes půl roku se na něm učil létat,ale nenaučil se tomu.Létání se mu nedařilo,zato nákladné havárie se jen množily.Neustálé opravy letadla inž.Elpela tak finančně vyčerpaly,že se rozhodl aeroplán prodat do starého železa.Obchodníkovi s železem se však zželelo aeroplánu a uvažoval ještě o jeho záchraně.Veřejný let ho měl zachránit před úplnou zkázou.Kašpar si do Černovic přivezl náhradní motor a kormidla a mechanik F.Novotný dostal od Kašpara příkazy,jak má opravit aeroplán pro uvažovanou leteckou produkci.V mezidobí,kdy Novotný pod dozorem "starého pána",Kašparova otce,opravoval aeroplán,měl Kašpar s redaktorem J.Kalvou navštívit do Paříže druhou světovou výstavu aeroplánů.

Do týdne však Novotný aeroplán opravil a připravil pro veřejný let. Kašpar se vrátil do Černovic.Cestou přizval technického komisaře,aby mu vystavil technické osvědčení pro vykonání veřejného letu.Dne 17. října 1910 Kašpar létal před komisí ve výši 100 m a dělal tak velké okruhy,že se komisi zdálo,že jim uletí.Při posledním okruhu zaletí příliš daleko od letiště a když přistával,byl "dlouhý",přehlédl řepné pole s kupami sklizené řepy,vletl do jedné,havaroval a prolomil křídlo.

Komise byla i s tímto letem spokojena a osvědčení technické způsobilosti k provedení veřejného letu Kašparovi vydala. Mechanik Novotný křídlo opravil pro nedělní veřejný let, který se Kašparovi vydařil.

Od majitelů inž. Kašpar letadlo odkoupil za 2.000 K, přepravil jej drahou do Pardubic a zde bezvadně opravil. Nejprve počítal s tím, že by letadlo využil při výcviku v aviatické škole, kterou hodlal založit. Ale nakonec rozhodl jinak, letadlo prodal, jak řekl, jakémusi inž. Horovi do Japonska.

Dokumentace:
33/b/dobový tisk: Sport a hry,
28/e: vzpomínky truhláře Novotného
32/i: katalog: válečné museum Vídeň

Podpora nabízená aviatikům městskou radou přilákala do Pardubic další aviatiky.Jedním z nich byl Čeněk Barthell z Třeboně.Do Pardubic přijel počátkem září 1910 a zažádal si o aviatickou podporu poskytovanou městem, o povolení létání v Pardubicích a postavení hangáru.

Č.Barthell byl v Pardubicích znám již z dřívějších dob jako cyklistický závodník.První pokusy s jízdami na "kostitřasech",vysokých kolech,ještě dřevěných,s obyčejným kuželovým ložiskem a s malým kolečkem vzadu,se konaly v Pardubicích na silnici vedoucí z Pardubiček do Pardubic,ke Kostelíčku."Vytrvalým a neohroženým akrobatem",jak se tehdy jezdci na vysokém kole říkalo,byl v Pardubicích zubní technik Hromádko.Ten kolem sebe soustředil příznivce cyklistického sportu a založil cyklistický klub Vpřed.Kola závodníkům dodával strojní zámečník V.Vorbach z Prahy.První cyklistický závod se jel v roce 1889 na chrudimské silnici a další závody se jezdily na cyklistické dráze vybudované poblíž Kašparova letiště,u hospody Na Zavadilce.Zde jezdil na kole starý pán Kašpar a jeho syn Jan.

V polovině září roku 1910 ~~došel~~ doručili z Paříže do Pardubic pro Barthella nový aeroplán Blériot XI.Od městské rady Barthell dostal povolení ke stavbě hangáru a od vojenské správy povolení k leteckým cvičením na vojenském cvičišti.Počátkem října byl hangár postavěn a 12.10.1910 Barthell již krásně létal,neb se od létání naučil v letecké škole ve Frankfurtu n/M a ve Vídeňském Novém Městě.Koncem října na letišti havaroval,zranil se a aeroplán poškodil.V Kašparových dílnách letadlo opravili,ale pokračoval v létání až v březnu 1911,kdy znovu havaroval,zranil se v obličeji a stroj rozbil.Během roku 1911 přesídlil do Hradce Králové a v prosinci došla zpráva,že prý odcestoval do Turecka,aby tam pokračoval v létání v turecké armádě.

Obrázky:Barthelova havarie v Pardubicích Dokumentace:
33/b:dobový tisk:Sport a hry

Inženýr Otto Hieronymus, konstruktér motorů fmy Laurin & Klement, své nepodařené letecké vystoupení z dubna v Chuchli napravil lety ve Lvově a Vídeňském Novém Městě a několika skvělými lety na podzim 1910 v Mladé Boleslavi. Jeho veřejný let 17. října 1910 o půl třetí odpoledne byl přímo obdivuhodný a mladoboleslavský časopis Jizera o něm napsal:

" Na zeleném jetelišti poblíž sportobního hřiště bylo zřízeno improvizované letiště a na něm se shromáždil nevalný počet zvědavců a většina členů správní rady továrny L&K, která se dostavila na místo vzletu v automobilech fmy L & K. V jejich čele byl generální ředitel továrny Klement a kníže Taxis. Do Blériotova letadla byl namontován letecký motor továrny L&K, Hieronymovy konstrukce. Motor měl výkon 37,5 kW, hmotnost 95 kg a po zdařilém letu byl darován Hieronymovi.

Krátce po půl páté odpolední zaujal nový nadějný letec sebevědomě své místo na lehkém sedátku letadla za řídícím kotoučem. Hned nato bez dlouhého otálení začala hrčet vrtule. Letadlo klidně popojelo asi 80 m a zvolna se vzneslo k všeobecnému údivu diváků, kteří ze všech stran přes pole se sbíhali k místu vzletu. S elegantní jistotou Hieronymus plul směrem ke kosmonoské loretě, pak přes Kosmonosy podél obory k dobřanské silnici a přes velké cvičiště zpět k místu startu. Takových okruhů za těch 25 minut a 47 sec ve výši 60 m vykonal šest a půl. Počítáme-li obvod každého okruhu mírně 6 km, obnáší délka ulétnuté dráhy nejméně 36 km, což představuje průměrnou rychlost letu 1 až 1/3 km za minutu. Podívaná na tento krásný let byla neobyčejně potavá. Po 26 minutách letu se Hieronymus hladce snesl téměř na totéž místo, ze kterého vzlétl. Let vyvolal všeobecný údiv obecenstva, které se rozhlaholilo v neutuchající výbuch potlesku a blahopřání.

Jest přirozené, že se kolem přistavšího letadla nakupila skupina zvědavců, nejvíce chlapců, kteří aero radostně doprovázeli, když bylo vezeno do hangáru.

Inženýr Hieronymus se stal rázem předmětem všeobecného zájmu a vřelého blahopřání, i od inž. Kašpara, neb samo město se mohlo od tohoto okamžiku, po vzoru jiných měst, honositi touto aviatickou vzácností, která se dostala i do kroniky města. Nejvíce podílu na překvapujícím úspěchu měla samotná zdatnost hybného stroje, který (jak již bylo uvedeno) byl výrobkem mladoboleslavské továrny na automobily L&K, jejímž zakladatelům bylo rovněž blahopřáno. Nakonec několik slov o letadle samém. Jest to Blériotův jednoplošník obdivuhodné konstrukce a důkladnosti, jehož jednotlivé součásti jsou pořízeny od nejsolidnějších firem, takže jeho spolehlivost vzbuzuje již v lidu důvěru. A pan inženýr Hieronymus, jenž již jako automobilový závodník si dobyl zvučného jména, vstupuje tímto výkonem také mnohoslibně do řady světových aviatiků. Kéž jest v tomto živlu, do něhož jej neohrožená jeho podnikavost vznesla tak šťasten, jako byl až dosud a kéž se v něm dočká klidného pohodlného stáří."

/Pozn.: Inženýr Otto Hieronymus, velmi úspěšný mladý konstruktér motorů, zahynul 2. května 1922 na závodní dráze v závodě do vrchu na Ries ve Štýrsku./

48. JEN DO TOHO, PANE ŠIMŮNEK!

Franta Šimůnek byl povoláním umělecký zámečník z Prahy-Nuslí a stejně, jako Kašpar "okukoval" Blériotovo letadlo vystavované v listopadu 1909 v Praze v hotelu Palác. Měřil ho, zakresloval si každý detail, dělal plno náčrtů a poznámek. Za několik dní měl z jasanových "lajsen" (latí) dřev drátů a plátna hotový aeroplán. Potřeboval teď k tomu jen motor. Peněz moc neměl. A tak ho finančně podpořil zubní technik Václav Pačes z Nuslí, a to pod podmínkou, že ho jednou vyfotografuje u hotového aeroplánu. Motor koupil u fmy Trojan a Nágl v Kolíně a tak na jaře roku 1910 byl Šimůnkův aeroplán připraven k létání. Stran letiště zahájil jednání o pronájmem polí u pankráckého hřbitova na t.zv. Rajtknechtce, které patřily bratřím Friedmanovým. Hangár si udělal v bývalé rasovně pana Nešvery. Než vše připravil pro létání, pole se zazelenala a o pronájem musel znovu prosit pana Friedmana. "Jen do toho, pane Šimůnek, jaképak velké prošení, nevídáno, když pošlapete nějaké to obilí-jen když vám to bude lítat!"

"Jednoho krásného květnového dne 1910 jsem připravil vzlet aeroplánu na čtvrtou hodinu ranní"-vzpomíná Franta Šimůnek-„Můj bratr Josef mi slíbil, že mi s tím létáním pomůže. Aby nezaspal, zasedl do hospody, kde se společností vyčkával rána. Když se ráno ozval hukot motoru, vyběhl s celým osazenstvem hospody ven, aby mi pomohli. Při tom se probudila celá vesnice i s policajtem, takže celá vesnice byla v okamžiku na poli. Dostal jsem strach, že všichni pošlapou velkou část obilí a tak jsem nevzlétl. K tomu ještě začalo pršet a tím byl celý můj pokus o vzlet zmařenOdstěhoval jsem se do Chuchle. Hned při prvním startu mi vběhl zajíc do cesty, já vlétl do příkopu a letadlo rozbil. Zjistil jsem, že motor je velmi slabý. Silnější motor mi zapůjčila pražská automobilka Velox, ale jen s podmínkou, že bude-li pokus úspěšný, že motor od nich odkoupím. S létáním jsem se znovu vrátil na pole pana Friedmana, ale ani s tímto motorem jsem nemohl vzlétnout. Měl jsem ještě nějaké peníze a tak jsem v Berlíně koupil motor Priplex.

Dlaždickým dusadlem jsem si vlastnoručně upravil rozjezdovou plochu, v karburátoru motoru jsem udělal větší díru a po několika delších skocích a stometrovém rozjezdu se mi podařil kratší let.Pro druhý start jsem vymyslel jiný manévr.K letadlu vzadu jsem přivázal lano a můj pomocník držel pomocí jeho letadlo tak dlouho,dokud jsem mu nedal znamení"Pusťte!"Do vzduchu jsem vylétl jako střela, ale v kulminačním bodě jsem přepadl a po hlavě slétl k zemi.Nebyl jsem na tak rychlý obrat připraven a vzpamatoval jsem se z něho,až když jsem ucítil ránu do hlavy,uslyšel skřípání,lámání a uviděl létání třísek.Rychle jsem vyskočil z trosek letadla,abych přehlédl celou tu zkázu.Vrtule byla zlomená,prolomené křídlo,zlomen podvozek,jen motor zůstal celý a povzbuzující zjištění,že letoun po opravě přeci jenom poletí.Nejvíce jsem želel zlámané,drahé vrtule,kterou bylo třeba koupit v cizině.V tomto případě mi pomohl můj švagr Hrubý,který byl v uniformě bosenského vojáka.Zajel do Norimberka a obratem přivezl novou vrtuli,takže jsem mohl pokračovat ve zkouškách.K mým mecenášům přibyl ještě pan inženýr Pošmourný od firmy Breitfeld a Daněk.Ten mi uhradil opravu motoru,koupil dvě další vrtule a dodal nové jasanové dřevo na nosníky a jinou opravu letadla.Dne 25.10.1910 jsem aeroplán zkoušel.Po krátkém startu jsem vzlétl do výšky asi 20 m a přistál na konci stromořadí. Náhodní diváci mi pomohli s otočením letadla.Bylo již večer a vanul silný vítr.Startoval jsem s větrem v zádech a proti hangáru.V krátkém čase jsem dosáhl výšky 30 m, ale stále letěl proti hangáru,z čehož jsem najednou dostal velký strach.Ubral jsem plyn,v tom okamžiku jsem se obrátil vrtulí vzhůru,propadl a havaroval.Tvrdě jsem dopadl na zem a když jsem se protáhl troskami,padl jsem do bezvědomí,neb jsem měl zlámaná žebra.Peníze na opravu jsem již neměl a dalších pokusů jsem se vzdal a k létání přišel až v roce 1912."

Obrázky:Šimůnkovo letadlo

Dokumentace:28/s:vzpomínky F.Šimůnka.

Kašpar uvažoval o založení aviatické školy v Pardubicích.K tomu potřeboval nutně rozšířit letecký park aspoň o jeden silnější aeroplán a motor.Rozhodl se,že oboje zakoupí ve Francii u příležitosti návštěvy druhé světové výstavy aeroplánů v Paříži.Do Paříže se vypravil spolu s redaktorem Kalvou.Dorazili tam v den začátku výstavy 26.10.1910. Ubytovali se v hotelu Terminus a po krátkém odpočinku se oba ještě ten den vydali do ulic Paříže.Paříž žila opět ve velkém aviatickém opojení. Výstava se konala v Grand Palais a již z dálky upozorňovala na sebe žlutobílým vybarvením výstavního paláce.Výklady obchodů hlavních ulic byly aranžovány na motivy velkých úspěchů francouzské aviatiky, s velkými fotografiemi slavných aviatiků,ale i fotografiemi posledních leteckých tragédií.Ulice vedoucí k výstavnímu paláci zaplnily dlouhé řady dopravních prostředků a husté davy obyvatelstva,dychtivé shlédnout nové zázraky techniky,jako první,pro které bylo vstupné sníženo na jeden frank.V dalších dnech se platilo vstupné dva franky.Kašparovi s Kalvou se podařilo protlačit ~~tím~~ hustým davem a shlédnout výstavu mezi prvními za jeden frank.

Účelně rozmístěné standy jednotlivých vystavovatelů,ladně dekorované exotickou zelení,tvořily velmi vkusný rámec lesklým,bílým plochám letadel a vysoce naleštěným motorům.Nad hlavami návštěvníků,u stropu,byly zavěšeny nové typy snášecích letadel,volně se pohupovaly balóny a nezatužená vzducholoď fmy Zodiac.

První stánek,hned u vchodu do výstavy,patřil nejslavnějšímu aviatikovi a výrobci letadel L.Blériotovi.Vystavoval zde své poslední čtyři konstrukce úspěšných aeroplánů.Prvním byl stroj,s kterým A.Leblanc zvítězil v dosud největším leteckém závodě ve východní Francii,Circuit de l'Est.Letadlo mělo nový motor Gnôme výkonu 36,5 kW.Druhým vystavovaným letadlem byl Blériot,s nímž nešťastný Peruánec Géo Chavez přeletěl Alpy a smrtelně havaroval.

Kuriozitou výstavy byl Blériot XI bis,přizpůsobený poprvé požadavkům

vojenské správy,která měla o tento typ letadla výjimečný zájem.Byl to dvoumístník,s dvojitým ztužením nejvíce namáhaných částí,velmi bezpečný a vybavený přístroji,které měly zaručovat"bezpečný let". K tomu patřily rychloměr,otáčkoměr,kompas,schránka na mapy,pouzdra na shazování zpráv.Vybaven byl silným motorem Gnôme,s válci obrácenými dolů.Na tabulkách u každého exponátu byly vždy uvedeny příslušné technické parametry.

Z ostatních stánků aeroplánů a motorů stál za povšimnutí jednoplošník Sommer,Voisinův jednoplošník,vyzbrojený kulometem,obsluhovaný pilotem,dvojplošník společnosti Avoa s pětiválcovým motorem Anzani,dvojplošník Clerget pro tři osoby,mechanika,pozorovatele a pilota, sedícími za sebou.Bizarně vyhlížel Vuittonův jednoplošník s třílistou vrtulí,kterému však odborníci připisovali velmi dobré vlastnosti. Obdivován byl Paulhanův dvojplošník,jenž měl za sebou vítězný dálkový let Londýn-Manchester.

Poslední křídlo výstavního paláce patřilo leteckým motorům,z kterých nejvíce zájmu na sebe soustředil motor Gnôme,o výkonu 36,5 kW. Fma R.Ratmanoff zde vystavovala letecké vrtule,různě profilované díly pro stavbu aeroplánu.Výstavu doplňovaly stánky s koženou leteckou výstrojí,s meteorologickými přístroji,anemometry,otáčkoměry,kompasy,reflektory,leteckými mapami,brýlemi,psacími potřebami pro psaní zpráv v letadle,papírová pouzdra s fábory pro shazování zpráv, stánky s leteckou cizojazyčnou literaturou a s upomínkovými předměty.

Druhý den Kašpar s Kalvou navštívili Blériotův stánek.Kašpar byl představen řediteli továrny panu Hevesymu,s nímž se již Kašpar poznal,když nedávno u Blériota kupoval aeroplán.Přijal jej přátelsky a podal mu veškeré informace.Kašpara s Kalvou pozval na společný oběd a současně jim vyjednal návštěvu letiště v Juvisy, a jako doprovod jim dal rovněž tak známého z dřívější doby,inž.Biró.Po společném obědě v americkém restaurantu Sir Maria v ulici Mac Mahon se všichni

vydali na letiště v Juvisy.Ještě před opuštěním výstavního pavilonu se náhodně potkali s inž.Hieronymem a jeho asistentem Duškem.Hned si všichni smluvili večerní setkání v hotelu D´Autriche,kde oba bydleli. Do Juvisy dojeli vlakem.Bylo to malé městečko na jihu Paříže a letiště bylo půl hodiny pěšky od nádraží.Již na dálku se prozrazovalo velkým hlukem leteckých motorů.Bylo celé ohrazeno plotem a lesem.Na letišti asi tak velkém,jako bylo pardubické,~~letiště~~ bylo 25 hangárů a velká tribuna,z které se dalo za poplatek sledovat ruch na letišti. Létal zde jeden aeroplán za druhým,bez jakéhokoliv pořádku,někdy létali i proti sobě.Letadla zde létala všelijakých typů i takových,o kterých se dalo říci,že byla dělána na koleně,ledabyle pospojovaná dráty i motouzky."Mnoho letadel bylo havarovaných a všelijak zasunutých mezi hangáry.Provoz na letišti byl od samého rána až pozdě do noci,kdy bylo možné letadlo sledovat na zatemnělé obloze podle stop rozpálených výfuků motorů."Po prohlídce se Kašpar s Kalvou vrátili do Paříže,aby se v ulici de Haute Ville setkali s inž.Hieronymem.Při večeři všichni vzpomínali na Mladou Boleslav a Pardubice a zároveň si smluvili společný program pro příštích několik dnů výstavy.Následujícího dne se potkal Kašpar se známými od fmy Selve a s výrobcem vrtulí R.Ratmanoffem.Spolu si déle porozprávěli,Ratmanoff projevil radost nad tím,že Kašpar propagoval jeho vrtule.V chodbách výstaviště se střetl s elegantním H.Jullerotem,který ještě s elegantnějšími dámami se s Kašparem pozdravil,pozastavil a poptal po přátelích z Plzně a Prahy.Všechny je nechal pozdravovat.Zajímavé také bylo setkání s baronkou De la Roche,první ženou,která dostala brevet aviatika 8.3.1910. Zlehka se opírala o rámě své průvodkyně,~~neb~~ protože to byla její první vycházka po těžkém zranění při pádu aeroplánu Voisin na letišti v Chalon. Navštívili ještě letiště v Issy les Moulineaux,kde byl rovněž tak čilý provoz,jako v Juvisy.

Pondělní ráno věnovali oba prohlídce Blériotovy továrny v Levallois v ulici de la Révolte.Ředitel Hevesy již Kašpara očekával a

a provedl jej montážními dílnami,ve kterých se najednou montovalo 100 aeroplánů.Výroba jednoho letadla trvala 10 dnů.Kašpara nejvíce upoutalo letadlo pro čtyři cestující,vybavené motorem Gnôme ,s tlačnou vrtulí,umístěnou za nosnými plochami.Výškové kormidlo bylo vpředu,po způsobu Farmanových aeroplánů.Na dotaz,zda pan Blériot ještě létá,dal kladnou odpověď:"Ano,pokud jde o zkoušení nových typů a strojů,na kterých mu záleží.Jinak každý náš letoun,který vychází z továrny,je zalétán továrními piloty,takže každý náš aeroplán je dokonale vyzkoušen."V Blériotově továrně v té době pracovalo 150 zaměstnanců.Pracovalo se nejvíce na vojenských dodávkách:pro Rusko 10 kusů,Itálii 44 vesměs dvousedadlových letadel.

Po prohlídce továrny zavedl ředitel Hevesy Kašpara k Bériotovi. Srdečně Kašpara i Kalvu přivítal,upamatoval se poslední obchod s aeroplánem pro Kašpara.Projevil potěšení nad tím,jak jeho stroje úspěšně létají v českých zemích.Velmi ochotně odpověděl na všechny dotazy a na rozloučenou popřál oběma mnoho úspěchů v životě.V úterý se Kašpar rozhodoval o koupi silného motoru Gnôme.Motor byl velmi dokonalý a výkonný,ale také drahý.Když ~~byl~~ uvážil jeho ekonomiku, stav aviatiky u nás a jeho plné využití v Pardubicích,od koupě ustoupil.Na výstavě si koupil výškoměr,anemometr,potahovou látku,lanka, napínací zámky,drobný materiál pro stavbu nového aeroplánu a literaturu.A aby nejel domů s prázdnýma rukama,koupil si starší závodní automobil zn.Lucia z roku 1909 a v něm spolu s Kalvou se vydali na dobrodružnou jízdu do Prahy.~~Z~~ Paříže vyjeli večer a s nedostatečnými světly neustále bloudili v noční,málo osvětlené Paříži.Vrátili se a vyjeli druhý den ráno.Automobil byl značně ojetý,Kašpar neustále něco opravoval,někdy tlačil a jindy se musel dát táhnout selským potahem.Cesta vedla po špatných silnicích,dostával se do střetu z neznalostí dopravních předpisů,s policejními orgány,neb předpisy neustále porušoval,platil pokuty a "Pflasterzoll",dlažebné.Přes všechny ty

potíže s poruchami auta, policií, posměchem kolemjdoucích, Kašpar prokazoval stále klid a skvělé řídičské umění. Dojeli v pořádku za tři dny do Prahy a dále do Pardubic.

Bylo to však bez leteckého motoru, nového aeroplánu a bez dalších velkých nadějí na rozvoj aviatiky v Pardubicích.

Obrázky: aerosalon 1910
Kašpara odvádějí něm. policajti

Dokumentace:
33/b: dobový tisk: Sport a hry
30: Heinz-Kalva: hist. mat. o prvních letech inž. K.

Jóža Pouba z Kročehlav byl"široko daleko i za hranice známý závodník na kole."Když viděl vždy Kašpara,jak krásně lítá a když se ~~byl~~ dozvěděl,že v Kročehlavech se také ustavilo Aviatické družstvo, které jednoho z členů družstva vycvičí v létání,ihned se do družstva přihlásil za člena.Brzy se dostal mezi tři vyvolené adepty aviatiky. Prvním byl inženýr Černý z Prahy,druhý nějaký pan Strauss z Teplic a třetím se stal pan Zachar,sládek z Kročehlav.Aviatické družstvo si ihned vyžádalo ve Francii u leteckých továren ceníky letadel a u firmy Farman se dotázalo,zda a za jakých podmínek by jim Farman vycvičil jednoho aviatika.Odpověď přišla obratem,družstvo s podmínkami souhlasilo a za učedníka aviatiky vybralo Jóžu Poubu.

Pouba také hned začal s přípravami odjezdu do Paříže.Se všemi se začal loučit.Těžké loučení bylo s matkou z Přítočné,která těžce nesla Poubovo rozhodnutí stát se aviatikem.Uprostřed těch uspěchaných příprav došla zpráva,že Aviatické družstvo se na poslední schůzi rozhodlo od všech těch leteckých plánů z finančních důvodů ustoupit a že své původní rozhodnutí ruší.Pouba se však od nastoupené cesty již nedal odradit.Napsal ~~panu~~ L.Blériotovi,zda by jej v aviatice nevycvičil a za jakých podmínek.Blériot obratem odpověděl.Školné,které požadoval,však bylo na Poubu vysoké.Obešel všechny známé,hlavně majetné členy Aviatického družstva v Kročehlavech a snažil se je finančně zainteresovat na ~~jeho~~ jeném aviatické podnikání.Na schůzi "U hřebců" a další schůzi v hospodě "U města Kladna" Aviatické družstvo znovu rozhodlo, že Poubovi přeci jenom školné v aviatice zaplatí a že jej vyšle co nejdříve do francouzské aviatické školy.

Na cestu do Paříže si Pouba obstaral celou řadu doporučení na krajany v Paříži.Nejdříve ~~v Paříži~~ tam vyhledal hotel Royal a v něm krajana číšníka Procházku.Ten mu hned zajistil ubytování u dalšího krajana, kterým byl pan Doležal,nájemce hotelu.V Paříži si Pouba pobyl týden, než dostal od Blériotovy aviatické školy vyzvání,aby ve škole nastou-

pil.Tlumočníka mu dělal krajan pan Trávníček a s ním odejel na jih Francie do Pau.

Na letišti v Pau bylo již postaveno 25 hangárů a mezi nimi se proplétalo množství pilotních žáků různé národnosti.U každého hangáru byla skupinka jedné národnosti.Prvním úkolem Pouby ve škole bylo po tři dny sledovat život na letišti.Čtvrtý den již musel být v 5 hod. ráno u hangáru.Z něho nejdříve žáci vytáhli aeroplány,po nich přišli letečtí pomocníci a naposledy učitelé létání.Učitel si hned zavolal Poubu a přes tlumočníka jej seznamoval s leteckým motorem.Poněvadž se Pouba v motorech vyznal,osvojoval si celé řízení aeroplánu.Pak spustil motor,učil se manipulovat s plynovou pákou, pohybovat s kormidly,sedat do letadla a pojíždět ,"rolovat" s ním po letišti.Na konci letiště musel z letadla vylézt,sám si jej otočit a rolovat zpět k hangáru.Následovaly menší skoky až ke konci letiště,otočit a skákat zpět k hangáru.Po skocích přišly kratší lety,v malé výšce,přes celé letiště a zpět k hangáru.Při těchto letech se Pouba nachladil a týden se z toho léčil.Po uzdravení začal s lety ve výšce 80 m a po nich přišel výcvik zatáček ve výši 100,oblétáváním dřevěného pylonu. Pouba byl příliš odvážný,až na to doplatil.Při třetí zatáčce,oslněn sluncem,překážku přehlédl a naletl na ni.Havaroval,vyrazil si tři zuby a způsobil škodu na letadle za 1200 fr.Pokračovat ve výcviku mohl až po zaplacení škody,na kterou samozřejmě neměl.Dopsal Aviatickému družstvu,vylíčil jim celou havárii a současně poprosil o uhrazení škody.Družstvo bylo ochotno uhradit 2 škodu 1,ale současně se chtělo přesvědčit,jak Pouba pokračuje ve výcviku v létání.Zástupci družstva se vydali za Poubou do Francie.Nejdříve se však na útraty družstva seznámili s životem v Paříži.Byli jím učarováni a hlavně se pobavili s krajany,s majiteli hospod u Slepičků a Dostálů a teprve na závěr pobytu ve Francii zajeli za Poubou na jih Francie do Pau.Škodu zaplatili a v Paříži koupili Blériota za 14.000 fr.a velmi spokojeni se vrátili

domů.V Kročehlavech na letišti v Peklově, poblíž Dolan, družstvo postavilo hangár a do něho umístili aeroplán.Pouba se po vyučení vrátil domů a zabýval se létáním v Peklově.Proti jeho letům se nejdříve postavili místní sedláci s tím,že jim svými lety plaší holuby.Také pan notář přijel jednou na koni až k hangáru si postěžovat.Pouba, když ho uviděl,spustil motor,koně splašil a notář se víc u hangáru neukázal.

Dovezený aeroplán ještě dříve, než se s ním začalo létat,byl na obdiv obecenstva vystavován v kladenské škole.Jednou při létání Pouba přehlédl svah na konci letiště,sjel po něm při přistávání a prolomil si křídlo.S dalšími lety se proto odstěhoval na bezpečnější letiště v Přítočné.Jednou mu při létání olej z motoru tak zastříkal obličej,že oslepl a neviděl na přistání.Vletl do hromady dřeva a aeroplán znovu poškodil.Rychle jej opravil se svým kamarádem,modelářem Bendou z Dubí.Družstvo již mělo dost Poubova létání a pozvalo si z Francie nového letce.Ten družstvo též zklamal a tak nezbývalo, než povolat Poubu zpět.Jednoho dne vznikl z neznámé příčiny požár v hangáru,který aeroplán částečně poškodil.Aviatické družstvo bylo zklamáno tímto neúspěšným létáním,rozhodlo se vším skoncovat,družstvo likvidovat.Aeroplán odkoupil F.Šimůnek z Prahy.Pouba pak do aviatiky již více nevstoupil.

Obrázky:Pouba v aeroplánu

Dokumentace:
33/b:Sport a hry
33/h,ch:Letectví,Letec.

Město Plzeň bylo první, ve kterém se utvořila první oficiální korporace na našem území. Bylo to České aviatické družstvo v Praze, které z nedostatku vlastního letiště v Praze přeneslo svoji leteckou činnost do Plzně. Na tehdejší dostihové dráze postavilo menší hangár a do něho umístilo letadlo zakoupené ve Francii typu Blériot XII. S tímto letadlem přišel do Plzně "také pilot" z Francie Robert Schweitzer. Měl královský plat, ale létat neuměl. Podle plakátů měl poprvé vzlétnout 4.4. 1910. Nejdříve pojížděl po letišti a když si dodal odvahu, prudce se rozjel a v okamžiku, kdy měl vzlétnout, postavil aeroplán na hlavu a havaroval. Svoji pilotskou slávu v Plzni tím skončil a z města se zcela nenápadně vytratil. Z Francie pak přijel nový aviatik. "All round sportsman" H.J. Jullerot si přivezl do Plzně vlastní aeroplán typu Farman a hned po jeho složení začal s úspěšnými lety. Veřejný let s úplným zdarem vykonal dne 26. dubna 1910. Letadlo bylo dosti objemné a do hangáru se nevešlo. Byl proto postaven druhý hangár, propojený s hangárem původním. V takto upraveném prostorném hangáru našla útočiště letadla Českého aviatického družstva a dalších průkopníků aviatiky a konstruktérů letadel Ludvíka Očenáška, Jaroslava Potůčka, Stanko Bloudka, Franty Šimůnka, Karla Tučka a Jana Čermáka.

Počátkem listopadu 1910 začal s létáním, spíše jenom s pojížděním po letišti L. Očenášek. Pokoušel se vzlétnout s jednoplošníkem vlastní konstrukce. Na tehdejší dobu to byl aeroplán velkých rozměrů, jeho rozpětí křídel bylo 12 m. Přední část trupu byla ze svařovaných trubek. Pružení podvozku bylo dosti tvrdé a obstarávala je silná ocelová péra. Předek letadla byl sice "nerozbitelný", ale těžký. Do letadla zamontoval originální rotační motor výkonu 37 kW/50 ks/, který řetězovým převodem poháněl vrtuli vlastní konstrukce o průměru 2,8 m.

Vrtuli později vyměnil za francouzskou, která doopravdy " táhla ",

ale pro nedostatek odvahy pilota aeroplán se do vzduchu nedostal. Přestěhoval aeroplán do Pardubic, ve víře, že mu Kašpar pomůže s létáním a že se mu podaří doopravdy vzlétnout.

"Se svolením pana Čermáka-píše J.Kalva-jsme se dostali do plzeňského hangáru, v němž Potůčkův aeroplán, jednoplošník s dvouválcovým motorem Darracq, se sotva vešel pod křídlo letadla Očenáškova. Obratnost a snadné ovládání by jistě dostalo Potůčkův monoplán do vzduchu, kdyby nebylo oné nerozhodnosti pana Čermáka, jenž se stále omezuje jen na fiakristické pojíždky po letišti. Celá činnost plzeňské aviatiky spočívá ve vytažení aeroplánů z kůlny, vyzkoušení motorů a ze strachu z létání. Jednou se pozoruje počasí, jako nepříznivé a zrazuje se pilot od vzletu, podruhé nerozhodnost samotného aviatika, který má sice velkou praxi v mechanismech motoru, ale postrádá úplně znalosti aerodynamické. Náš průvodce, inž Bloudek, pak pokračuje ve výkladu o stabilitě aeroplánu. Mimo jiné také uvedl, že létání nemůže být nikdo přítomen, neb se létá časně ráno a za božského počasí. Na dotaz, zda třicetimetrový rekordní let pana Očenáška se dá zlomit, dal pan Bloudek překvapující odpověď: Pan Očenášek se 26. listopadu 1910 od země vůbec nevznesl, ale já jsem uletěl 200 m. Nejtvrdším oříškem při létání v Plzni je přelet aleje kolem silnice táhnoucí se napříč letištěm. Jak vidno, plzeňská aviatika se nedostala ještě z dětských plének."

Dne 27. listopadu dostal Kalva do redakce Národní politiky telegrafickou zprávu, že inž. Jan Čermák, moravský aviatik z Velkého Meziříčí, dvakrát vzlétl ze zasněženého letiště a že před námořními důstojníky uletl 1,5 km.

Inž. Jan Čermák pocházel ze staré mlynářské rodiny a do tajů aviatiky prý ho zasvětil strýcův stárek pan Liška. Ten prý prováděl jakési pokusy s "větrnými koly", o které se velmi zajímal Čermák. Ten v roce 1891, v době konání Národopisné výstavy v Praze, absolvoval za 50 zlatých let balónem Ressel. Liška totiž Čermákovi namluvil, že k pochopení základů aviatiky prý postačí jeden let balónem. Čermákovi se plavba

vzduchem tak zalíbila,že vykonal celou řadu letů balónem u příležitosti návštěvy Paříže,kde létal se vzduchoplavci Surcoufem a Godardem.Na podzim roku 1910 se Čermák zúčastnil prací na stavbě aeroplánu chorvatského inženýra Bloudka a mechanika Potůčka.Letadlo se stavělo u truhláře Císařského,v Praze,ve Štěpánské ulici čp.940.Byl to hornokřídlý jednoplošník,s nepotaženým trupem a s nepružným podvozkem.Aviatik seděl u volantového řízení pod křídlem.Změna směru letu se dosahovala křivením konců křídel.Aeroplán měl dvouválcový motor Clement Bayard,24 kW/32 ks/zakoupený v Paříži za 2600 Fr.Vrtuli dodal žižkovský truhlář Protiva.Úspěchy inž.Kašpara v létání neustále pobízely k větší činnosti aviatiky inž.Očenáška,Čermáka a F.Šimánka. Při prvním startu Čermákův letoun havaroval,úspěchu dosáhl 27.11. 1910,kdy po trpělivém zkoušení přeci jenom vzlétl.

Čermák s Bloudkem pokračovali v letecké činnosti ve Vídni,kam se v únoru 1911 přestěhovali.Ve strojírnách bratří Bláhů v IX.okrese postavili nový,výkonnější aeroplán,který nazvali Libella.Létali s ním na letišti ve Vídeňském Novém Městě.

Obrázky:z letecké činnosti v Plzni

Dokumentace:
31/Almanach letectví 1925

Rakousko-uherská monarchie měla stejně jako celá řada ostatních států své průkopníky aviatiky, kteří ještě před Wrighty řešili problémy létání vlastními cestami.

Po senzační zprávě o "zázraku v Annonay" ve Francii, kde dne 5. června 1783 bratři Jacque a Charles Montgolfierové vypustili první balón horkovzdušný, a ten vylétl do výše 2000 m a ulétl vzdálenost 2.000 m, začal v Rakousku s aerostatickým experimentem známý mineralog Alois Widmanstätt. Ve Vídni, dne 31.12.1783 vypustil před početnými diváky v Prátru papírový horkovzdušný balón, který při opakovaném pokusu vylétl do výšky 475 m. Pokračovatele letů s balónem na horký vzduch byl pyrotechnik a výrobce ohňostrojů Georg Stuwer.

Vídeňský Prátr nabídl obecenstvu další zábavu, "balónové hry", předváděné francouzskými brat'ry Ensleiny. Karel Enslein, zvaný "aeronautický strojník", vytvořil lehké, plynem plněné figuríny, které v určitém seskupení vypouštěl do vzduchu a předváděl divákům "aeronautickou honbu."

V roce 1791 létal v Prátru s velkou pompou přemožitel Kanálu Jean Pierre Blanchard. V roce 1804 vystoupil zde balónem Belgičan Etienne Robertson a po hodinovém letu přistál u Korneuburgu. Při druhém vystoupení dne 20.10.1804 vyskočil z balónu a snesl se k zemi padákem. V roce 1808 hodinář Jakob Degen ze Švýcar nechal se balónem vynést do výše 200 m a z té se spustil letadlem s mávavými křídly.

Vzduchoplavecké nadšení rostlo, čím více docházely do Vídně zprávy o úspěšných balónových letech.

V roce 1849 oberleutnant Franz Uchatius, konstruktér dělových hlavní zkoušel ve Vídni vlastní konstrukci teplovzdušného balónu. Ve stejné době uskutečnil ve Vídni lety s balónem Praha a Astrea Karel Kirsch.

V polovině devatenáctého století začalo Rakousko s intenzívní výrobou balonů pro potřebu armády ve válečných létech 1859-1871.

První vzducholoď v Rakousku postavila firma Reithofer Wimpassing, továrna na pogumované tkaniny. Vzducholoď byla polotužená, válcovitého tvaru, 50,4 m dlouhá, průměru 4,4 m, obsahu 2400 m³, hmotnosti 1556 kg

S plynovým motorem Lenoir,o výkonu 3 kW,letěla se dvěma cestujícími na palubě rychlostí 18 km/hod.

V roce 1872 Paul Haenlein předváděl ve Vídni a Brně řiditelný balón vlastní konstrukce.

V roce 1877 začal létat s letadly těžšími než vzduch Wilhelm Kress.Nejprve postavil létající model,pojmenovaný Aerovelocе.V roce 1892 zkoušel model upoutaného vrtulníku a v roce 1901 létal již na letadle vlastní konstrukce,drakovitého tvaru.

Koncem 19.století byla rakouská balonistika pod vlivem vášnivého vzduchoplavce Viktora Silberersa,který popularizoval vzduchoplavbu jako sport.V roce 1890 byl pověřen vedením prvního výcviku vojenských balónových letců.V roce 1901 společně s hauptmannem F.Hinterstoisserem založil Vídeňský aeroklub,který se stal Rakouským aeroklubem a sdružoval všechny aerokluby v monarchii,včetně Českého aeroklubu. V.Silberers se zasloužil o vybudování aeroklubů a o získání potřebných státních prostředků pro rozvoj vzduchoplavby/kromě vzduchoplavby české/.

Na problematiku motorového létání se soustředilo též mnoho techniků,praktiků a teoretiků.

Rakouský fyzik J.J.Prechtl v roce 1835 zveřejnil svá vědecká pojednání o letu ptáků a o odporu vzduchu:"Untersuchungen über den Flug der Vögel a Versuch zum Bestimmung des absoluten Wiederstandes den eine in der Luft bewegte Fläche leidet."Pokračovateli jeho výzkumu se stali profesor Siegmund Exner,fyzik L.Boltzmann a profesor E. Mach,rodák z Moravy,známý svými pracemi studia v oblasti nadzvukových rychlostí a Machova čísla.Mach působil ve Vídni,Praze a Grazu.

Profesor Julius Hahn položil základy vědecké meteorologie a klimatologie.

Strojní inženýr Friedrich Lösel studoval proudění vzduchu.Inž.Hermann Hoernes řešil problematiku řiditelných balónů a kolmo startu-

jících letadel a konstrukcí velkoletadel. Publikoval řadu odborných knih, vnichž popularizoval letectví. V roce 1891 vydal "Die Luftfahrzeuge der Zukunft", v roce 1903 "Die Luftschiffahrt und Flugtechnik" a roku 1910 "Buch des Fluges."

Publicitu motorovému sportu získali Josef Popper a Dr. Richard Nimfür.

Inž. David Schwarz v roce 1882 položil základy ke stavbě stužených vzducholodí. Jeho patenty a plány odkoupil od něho hrabě Graf von Zeppelin a přivedl je k realizaci.

Módou se stalo pořádání veřejných letů aviatiků a k tomu se v roce 1908 ustavila "Společnost pro pořádání veřejných letů v Rakousko-Uhersku." První takový ukázkový let předvedl vídeňskému obecenstvu Francouz Eugen Lagagneux. Jeho krátký skok do výše jednoho metru s s letadlem typu Voisin provedený 28. dubna 1909 na Simmering Heide ve Vídni se stal mezníkem v historii letectví rakousko-uherské monarchie.

K tomuto údobí se váží též počátky aviatiky inž. J. Kašpara v Pardubicích.

Zájem o letectví v tomto období dosáhl takového rozsahu, významu a pupularity, že na technice ve Vídni byla v roce 1909 založena katedra automobilismu a letectví. Prvním profesorem se stal inž. Richard Knoller Ten pracoval nejdříve ve Francii u fmy WEYER & Richemond v Paříži. Měl zde mnoho příležitostí seznámit se s francouzskými konstruktéry letadel a získat počáteční zkušenosti. Když se vrátil do Vídně, byl jmenován profesorem na technice. Pracoval v aerodynamice, působil ve vojenských leteckých ústavech ve Fischamend, kde vybudoval aerodynamický tunel a první zkušebnu vrtulí. V aerodynamice je znám "Knoller-Katzmanův efekt" v aerodynamice křídla.

Středem aviatiky v monarchii bylo letiště ve Steinfelde poblíž Wiener Neustadt, založené 2. června 1909. Tvořilo jej kamenitá pustá plocha o rozloze 5 km^2, takže jeho přejmenování na Kamenné pole bylo zcela přiléhavé. Na letišti, hned v počátku jeho založení bylo postave-

no pět hangárů,dřevěných bud,patřících firmám,které hned v začátcích se snažily ekonomicky podchytit velkou budoucnost rakouské aviatiky. Na letišti působilo několik rakouských průkopníků aviatiky,kteří se za vlastní peníze naučili létat ve Francii,odtud si též přivezli stroje a zde létali i na strojích vlastní výroby anebo darovaných mecenáši.V létání se neustále zdokonalovali a nabyté aviatické umění hned předávali dalším zájemcům a nadšencům o aviatiku.

Aviatické nadšení nezůstávalo jen ve Vídni a záhy se rozšířilo i do ostatních rakouských oblastí.Zakládaly se nové aerokluby a v nich několik nadšenců,zvláště zámožných,zkoušelo letecké umění.

Dne 23.října 1909 ukazoval L.Blériot své umění na improvizovaném letišti na Simmering Heide a jeho 40 minutovému letu přihlíželo 300x000 Vídeňáků.Letu přihlíželi i inž.J.Kašpar s bratrancem E.Čihákem.

Na letišti ve Steinfelde dne 8.srpna 1909 vzlétl Karel Illner s jednoplošníkem originální konstrukce Igo Etricha z Trutnova a letěl do vzdálenosti 40 m.Na letišti létali s letadly vlastní konstrukce také Alfréd Pischof a inž.Adolf Warchalowski.Létal zde rytmistr Umlauff Frankwell,který s Karlem Pailalem vykonstruovali úspěšný dvojplošník typu Lohner.V blízkých motorových dílnách u Daimlera působili Ferd. Porsch a inž.O.Hieronymus,konstruktéři nejúspěšnějších a nejvýkonnějších leteckých motorů rakousko-uherského letectva.

Ignác Etrich,majitel textilní továrny v Trutnově,se zajímal o Lilienthalovy letecké pokusy a po jeho tragické smrti zakoupil z jeho pozůstalosti dva kluzáky,jež se mu staly vzorem pro vlastní konstrukční práce.Spolu se synem Igo Etrichem a F.X.Wellsem z Vídně postavil ve vlastních dílnách v Oberaltstadtu v severních Čechách několik kluzáků.S jedním o rozpětí 6 m ulétl v roce 1904 se zatížením 25 kg dráhu 25 m dlouhou.V roce 1905 s kluzákem o rozpětí 12 m ulétl F.X.Wells 12 m a v říjnu 1906 ve výši 20 m 250 m.Podle získaných zkušeností

zkonstruoval v roce 1908 motorový letoun s motorem Antoinette 17 kW. Měl rozpětí 14 m a délku 10 m. Poněvadž kopcovitý terén kolem Trutnova jeho zkušebním letům nevyhovoval, přestěhoval se s veškerou činností do Vídně. Úspěšné lety na letišti ve Steinfelde zahájil v červenci 1909 s vylepšeným typem zde 20.11.1909 Karel Illner, jenž přelétl celé letiště. Na letounu nové konstrukce, podle tvaru holubího ocasu pojmenovaném Etrich Taube, dne 20. dubna 1910 létal osm minut a dne 17. května 1910 uletěl vzdálenost 90 km dlouhou-Vídeňské Nové Město-za ~~jednu~~ 1 hodinu ~~osm~~ 8 minut.

Na mezinárodním leteckém meetingu v Budapešti, konaném ve dnech 5.-12. června 1910, získal Etrich mezi 49 konkurenty cenu 5.000 K za nejúspěšnější vlastní konstrukci aeroplánu. Přes to, že šlo o vlastní pojetí konstrukce aeroplánu, vojenské úřady u Etricha objednaly ~~toliko~~ jen dvě letadla pro potřebu armády. Etrich proto tuto výrobu letadla postoupil firmě Motorfahrgesselschaft ve Vídni a přestěhoval se zpět do Oberaltstadtu a zde pokračoval v neméně uspěšných konstrukcích letadel.

~~Dne~~ 18. srpna 1910, v den oslav „narozenin" císaře pána", se zcela neočekávaně objevil nad Vídní aeroplán konstrukce inž. Warchalowského. Ve výši 200 m přelétl císařský palác, vzdal hold rakouskouherských aviatiků dožívajícímu císaři a vrátil se na letiště do Vídeňského Nového Města, kde jej očekával děkovný telegram, kterým císař odvážný let aviatika velmi ocenil.

Inž. A. Warchalowski pracoval jako strojní inženýr ve Vídni, Budapešti a v Brně. Vídeňská firma Werner a Pfleiderer jej v roce 1909 vyslala na zkušenou do Francie k Farmanovi. Po tříměsíční zkušené, během které se naučil též létat, se vrátil se zakoupeným aeroplánem Farman. Mezi tím firma W & P postavila hangár a v něm pod vedením Warchalowského zahájila výrobu tohoto typu letadla, u něhož kolový podvozek nahradili lyžemi. ~~Dne~~ 6. února 1910 podnikl s tímto letadlem první let a dne 22.4.1910 získal na tomto aeroplánu, jako jeden z prvních Rakušanů

pilotní diplom.Pod vedením Warchalowského vyráběla firma W.& P tato letadla v licenci.

Druhý Rakušan,který dne 24.dubna 1910 získal letecký diplom,byl inž.Alfred Pischof.Létat se naučil ve Francii u bratří Voisinů.Začal nejdříve s kluzáky.V roce 1909 odjel do Paříže a pracoval v Blériotově továrně.Po roce se vrátil a přijal místo konstruktéra u továrny Werner a spol.

Třetím diplomovaným pilotem byl Karel Illner.Diplom získal 25.4. 1910.Pocházel ze Žacléře a jako strojník pracoval v Čechách a ve Slezsku.V roce 1906 začal spolupracovat s Ignácem Etrichem v Trutnově a zalétával letouny Etrich Taube.Později se přestěhoval do Vídně a působil jako pilot u Motorluftfahrgesselschaft Wien.

První rakouskouherské vojenské letectvo vzniklo 15.8.1909 ve Wiener Neustadt.Armáda si zde postavila dva hangáry a do nich umístila několik starších letadel dovezených z Francie.Velitelem byl kapitán Wilhelm Booms.První vojenský diplom dostal dne 22.6.1910 nadporučík M.Miller,po něm 29.7.1910 kapitán W.Booms/zkušební letecký komisař z Pardubic/,dne 15.8.1910 rytmistr Hans Umlauff,dne 22.10.1910 nadporučík Heinrich Bier,rodák z Prahy,22.10.1910 kapitán Stephan Petroczy a naporučík Karel Stohanzl z Jihlavy.Tato jména tvořila základní kádr rakousko-uherského letectva,v němž sloužilo též mnoho vojáků české národnosti.První soustavný výcvik vojenských letců započal 19.dubna 1911 povoláním 27 důstojníků od různých zbraní do prvního aviatického kurzu ve Vídeňském Novém Městě.Na výzvu císaře se do kursu také přihlásil rakouskouherský důstojník pěchoty,české národnosti Rudolf Holeka ,rodák z Prahy.

Vídeňské Nové Město s letištěm ve Steinfelde se tak stalo Mekkou rakousko-uherského letectva a bylo všeobecně nazývané"osadou létajících lidí."

Obrázky:z letecké činnosti ve Steinfelde

Dokumentace:
32/i:katalog voj.vál.musea Vídeň

O VĚTRU: Nebylo by leteckých havárií, kdyby aviatici vzlétali jen za krásného, bezvětrného počasí a v terénu bez překážek.

Oblačná obloha a sychravé počasí zrazuje aviatika.

Ve znalosti vlastností větru je základ tajemství létání.

Vzlétat v aeroplánu za silného větru je zapalování cigarety dynamitem.

~~Stranový~~ boční vítr při startu a přistávání může letadlo snadno rozlomit a převrátit.

Létání za větrů silnějších, ~~jak~~ než 7 m/s, je nebezpečné, zvláště na krátkých letištích.

Větry ve výškách nejsou tak nárazovité jako větry přízemní.

Při dálkových letech je nejlépe se držet ve větší výšce. Je doporučená výška 500 m. Poruší-li se rovnováha v této výšce, má aviatik ještě dosti času na vyrovnání stroje a zabránění jeho pádu.

Při letu proti skupině stromů vítr za překážkou tlačí stroj dolů a srážka se zemí je pravděpodobná. Nad svahy a lesy je stroj prudce zvedán do větších výšek.

Potíže s létáním nesouvisí tolik ani tak s nedokonalostí stroje, jako z neznalostí vzdušných proudů.

O LETIŠTI: Letiště může mít tvrdý nebo písčitý povrch, nesmí však mít příkopy, krtiny, stromy, ploty, meze.

Skupině vysokých stromů je možné ještě z daleka se vyhnout, ale nízké překážky se i z malé výšky přehlédnou.

Letiště musí být ze všech stran otevřené. Není to jenom ~~nebezpečně~~ silný vítr, ale náhle vznikající, prudké, neviditelné větrné víry, které kladou aviatikovi nebezpečné překážky.

Bezpečně se létá na letištích, na kterých lze přistávat z kterékoliv strany a v libovolném jeho místě.

O AEROPLÁNECH: Aeroplány musí být technicky dokonalé, i v jednotlivostech opracované, aby při havárii nebyl aviatik některou neupravenou součástí nebezpečně ohrožen.

Zkušený aviatik nevěří příliš všemohoucnosti svého stroje, ale spoléhá více na svoji zručnost, aby stroj udržel ve vzduchu i při poruše motoru.

Dvojplošník při havárii padá pomaleji a umožňuje aviatikovi mít dosti času k zamezení pádu vhodným manévrem.

Není radno létat příliš vysoko. Může-li někdo dobře létat ve výšce 10-20 m, létá snadno i ve výšce 500 m. Postihne-li ho nehoda v malé výšce, je těžká havárie nevyhnutelná.

Aeroplán musí být co nejlehčí, aby aviatika při havárii svojí vahou nerozdrtil.

Nejobávanější jsou ty poruchy na mechanismech, po nichž následuje okamžitá ztráta rovnováhy a pád.

Za letu již nepůsobí na letadlo otřesy a nárazy jízdou po zemi, a proto zlomení nosných ploch, utržení závěsů křídel, anebo porucha jiných součástí by se již neměla stát.

Postrachem aviatiků je zlomení vrtule, zvláště při startu.

Nebezpečné jsou aeroplány s motorem a vrtulí vzadu za aviatikem. Po havárii padá motor na aviatika.

Během létání nejvíce selhávají mechanismy řízení kormidel. Odstraněním různých táhel a drátů k ovládání kormidel by se jistě zabránilo častým nehodám.

O LÉTÁNÍ: Aviatik musí být mládí, mít hodně štěstí, dobrý stroj, musí být dobře vycvičen, létat nad rovným terénem bez překážek.

Aviatici létající ve velkých výškách jsou zasvěcenci smrti.

Prvním krokem k odstranění nehodovosti by mělo být potlačení leteckých meetingů.

Během letu si musí aviatik stále připomínat okamžiky, ve kterých aeroplán uchvacují různé vzdušné proudy.
Za klidného letu se nesmí aviatik oddávat pohodě z příliš krásného letu a musí mít stále na paměti, že jede ve velmi rychlém automobilu mezi stromy, kterým se musí neustále vyhýbat.
Aviatik musí být stále připraven na situace, které třeba bleskurychle rozhodnout, nemá-li jeho let být zaplacen životem.

Dokumentace:
z dobového "leteckého tisku"
33/a-d: Sport, Sport a hry, Epocha, Vynálezy a pokroky.

Rozvoj balónové vzduchoplavby a na ni navazující vzduchoplavby aviatické, jak se tehdy vzduchoplavba dělila, způsobil, že tohoto novodobého dopravního prostředku se ujal nejdříve sport. V anglickém a americkém sportovním světě se považoval let balónem za rovnocenný jízdě automobilem. Byl sice o něco lacinější než automobilový, nebyl to však sport, jak se říkalo, pro "hubené tobolky."

Cena běžného typu balónu s impregnovaným plátěným potahem se pohybovala kolem 4 000 K. Balón s hedvábným potahem byl dražší a jeho cena tím stoupla až na 5 000 K. Jedna vodíková náplň balónu stála 120 K. Životnost balónu byla poměrně dlouhá. S balónem se dalo vystoupit až 200 krát. Tato čísla ukazují, že balónový sport nebyl tak nákladný, srovnáme-li je s výdaji na jiné "zábavy, které si bohatí dopřávali."

Lety balónem se hodně propagovaly. O letech balónem se psalo, "že působí blahodárně na lidské zdraví", že jsou radikálním léčebným prostředkem proti neuróze, neb krátký let v klidných výšinách utišuje přepjaté nervy." Balónové lety se vedle vědeckého výzkumu atmosféry staly " účinným lékem blazeovaného světa a patřily k nejelegantnějšímu a nejmódnějšímu sportu."

Aeroplánu byl naproti tomu přiznán charakter rychlého, ne však lacinému dopravního prostředku. Jeho sportovní využití bylo velmi nákladné. Za aviatické produkce, velmi vzácně provozované/se platily aktérům královské honoráře. Tak na příklad v roce 1909, v začátcích aviatiky, se platily slavným aviatikům za veřejná vystoupení tyto odměny: R. Rougier obdržel 119 000 Fr. F. Farman 120 000 Fr. G. Curtiss 83 000 Fr. L. Paulhan 80 000 Fr, H. Latham 74 000 Fr, D. Lefévre 20 000 Fr, L. Délagrange 7 000 Fr. V roce 1910 honoráře stouply. Paulhan získal 350 000 Fr. Lathan 295 000 Fr. L. Morane 127 000 Fr. G. Chavez 156 000 Fr Rougier 92 000 Fr, Lagagneux 89 000 Fr.

Ceny aeroplánu v roce 1910 byly následující: Farmanův dvojplošník

s úplným vybavením a vyučením se létání se prodával za 28.000 Fr. Bedna na přepravu aeroplánu stála 1.000 Fr.Blériot XI stál 10.000 Fr. Gradeův jednoplošník 7.500 Fr.V průměru normálně vybavený dvojplošník se prodával za 15.000 K.

Pokud jde o náklady leteckého provozu,pak za hodinu letu se v průměru spotřebovalo benzinu a oleje za 8-20 K.Životnost aeroplánu byla velmi nízká,kolem 100 hodin letu.Amortizace byla značně vysoká a amortizační hodina se pohybovala kolem 450 K.Motory se vyměňovaly po 60 ti hodinách provozu.Generální opravou se dala životnost motoru prodloužit na dalších 100 hodin.Při ceně motoru 4000 K,vzrostla amortizace o dalších 40 K.Náklady na udržování aeroplánu,včetně všech pravidelných a nahodilých oprav,které si většinou aviatik prováděl sám,se při 100 hodinovém provozu pohybovaly kolem 6000 K.Tím se hodina letu prodražovala o dalších 60 K.Aviatik byl zadarmo,neb létání mu bylo koníčkem a krácením dlouhé chvíle.Pokud se pro veřejné lety aviatik najímal,pak plat dobrého aviatika byl 500 K měsíčně. Létal-li s aeroplánem průměrně 40 hodin měsíčně,byl jeho honorář 12 K na hodinu letu.Hodina letu tím stoupla na 280 K.Do této sumy se musely dále započítat náklady na postavení hangáru,cca 2000 K, platy mechaniků,lékaře,ve výši cca 200-400 K měsíčně.K tomu bylo nutno připočítat náklady na pojištění aviatika,letadla,hangárů,atd., čímž náklad na hodinu letu stoupl na 300 K.Upřesněním a zvážením toliko dvou třetin nákladů přišla hodina letu na 200 K.Rychlost aeroplánu se pohybovala kolem 100 km/hod.To znamenlo,že náklad na jeden kilometr letu přišel na 2 K.Byl to náklad o něco vyšší,než tomu bylo tehdy u expresní přepravy vlakem.

Vypočítalo se rovněž,že poštovné 25 gramového dopisu přepravovaného letecky přišlo na 40 h,t.j.tolik,co se tehdy platilo za rekomando zaslaný dopis.

Na první pohled jsou náklady vynaložené na letecký sport dosti nízké.Avšak v době,kdy se běžná ekonomika života pohybovala v hodnotách krejcarů,haléřů,maximálně zlatek,investice několika tisíc korun byla pro mladé odvážlivce nepředstavitelná a nedosažitelná hodnota.Proto také pro mnohé průkopníky,pionýrská doba vzduchoplavby, aviatiky,letectví,rychle končila zklamáním,finančním zhroucením i životní tragédií.

Podle " mincovního kalendáře 1909", zveřejňovaného v různých kalendářích,byl kurs rakousko-uherské koruny následující:

1 Rakouskouherská koruna	1 K	100 hal.
1 Anglická libra	24,2 K	
1 USA dolar	4,94K	
1 Něm.marka	1,17 K	
1 Franc.frank	0,95 K	

Dokumentace:
33/a-d:Sport,Sport a hry,Epocha
33/j:Vojenský kalendář 1909

Pro sezónu roku 1911 byly aeroplány na pardubickém letišti náležitě připraveny.

Nový letoun, který inž. Jan Kašpar ve svých dílnách na Veselce přes zimu postavil, měl rozpětí 9,6 m, délku 8,55 m, nosnou plochu 22,76 m^2, hmotnost 325 kg. Letadlo bylo v podstatě odvozeno od aeroplánu typu Blériot XI, v mnohém se však od jeho konstrukce lišilo. Mělo silnější motor Daimler 40 ks/29 kW/, později vyměněný za 43,8 kW/60 ks/, čímž se stal značně těžký. To si vynutilo robustnější konstrukci podvozku, jiné uspořádání motorového lože, instalaci vodního chlazení a umístění větších palivových nádrží. Nejprve byla palivová nádrž, (jako spádová) zavěšena ve "vzpěradle", k němuž byly zakotveny dráty pro vyztužení nosné plochy. Vzpěradlo (zvané též triangl, nebo "kozlík") bylo původně delší, později zkráceno a byla v něm instalovaná jen ~~tolik~~ malá spádová nádrž a velká se přestěhovala pod trup letadla. Nádrže, trychtýře a benzinové konve dodávala klempířská firma Josefa Pačese z Palackého třídy.

Konstrukce celého trupu byla celodřevěná, z jasanového dřeva. Příčky přehrad čtyřbokého trupu byly k podélníkům přišroubovány kovovými spojkami tvaru "U", procházejícími dvěma otvory v podélníku. Ocasní plochy tvořilo směrové kormidlo, řešené jako u letadla Blériot a vodorovné ocasní plochy, sestavené z dvojdílného stabilizátoru trojúhelníkového půdorysu, na nějž se napojovalo dvojdílné výškové kormidlo.

Trup letadla byl potažen plátnem až po vodorovnou ocasní plochu. Později byl potažen jen po bocích v okolí křídla a sedadla. Podlaha byla průhledná, nepotažená.

Křídlo bylo celodřevěné s jednoduchou dřevěnou stavbou. Profil křídel byl neustále měněn ve snaze dosáhnout co největších rychlostí.

Aeroplán měl výškoměr, jednoduše upravený aneroid, teploměr chla-

dící vody, palivoměry v jednotlivých nádržích, řešených jako vodoznak, ruční pumpu k přečerpávání paliva mezi nádržemi, dolní a horní.

Na pardubickém letišti však panovala stále zima. Vanuly silné západní, ~~stranové~~ boční, větry a střídavě byla obleva. S létáním bylo třeba vyčkávat na příznivé počasí.

Létat se začalo až v březnu. ~~Dne~~ 14. března 1911 nejprve vylétl se svým Saulnierem Eugen Čihák a provedl několik okruhů nad letištěm. Tato první aviatická produkce v roce 1911 přilákala na letiště zvědavce a neustálé příznivce aviatiky, aby opět shlédli své aviatiky a aeroplány ve vzduchu anebo i na zemi. Také Kašpar, aby nebyl pozadu, vyzkoušel svůj nový aeroplán a odpočaté Blérioty.

Na letišti byly postaveny čtyři hangáry a pátý se dostavoval. Dva hangáry patřily Kašparovi, jeden Čihákovi, čtvrtý Očenáškovi, který se nedávno přistěhoval i se svým aeroplánem z Plzně. Šest aeroplánů tu bylo vidět najednou! Tolik aeroplánů bylo na málokterém letišti mocnářství. Proto se také teď objevovaly v novinách "zprávy z města hangárů" a seznamovaly obecenstvo a čtenáře se životem na pardubickém letišti.

Systematicky se začalo létat až v dubnu 1911. První vylétl Čihák. Při jednom takovém letu nad letištěm mu poblíž vlastního hangáru vysadil motor a Čihák se zřítil z výše 300 m do bažiny poblíž ~~jeho~~ svého hangáru. Dopadem do močálu vystříkla voda s blátem a nad místem dopadnuvšího letadla se vznesl velký oblak páry, v ~~z~~ něm zmizel Čihák i s aeroplánem. K místu havárie přiběhli Očenášek s baronem Krausem a Kašparem a z pod trosek aeroplánu vytáhli Čiháka zmazaného a mokrého, ale živého. Motor se stačil za tu krátkou chvilku zděšení zahltit vodou, takže i když byl po vytažení nepoškozený, při zkoušení nenastartoval. Oprava si vyžádala poměrně dlouhé doby, po kterou musel Čihák se svými lety vyčkávat. Kašpar v tomto mezidobí pokračoval ve zkoušení svých aeroplánů. Koncem dubna již byl plně přesvědčen, že jeho nově

postavený aeroplán předčí svými letovými vlastnostmi všechny dosavadní stroje.V dubnu 1911 vystavoval svůj nově vykonstruovaný letoun na pražském aerosalonu a při tom nabízel jeden ze svých Blériotů ke koupi.

Obrázky:
Kašparův letoun 1910

Dokumentace:
33:dobový tisk:
a:Sport a hry
i:Neodvislé listy

Neustálé zkoušení nového aeroplánu na zemi a ve vzduchu naplňovalo Kašpara zvýšeným sebevědomím. V neděli 23. dubna 1911 znovu létal a létání byl přítomen Kašparův otec a baron Kraus. Nejprve vyzkoušel motor, a ten, když byl v naprostém pořádku a vítr se k večeru utišil, vzlétl, čtyřikrát oblétl letiště. Při posledním okruhu dosáhl výšky 350 m a v této době si dodal odvahy a vzdálil se s aeroplánem poněkud dále od letiště. Zalétl až nad Nemošice, pak letěl kolem Dražkovic a přes Jesničánky zpět na letiště. Nad letištěm opsal ještě dva okruhy a přistál. V mezidobí, než se Kašpar vrátil z prvního "přespolního letu", startoval Čihák, dvakrát zakroužil nad letištěm, přistál, prohlédl motor, doplnil nádrže a znovu startoval, takže v době, kdy se vracel Kašpar, byly nad letištěm poprvé ve vzduchu dva aeroplány, i když to c.a k. pravidla zakazovala. Obecenstvo, které se v hojném počtu dostavilo na letiště, připravilo oběma letcům mohutné přivítání.

O týden později podnikl Kašpar druhý, velmi podrobně připravený přespolní let z Pardubic do Chrudimi a zpět. Vzlétl kolem desáté hodiny dopolední a za devět minut letu byl nad Chrudimí. Otočil se nad hotelem Bída a po letu v trvání pěti minut byl opět nad letištěm v Pardubicích. Kašpar byl tímto úspěšným přespolním letem velmi dobře naladěn a rozhodl se ještě k odvážnějšímu činu. Svůj jednosedadlový aeroplán zatížil spolucestujícím, kterým se stal odvážný Eugen Čihák. Posadil jej před sebe, do stísněného místa za chladičem a podnikl s ním jeden přímý let. Letadlo bylo sice na hlavu tímto přetížením těžké, ale svojí zručností to s kormidly vyrovnal. Tímto letem dokázal, že jeho aeroplán vedle svých dobrých letových vlastností a bezvadného chodu motoru, je zcela schopný při přespolních letech unést spolucestujícího.

Tyto úspěchy dodaly Kašparovi další odvahu k přeletu z Pardubic do Prahy.

Dokumentace:
33: dobový tisk: a/Sport a hry,
i/Neodvislé listy

Přípravu na první cestu letadlem z Pardubic do Prahy započaly již v pátek, v hangáru. Mechanik Novotný zde po celý den a noc přezkušoval správný chod motoru a Kašpar využil předposlední den "velké cesty" k projížďce celé trasy letu automobilem a vyhlédnutí místa k přistání na dostihové dráze v Chuchli.

V sobotu 13. května 1911, kdy celý kraj ještě spal, ubíral se Kašpar s celým doprovodem na letiště. Ještě nebyly čtyři hodiny ráno a letiště již bylo zaplněno diváky a další stále ještě přicházeli. Občané Pardubic, vždy hrdí na svého Kašpara, přišli se s ním rozloučit a popřát mu šťastný let. Mezi prvními, kteří přišli hned ráno ~~na letiště se s Kašparem rozloučit~~, byl předseda Aviatického družstva Pardubice, starosta města, inženýr Josef Prokop, městský radní Josef Sochor a téměř všichni členové Aviatického družstva, zejména stavitel Emil Kašpar, MUDr. Jaromír Kučera s chotí, ředitel cukrovaru inž. Frant. Vambera, rytmistr Perner, nájemce restaurace hotelu Veselka Viktor Donát a redaktor Jaroslav Kalva.

Dříve, než započal historický let, podle předem připraveného programu se vydal na trať zpravodajský a doprovodný aparát. Stavitel E. Kašpar jel na Waltrově tricaru a obsadil poštu v Kolíně. Starosta města inž. J. Prokop na voze L & K, spolu s rytmistrem Pernerem, Donátem a aviatikem Keckem obsadili poštu v Českém Brodě. Telefonní službu po celé délce prolétávané trati až do Prahy organizoval správce pošt J. Lukesle již před pátou hodinou ranní. Tato služba pracovala bezvadně v Kolíně, Českém Brodě a v Praze, čímž bylo umožněno velmi rychlé přenášení zpráv o pohybu letadla mezi Pardubicemi a jednotlivými členy doprovodu. První telefonická zpráva pojednávala o stavu počasí podél celé trasy letu a byla příznivá pro let...

Inž. Kašpar se se všemi rozloučil, naposledy se svým otcem, vzal si na cestu kousek čokolády a velmi spěchal: "Chtěl bych být již pryč, jen abych nezmeškal svatbu svého kamaráda... a se slovy "Tak děj se vůle boží!" vyletěl na zdárný přespolní let.

V šest hodin 21 minut zmizel aeroplán z očí diváků.Obrovské nadšení spoluobčanů,jež jeho let doprovázelo,Kašpara již nezastihlo.Automobil L&K,řízený Eugenem Čihákem a obsazený starým pánem Kašparem,redaktorem Kalvou a mistrem Novotným,vyjel z Pardubic o něco dříve,než byl Kašparův start.Kašpar se jim však brzo ztratil z dohledu,sotva vyjeli z Čivického lesa.

Kašparův aeroplán svým typickým rachotem a zjevením se na obloze bouřil dědiny a probouzel je jich občany.Lidé vybíhali před svá stavení,vzájemně si vždy něco ukazovali na obloze a podle hluku motoru hledali směr,v němž se aeroplán objeví a přelétne nad jejich krovy.Čím více se zpravodajský doprovod vzdaloval od Pardubic,tím více ubývalo zpráv o Kašparově letu.Nakonec to byly již jen kusé zprávy od cestářů a cyklistů,kteří Kašpara již viděli.

Nad Kolínem se Kašpar objevil ve výši asi 400 m v 6 hod.47 minut. Bylo to velké pozdvižení pro obyvatele Kolína.Skupiny diváků svými upřenými zraky k obloze,okouzlených nezapomenutelným divadlem,stále postávali a dlouze rozmlouvali o tom všem,co právě viděli.Opravdová tlačenice byla před poštou."Už je v Praze!",se pojednou ozvalo z pošty a každý ze shromážděného davu,třebas mnohý měl ještě stále nejasnou představu o Kašparově nebezpečném podniku,pocítil jakousi úlevu z právě prožitého napětí.Stavitel Kašpar výborně splnil svůj úkol příležitostného zpravodaje.Měl neustálé telefonické spojení do Pardubic,Českého Brodu a Prahy.Horlivost spojovacího personálu zahnala poštovní zaměstnance až na střechu poštovní budovy,jen aby co nejdříve odtud mohli vypátrat Kašparův přílet nad Kolín,podat co nejrychleji o něm zprávu a pak aby se mohli co nejdéle dívat na jeho nezapomenutelný let.

Z Kolína letěl již Kašpar,jak řekl"zcela nezajímavou krajinou" na Běchovice,Libeň,Prosek,odkud již s výše asi 800 m nalétával na vltavské údolí,ponořené jako vždy v příslovečnou mlhu velkoměsta,kterou střídavě vždy probleskl třpyt Vltavy."Dál jsem již pro tuto"mlhu" ztrácel orientaci.Velké Benátky jsem považoval za ostrov Žofín a tepr-

ve,když se vyjasnilo a v prosvětleném pruhu se mi objevily Hradčany,byl jsem již v orientaci jistější.Po celé délce prolétávané trati z Pardubic do Prahy bylo pěkné počasí.Střídavě jsem však cítil silné nárazy větru,ale s těmi jsem si uměl vždy poradit.Nárazy větru byly zvlášť silné v prostoru chuchelského závodiště a to znovu potvrdilo onu nepěknou pověst o nezpůsobilosti Chuchle pro aviatiku.Zvlášť nepříjemná byla mlha nad Prahou a chvílemi jsem doopravdy neviděl, kde jsem a při tom jsem měl připraveno pro Pražany defilé nízko nad Prahou.Bylo sedm hodin,když jsem se objevil nad Chuchlí a nad polem, na kterém jsem chtěl přistát.Lidé na poli,mnou překvapeni a ochromeni,nepochopili však můj úmysl s přistáním,nerozprchli se a pracovali dál,i když jsem nízko nad jejich hlavami přeletěl.Musel jsem udělat ještě dva okruhy nad nimi,než uvolnili místo pro přistání.Přistál jsem v sedm hodin 45 minut.A teď se teprve všichni vzpamatovali,přiběhli k letadlu,vítali mě;~~neb~~ teď teprve si uvědomili,že jsem ten Kašpar,co měl na jejich pole přiletět z Pardubic."

Ranní chodci na pražských předměstích byli letem aeroplánu přímo vyděšeni.Kašpar ihned po přistání byl přivítán a byl s úspěšným letem spokojen.Měl stále jen obavy o doprovod,který mu měl přivézt sváteční šaty,~~neb~~ protože se měl ještě zúčastnit svatby svého přítele inž. Langa.Setřel si černé krůpěje motorového oleje ze svého obličeje a rozpovídal se o svém letu se všemi přítomnými až do doby,kdy nastalo oficiální vítání,dojel doprovod a přivezl šaty na svatbu.

Senzační zpráva o Kašparově přeletu byla ihned rozšířena pražským tiskem a Národní listy k této významné události vydaly zvláštní vydání.Redaktor Kalva,nadšen Kašparovým přeletem,vyrozuměl o tomto letu L.Blériota a ten šťastnému letci obratem telegraficky popřál k tomuto velkému úspěchu.

~~Den~~ 13.května 1911 patřil k jednomu z Kašparových nejšťastnějších dnů.Slavný Blériot,Kašparův "idol",mu blahopřál a uznal jeho velký úspěch.

Kašpar se sice v Praze ani v Pardubicích nedočkal okázalého uvítání, jakého se kdysi dostalo např. Blériotovi v Paříži, ale dočkal se o dva dny později uznání Prahy z úst primátora hlavního města u příležitosti jeho slavnostního přijetí na Staroměstské radnici.

Starosta města Pardubic inž. J. Prokop, v Praze pozval všechny přítomné z Pardubic na soukromě uspořádaný slavnostní oběd.

Kašparův úspěšný aeroplán byl mezi tím po dva dny vystavován a obdivován Pražany na Žofíně.

Kašparův let dlouhý 120 km byl na tehdejší dobu jedním z nejdelších letů vykonaných v rakousko-uherském mocnářství a Kašpar se jím dostal do čela aviatiků monarchie.

Obrázky: start v Pardubicích
a přistání v Praze

Dokumentace:
39: vlastní archiv: vzpomínky otce na start aera.
33: dobový tisk:
a: Sport a hry
i: Neodvislé listy
h: Letectví

Veřejný let v Čáslavi se konal 21.května 1911 za účasti asi 3.000 diváků.Počasí veřejnému vystoupení příliš nepřálo a Kašpar za letu musel neustále bojovat se silným nárazovitým větrem.Přes to,že jeho let trval ~~tolik~~ jen 17 minut 56 sec,sklidil od obecenstva bouřlivou pochvalu a gratulace se mu dostala i od samotného čáslavského starosty Dr. Zimmera.

Opravdová podívaná na let teprve nastala.Odpoledne v 6 hod.57 min. znovu vzlétl,ve velkém okruhu oblétl letiště,tím se rozloučil s obecenstvem,zamířil na Podbořany a letěl do Pardubic.Letěl ve výšce "Pardubického majáku",jak říkal Kunětické hoře.Ta byla ten den viditelná z velké dálky.Pardubice byly o Kašparově letu vyrozuměny telefonicky a zpráva o tom,že Kašpar přiletí z Čáslavi se velmi rychle rozšířila po celém městě.Na letiště se v krátké době nashromáždilo 3.000 obyvatel a přišli i s hudbou.Bezpečnostní opatření na letišti zajistili členové Aviatického družstva pod vedením policejního komisaře Junga, rytmistra Pernera a barona Krause.V ~~sedm~~ 7 hodin 22 minut první pozorovatelé rozmístěni na střechách domů,na ochozu Zelené brány,na valech pardubického zámku a v restauraci na Vinici hlásili,že se na západní straně města objevilo Kašparovo letadlo.Z malé tečky na obloze se pomalu rozrůstala silueta Kašparova aeroplánu,která se na západní obloze zapadajícího slunce rozrostla do celé své krásy letícího aeroplánu.

Aviatik se snesl o něco blíže k zemi,oblétl nashromážděné diváky na letišti a na jejich bouřlivé pozdravy odpovídal máváním čepicí. Zalétl ještě nad Pardubice a nad Vinicí,kterou oblétl a pak přistál na letišti.Vítala jej hudba a řízným pochodem se snažila přehlušit hluk Kašparova aeroplánu a jásot vítajícího obecenstva.Kašpar znovu nastartoval,ještě jednou se vznesl do výšky,zakroužil nad obecenstvem máváním s čepicí jim odpovídal na pozdravy a v ~~sedm~~ 7 hodin 37 minut přistál.Vyskočil s letadla,zabrzdil jej svým tělem a zastavil u han-

gáru. Začalo vítání předsedou Aviatického družstva inž.J.Prokopem.

Následovalo další ~~vítání a~~ blahopřání v hangáru na letišti, a to pokračovalo na animovaném večírku, na rychlo uspořádaném v hotelu Veselka.

Shromáždil se tu kruh přátel aviatiky a Pardubic. Bylo při tom proneseno mnoho přípitků na oslavu hrdiny dnešního dne, dnešního cross country, přeletu mezi městy, na zdar české aviatiky, na slávu města Pardubic a ~~znovu na~~ slávu populárního pardubického rodáka.

Obrázky: veřejný let v Čáslavi

Dokumentace:
39: vlastní archiv: vzpomínky otce, pamětníka
33: dobový tisk:
a/ Sport a hry
i/ Neodvislé listy,
h/ Letectví

Dr.Oldřich Vaněk,autor naší první knihy o letectví s názvem"Plavba vzduchem",vydané v roce 1888,dal v roce 1892 podnět k založení "České aeronautické společnosti v Praze".Úkolem této společnosti bylo"soustředit porůznu v Čechách rozptýlené myslící a po vyšších cílech bažících muže pro myšlenku dobytí vzduchu... rozvíjet a pěstovat vzduchoplavbu,šířit znalosti vzduchoplavby na veřejnosti a prakticky využívat pokroků ve vzduchoplavbě."

První ustavující valná hromada společnosti byla 12.května 1892 v budově České techniky. Prvním předsedou společnosti byl zvolen profesor České techniky K.V.Zenger a členy se stali:F.Dolejška,G. Finger,K.Čermák,Fr.Vaněk,Fr.Hůlka,Ferdinand Vandas,A.Neumann,Ant. Lipan,St.Forman,redaktor P.Vavřínek a j.Schůze se konaly v hostinci " U Brejšků"ve Spálené ulici.Založena byla též "vzduchoplavecká škola",ve které francouzský vzduchoplavec Surcouf vyučil několik členů společnosti řídit balón,z nichž nejúspěšněji si vedli F.Vandas a F.Hůlka a létali s balónem "Ressel".Společnost trpěla nedostatkem financí,pak se dostavil nezájem hlavně u mladých lidí a tak předčasně zanikla.Poněvadž tehdy nebylo veřejných podpor, členské příspěvky byly značně vysoké.Příspěvek zakládajícího člena byl 100 zlatých,činní členové platili 12 zl. a přispívající 6 zl. Pokladník musel neustále členům společnosti připomínat placení příspěvků upomínkou,"že platnost legitimačního lístku již vypršela a že Vašnostové by měli povinné příspěvky zaplatit."Dostavily se i rozpory jednotlivých členů v nazírání na účel společnosti,nakonec osobní rozepře,až došlo k rozpadu společnosti.Společnost ztratila významné členy,předsedu profesora Zengra i nadšence G.V.Fingra. Vše to chtěl ještě zachránit prof.G.V.Finger a založil v roce 1895 vydávání odborného časopisu "Epocha",který byl jedním z prvních leteckých časopisů na světě.Po krátkém čase svého vycházení však také ztratil svůj původní charakter leteckého časopisu,ale vycházel

až do doby první světové války.Česká aeronautická společnost se po těžké vnitřní krizi rozešla roku 1896.Nový"Vzduchoplavecký klub" se vznikl v Praze až v roce 1902 a měl stejně omezené možnosti dalšího rozvoje.Zakoupil od ruského aviatika Vilova starší balón,s ~~kterým~~ němž členové klubu vykonali celkem tři lety. ~~dne~~ 30.května 1905 se Vzduchoplavecký klub rozešel z podobných důvodů, jaké měl i jeho předchůdce,

Mezitím se letadla těžší vzduchu zdokonalovala,dosahovala stále větších úspěchů a soustřeďovala na sebe pozornost veřejnosti,čímž její zájem o balony upadal.

V roce 1908 se pokoušel redaktor Kalva svým článkem v Národní politice o vytvoření nového "Aeronautického klubu",ale nenašel rovněž zájem u veřejnosti.

~~Dne~~ 2.října 19o9 se ustavil Český aeroklub".Jeho stanovy byly místodržitelstvím schváleny ~~dne~~ 17.listopadu 19o9.Účelem aeroklubu bylo, stejně jako ~~tomu bylo~~ u předcházejících organizací,propagovat vzduchoplavbu a prakticky ji provozovat.Zakládajícím členem se mohl stát ten,kdo aeroklubu věnoval 500 K.Řádní členové měli platit 100 K a členové přispívající 50 K.Vlastním klubovým časopisem se stal čtrnáctidenník Sport a hry.Příspěvky aeroklubu byly zase příliš vysoké a tak vznikl znovu nezájem o činnost klubu.Poukazovalo se rovněž na nepopulárnost některých členů v přípravném výboru.Na ustavující schůzi Českého aeroklubu,konané ~~dne~~ 27.dubna 1910, byly příspěvky pro řádné členy sníženy na 20 K a pro členy přispívající na 5 K ročně.Navrženo bylo rovněž přistoupit za členu Aeroclubu de France a sloučit se se současně vznikajícím Českým aviatickým družstvem.Předsedou klubu byl zvolen H.Herschmann,tajemníkem Dr.O.Petřík,pokladníkem inž.R.Germář.

Současně s Českým aeroklubem vznikalo České aviatické družstvo,jehož valné shromáždění se konalo ~~dne~~ 19.března 1910.O založení družstva se v první řadě zasloužil továrník Frant.Vydra,který z vlastních prostředků koupil družstvu aeroplán Blériot XII a nabídl rovněž, nést

první náklady, spojené s uspořádáním veřejného letu. Příspěvky členů družstva byly stanoveny následovně: 1000 K pro člena zakládajícího, 25 K pro činného člena, 50 K pro přispívajícího a 5 K zápisného pro všechny. Činní členové mimo to museli složit nejméně 200 K, jako podíl, splatný, "až jmění družstva dosáhne dvojnásobné výše obnosů podílů všech členů."

Funkce předsedy družstva zůstala neobsazena. Místo předsedou byl zvolen Dr. Emil Peták z Plzně, jednatelem Frant. Jirák, pokladníkem Vilém Hlavatý, účetním Jaroslav Čech, ředitel univerzitní kanceláře, archivářem Fr. Vydra a revizory J. Kaufman a Alexandr Uggé.

Družstvo od samého založení trpělo nedostatkem členstva, nemohlo získat letiště, pilota, finanční prostředky nestačily, takže přes opravdovou snahu svých zakladatelů nemohlo rozvinout žádoucí činnost v rozvoji aviatiky. Skutečné pochopení a podporu získalo však od městských orgánů v Plzni, které dalo družstvu k dispozici letiště v Plzni-Malešicích, kam přeneslo svoji veškerou aviatickou činnost.

Rozvoj naší aviatiky velmi účinně podporoval Český klub motoristů, který své atomobilové podniky a výstavy spojoval s velkými leteckými expozicemi.

V té době bylo velkou módou zakládat aviatická družstva, letiště, pořádat veřejné lety aviatiků domácích i cizích, letecké meetingy. Vše se dělo v době, kdy se ještě nikde řádně nelétalo a o aviatice se toho vědělo co nejméně.

Nejslibněji se rozvíjela od roku 1909 aviatická činnost v Pardubicích, kde se dne 14. září 1910 ustavilo Aviatické družstvo Pardubice. /Dále jen ADP/. Jeho Valná hromada se konala 26. dubna 1911 a zahajoval ji starosta Královského komorního města Pardubic, inž. Josef Prokop. Ten ve slavnostním projevu pozdravil všechny zúčastněné přátele aviatiky a jménem městaké rady slíbil všestrannou pomoc jejímu rozvoji. Po něm jednatel ADP finanční kontrolor inž. Václav Fejfar se rozáhle

rozhovořil na téma o počátcích a stavu pardubické aviatiky, s těmito slovy:/plné znění originálu zápisu,psaného tužkou:/

"Když v roce 1909 počal pardubický rodák inž.Jan Kašpar na zdejším vojenském cvičišti činiti pokusy v letu,byla k nějakým positivním výsledkům jeho snažení se o ovládnutí vzduchu tak malá důvěra,že snahy našeho nynějšího prvého českého aviatika považovány byly spíše jen za jakousi se zálibou pěstovanou hračku.Těmito skly dívala se pardubická veřejnost na cvičení pana inženýra až do doby,kdy se po nevšední vytrvalosti se mu podařilo dostati se nad pevnou půdu až do doby,kdy náležitě zkušenostmi vyzbrojen,uspořádal v Pardubicích roku 1910 prvý veřejný vzlet,ve prospěch Ústřední matice školské a Národní jednoty Severočeské.Tentokráte počalo se na aviatiku nazírati širší veřejností již seriózněji a tou dobou vznikla také myšlenka tomuto sportu zajistiiti v Pardubicích domov.

Nedlouho před tímto úspěchem pana inženýra uspořádal Spolek techniků východních Čech v Pardubicích/dále STP/veřejnou přednášku pana inž.E.Žižky z Prahy o letadlech a tím se také příznivý výsledek prvého veřejného letu v Čechách stal předmětem debaty,jako mnoho jinde, tak i ve STP tomto.Při této příležitosti navrhli někteří členové STP správnímu výboru,aby úspěch českého inženýra v novém oboru technické práce pro sportovní Pardubice zajisté veledůležitý,byl veřejně zdůrazněn a výsledek porad byl,aby se panu kolegovi inž.J.Kašparovi uspořádal čestný večer.Návrh tento správní výbor STP přijal za svůj a čestný večer inž.J.Kašparovi také uspořádal.

Na večeru tomto, četně navštíveném, jednak delegáty okresního výboru a městské rady,jednak členy STP a přáteli aviatiky, debatováno o tom, zda by nebylo účelným,aby přátelé aviatiky se spojili ve sdružení, které by si vytklo za účel připraviti půdu pro vzrůst aviatiky v Pardubicích.Debata vyvrcholila v přání,aby STP se pokusil uvésti v život Aviatické družstvo Pardubice.

Správní výbor STP mileráď vzal na se tuto přípravnou práci a se-
stavil za tím účelem užší komisi,která otázku tuto k uskutečnění mě-
la přivésti.

Tato z pánů inž.J.Prokopa,inž Fejfara a ředitele Vambery sestáva-
jící komise kooptovala hned v prvé schůzi své,ze středu členů,další
příznivce aviatiky,a to pana císařského radu inž.Z.Kruliše,inž.Jana
Kašpara a profesora J.Kopfsteina a tato,takto rozšířená komise us-
nesla se utvořiti zvláštní přípravný výbor pro zřízení Aviatického
družstva v Pardubicích,do něhož přizvali osvědčené přátele aviatiky
barona A.Krause,MUDra V.Hromátku a MUDra E.Sedláka.

Tím byl dán základ ke zřízení v život vcházejícího ADP.Přípravný
výbor ustavil se tím způsobem,že za předsedu zvolil sobě nynějšího
starostu města inž.J.Prokopa,za místopředsedu profesora inž.J.Kopf-
steina,za jednatele inž.V.Fejfara a za zapisovatele MUDr E.Sedláka.

Přípravný výbor staral se o to,aby nejprve zajistil sobě vojenské
cvičiště pro cvičení a vzlety aeroplánů a pak o to,aby tu byl fi-
nanční podklad pro stavbu hangáru.

Přičiněním pana předsedy zřízena byla městskou radou t zv."avia-
tická komise při obci Pardubice",v níž zasedali pan inž.J.Prokop,
ředitel F.Vambera,F.Dvořák.Zásluhou téhož pana předsedy jest,že teh-
dejší zastupitelstvo města Pardubic usneslo se věnovati k účelům
aviatickým obnos 5ooo K.

Později se obě korporace spojily a pracovaly ruku v ruce ku spo-
lečnému cíli,k ustavení se našeho Aviatického družstva Pardubice.
V četných svých schůzích projednával takto spojený přípravný výbor
všechny akutní otázky,které bylo nutno rozřešit bezodkladně,aby pro
blížící se sezónu 1911 bylo vše připraveno,aby zdejší i cizí aviati-
kové bez překážek mohli svému ušlechtilému sportu cele se věnovati.
Za zvláštní laskavostí místního vojenského velitelství a za podpory
městské rady v Pardubicích a za horlivé součinnosti všech p.p.čle-
nů přípravného výboru,podařilo se tomuto přivésti celou otázku avia-

tiky v Pardubicích do stadia,v jakém se dnes nachází.

Z důležitých úspěchů,jichž docíleno bylo,buďtež uvedeny:

1/získání vojenského cvičiště k pokusům ve vzletech,

2/stavba dvou hangárů,

3/získání subvence obce Pardubice,

4/omezení přístupu širšího obecenstva na letiště,

5/přípravné práce k pronájmu pastva na letišti,

6/zavedení hlídek na letišti,v čase,kde vzlety a pokusy se konají a mnoho jiných.

Vedle tohoto pracoval přípravný výbor na stanovách,které dne 2.března 1911 ku schválení předložil a které vysokým c.a k.místodržitelstvím pro Království české,výnosem ze dne 14.března 1911 č.1386 také schváleny byly.

Přípravný výbor vykonal celkem 13 schůzí,podával zprávy místním listům a staral se o rozšíření členstva.

Do dnešního dne se přihlásili a přijati byli za členy VDP následující dámy a pánové:

za přispívající členy:

stavitel E.Kašpar,baron A.Kraus.

Za členy činné:

cís.rada F.Breifenfeld z Chrudimi,
Eugen Čihák z Pardubic,
V.Donát z Pardubic,
F.Dvořák z Pardubic,
inž.V.Fejfar z Pardubic,
Hugo Freund z Pardubic,
MUDr.V.Hromátko z Pardubic,
redaktor J.Kalva z Prahy,
A.Kašparová z Pardubic,
inž.Jan Kašpar z Pardubic,
profesor J.Kopfstein z Pardubic,
cís.rada inž.Z.Kruliš z Pardubic,
učitel V.Krupka z Pardubic,
MUDr.J.Kučera z Pardubic,
O.Löwit z Prahy,

JUDr.F.Herman z Pardubic,
MUDr.J.Martin z Pardubic,
L.Očenášek z Prahy,
inž.J.Prokop z Pardubic,
M.Pick z Pardubic,
MUDr.E.Sedlák z Pardubic,
MUDr.J.Těšík z Pardubic,
ředitel F.Vambera z Pardubic.

Za členy se dále přihlásili:

R.Jungr,okr.soudce,
Hugo Čihák z Pardubic,
řed.J.Tichý z Pardubic.

Za člena se přihlásil a členství zatím odmítl:

H.Krpata z Pardubic.

Za členy se přihlásili a nebyli přijati:

Čeněk Barthel,
Max Zwicker.

Pokud se majetku ADP týče,zaplaceno bylo dosud na zápisném:

při prvním vyzvání	:7	K
při druhém vyzvání	:15	K
Celkem	22	K

Dále přijato bylo od L.Očenáška,jako nájemné za hangár za měsíc

březen až květen 1911:	30	K
Celý příjem ADP :	52	K

Vydáno bylo :

za pětinásobný opis stanov,kolky stanov a žádost:	13	K
za poštovné na dopisy	4,6	K
za poselství škol/oběžníky	4,2	K
Celkem	26,8	K
Zbývá jmění	25,2	K

Tím nastínil jsem činnost přípravného výboru,který dnes odevzdává výsledek své práce v ruce nového členstva.Než ukončím,budiž mi dovoleno,abych použil této příležitosti a vzdal jménem přípravného výboru dík všem činitelům,které snahy naše jakkoliv podporovali.Nemohu uvésti všechny tyto korporace a osobnosti,které nám tak blahovolně vycházely vstříc,ale přece budiž mi dovoleno zvláště zde jmenovati c.a k. místní

vojenské velitelství,které všemožně ve všech našich žádostech vstříc nám vyšlo,městskou radu Královského komorního města Pardubic,která neméně nás podporovala,místní žurnalistiku,která velice ochotně nám zprávy zveřejňovala.

Dále dík budiž vzdán těm firmám a pánům,kteří při stavbě hangáru buď bezplatně neb jen s nepatrnou náhradou materiálu různé práce provedli a z nichž sluší se tu jmenovati fmu J.Prokop,F.Dvořák,J.Rainberg a sklenáře V.Svobodu.

Ke konci pak nemohu opomenouti vzdáti dík svůj všem pánům členům přípravného výboru,kteří obětavě a horlivě o zájmy ADP pečovali a se starali a těm,kteří v mojí funkci mně svojí radou a pomocí laskavě nápomocni byli.Jsou to v prvé řadě náš předseda inž.J.Prokop,který v každém okamžiku ochoten byl pro zájmy ADP pracovati a vliv svůj uplatniti,pan cisařský rada inž.Zdeněk Kruliš,který ve sportovním světě vědomostmi nabytými,ve všech případech a hlavně pak při vypracování stanov ADP mně nápomocen byl,pan baron A.Kraus,který podobně svými sportsmanskými zkušenostmi k rychlému a zdařilému uskutečnění zdařilého díla přispíval a pan profesor Kopfstein,který z nás nejcennějším byl a nejagilnějším při projednávání veškerých záležitostí našich.

Ovšem,že v první řadě měl jsem uvésti jméno,pod jehož jménem a vlajkou naše družstvo vstoupilo v činnost.

Jest to chlouba našeho družstva,inž.Jan Kašpar,který vždy milerád svým vrozeným,skromným způsobem nás informoval,nám radil a jemuž ovšem zvláště dík náš přináleží.

Louče se,odevzdávám jménem přípravného výboru nové ADP naše v ruce vás všech a vyslovuji jen přání,aby všichni pracovali jste k rozkvětu jeho s takovou láskou,s jakou vykonával práci mu svěřenou tímto okamžikem odstupující přípravný výbor."

Závěrem valné hromady ADP členové družstva zvolili z počtu 28

činných členů inž.J.Prokopa předsedou ADP a desetičlenný výbor,kteří ry tvořili:profesor Kopfsteia,inž.Jan Kašpar,inž.V.Fejfar,inž.Z.Kruliš,F.Vambera,JUDr F.Herman,Eugen Čihák,MUDr J.Kučera,F.Dvořák,MUDr. J.Martin.

Za náhradníky zvoleni byli:F.Kašpar,O.Löwit,MUDr Těšík a do výboru, za členy přispívající:baron A.Kraus,náhradník stavitel E.Kašpar.

Revizory účtů se stali:učitel V.Krupka a paní A.Kašparová.

Nově byly navrženy členské příspěvky:

pro členy činné	12 K
pro členy přispívající	24 K
pro členy zakládající	300 K .

Navržen a současně byl schválen klubový odznak.Odznaky vyrobila fma P.Svoboda Praha,Bartolomějská 309.Očíslované odznaky 1-100 se prodávaly za 1,5 K.

Přijat byl také návrh na vydání letecké publikace:Aeroplan pour tous.

Klubovní hangár poblíž hostince Na Závadilce byl postaven nákladem 1800 K.Hangár postavila tesařská firma F.Křivka z Pardubic.

Klubovní místnost byla v hotelu Veselka.

Počet členů ADP dosáhl čísla 60.

Město Pardubice vypsalo na rok 1911 dvě ceny po 1000 K pro ty aviatiky,kteří toho roku docílí největší rychlosti a vykonají nejdelší přespolní let.

Obrázky:fotokopie zápisu a odznaku ADP

Dokumentace:
32:fond NTMPraha
32/d:fond musea Pardubice
33/h:dobový tisk:Letectví
39/vlastní archiv

V neděli 25.května 1911 létali v Pardubicích Kašpar s Čihákem a jejich lety v "krkolomných výškách" přilákaly na letiště velké množství diváků.V září zapadajícího slunce oba aeroplány kroužily po obloze ve výši asi 400 m,opisovaly kruhy,ve kterých se střídavě vzdalovaly od letiště,což v této "večerní náladě úchvatně působilo na divváky".Lety odvážných aviatiků na nebi doplňovalo neustálé pojíždění,"rolování" po zemi aeroplánu Zdeňka Kecka,který se právě zasvěcoval do tajů aviatického umění,v nově založené aviatické škole inž.J.Kašpara.Vše to bylo přípravou pro pokus inž.Kašpara o výškový let v pondělí ráno 26.května 1911.

"Dech se všem tajil,když pozorovali,jak po velmi strmém startu Kašparův aeroplán stoupal do závratných výšek nad komíny pardubické petrolky,jak se otáčí,saláťává nad město a obkřižuje jeho Zelenou bránu.Aeroplán neustále kroužil a ve spirále neustále šplhal do výšky,kterou chtěl dnes překonat nedávný rakouský výškový rekord nadporučíka Biera z Vídeňského Nového Města.Hluk silně namáhaného a při tom podle zvuku dobře seřízeného motoru se stále víc a více šířil po okolí a působil rozruch nad místy,nad kterými právě přelétával.Při pohledu na aeroplán jeho jednotlivé části mizely a kontury aeroplánu nebyly již pro velkou výšku k rozeznání.Na obloze byl vidět již jen křížek a podle něho bylo možné sledovat jeho polohu. Kašpar byl již ve vzduchu 22 minut 52 sec.a podívaná na něj byla stále uchvacující.Velmi početné obecenstvo s hlavami neustále obrácenými vzhůru najednou ulekalo,když jasně zvonivý,monotonní zvuk motoru najednou ustal.Každý z diváků hned usoudil na poruchu motoru a na nečtěstí,které jistě v zápětí očekávat.Kašparův letoun jakoby se překlopil a v sestupné spirále po opsání dvou okruhů rychle přistál na letišti.Příčinou náhle přerušeného pokusu o výškový let byla porucha na motoru.Kašpar včas spozoroval,že přívod benzínu do karburátoru je přerušen a přívodová trubice,že je zlomena.Ještě s několika kapkami benzínu ve zbytku přívodu stačil přistát,před jejím

úplným rozlomením a provést potřebný manévr s přistáním."

Velmi podrobně připravený pokus o výškový rekord se inž.Kašparovi nepodařil.Poslední výška,kterou stačil ještě odečíst na francouzském barometru,upravenéh pro odečítání výšky v metrech,byla 800 metrů. Kašpar se proti chladu ve výšce náležitě oblékl a přes hlavu si přetáhl černou vlněnou kapuci s průzory pro oči,která zvyšovala jeho odvážný,až ďábelský vzhled aviatika.

Kašparův výškový let přilákal na letiště velmi početné obecenstvo a k večeru se dostavil na letiště i starosta města s čestným doprovodem z Prahy,který tvořil Dr.Kramář a poslanec profesor Hrásky.Všichni si velmi pozorně prohlédli hangáry na letišti a připravené aeroplány.Kašpar toho večera ještě jednou vzlétl do výše 200 m a "krouže po obloze po dobu 12 minut 52 sec.,předvedl vzácné návštěvě své aviatické umění,za což sklidil srdečné uznání od všech přítomných."

Dokumentace:
33:dobový tisk
33/b Sport a hry
33/i:Neodvislé listy

61. SLAVNOSTNÍ VEČER K POCTĚ INŽENÝRA JANA KAŠPARA

Večírek Aviatického Družstva Pardubice se konal dne 8.června 1911 v saloncích hotelu Střebský na Královské třídě.Slavnostního večera k oslavě úspěšného letu inž.Jana Kašpara se zúčastnili zástupci okresního úřadu,městské rady,členové ADP a početná skupina přátel aviatiky,zvláště pak mítních dám.Večer zahajoval starosta města a předseda ADP inž.Josef Prokop projevem,ve kterém vyzdvihl významné úspěchy českého inženýra na poli" oboru nové technické práce",veřejně prospěšné pro sportovní Pardubice.Slavnostní projev na závěr ukončil těmito slovy:"Vážený pane inženýre Kašpare,jsem šťasten,že vám mohu tlumočit blahopřání všech členů Aviatického družstva a pardubických občanů,a že mohu jejich jménem ocenit význam vašeho úspěchu a předat vám nejvyšší vyznamenání našeho klubu,stříbrný věnec,jako trvalou upomínku na 13.květen 1911,na let aeroplánu,dlouhý 120 km z Pardubic do Prahy,který jste s úspěchem vykonal na českém stroji vaší konstrukce."

Následoval mohutný potlesk a po nastalém tichu se inž.J.Kašpar pozvedl, aby převzal vzácný dar a poděkoval všem těmito slovy:

"Vážený pane předsedo,dámy a pánové,děkuji všem za prokázanou poctu a hned v začátku se omlouvám za krátkost svého vystoupení.Je-li mně dnes dopřána možnost srdečně poděkovat všem členům Aviatického družstva a občanům svého rodného města Pardubic za uspořádání tohoto nezapomenutelného večera a za čest,jež se mně,a tím i Aviatickému družstvu dostala,vděčím za své dosažené úspěchy jen svému otci..." a při tom se otočil směrem do početného obecenstva na místo,na které se hned upřely zraky všech přítomných a všechna ústa vyslovila jedno jméno"starý pán,Kašparův otec..."

Sál na chvíli oněměl a po krátkém zamyšlení se inž.Jan Kašpar znovu a zcela nezvykle dlouze rozhovořil o své aviatické činnosti,o nové konstrukci svého aeroplánu a o dojmech z jeho úspěšného letu z Pardubic do Prahy.V krásné a zajímavé improvizaci oživil znovu

vzpomínky na první velkou cestu českého aeroplánu.

"....motor bezvadně připravený mistrem Novotným běžel jak hodinky. Aeroplán natočený proti slabému rannímu vánku se dal na moje znamení "Pusťte!" do pohybu.První skoky se tlumily ve vzrostlé trávě, která, bičována větrem od vrtule, se pokládala pod koly aeroplánu a vytvářela za ním dva v trávě vytlačené pruhy.Ty se začaly přerušovat a tam,kde končily,jsem se v aeroplánu vznesl.Pomalu stoupám,stáčím se a po okruhu ve výšce 120 m nalétávám do směru Popkovice,Staré Čívice,Valy,Přelouč,Kolín,Český Brod a odtud již nesleduji terén a netrpělivě v dálce vyhlížím,kdy se objeví Praha.

Po startu pode mnou v ranním šeru rozeznávám na cestách a podél letiště velké množství diváků.Vidím plašící se koně dragounů poručíka Ovčičky,vytrvalého návštěvníka našeho aerodromu.Neustále se orientuji a vyhledávám doprovodné auto.To je však již daleko za mnou a najednou zůstávám ve svém letu zcela sám.Dole vidím pravidelně rozestavěné stromy podél silnic,huňaté lesy,domky krásně a čistě omalované,pole pečlivě obdělané a někde,pod záblesky vycházejícího slunce pod čistou klenbou oblohy,na slabě ozářených lukách pasoucí se dobytek.

Řeky,mosty,potoky,rybníky a mokřiny jsou mi dobrými orientačními body a jsou k rozeznání i z výšky 400 m,ve které právě letím.

Nařídil jsem si co nejlepší splynování u motoru.Monotonní hluk motoru mě neustále oblévá a vysiluje až k sladké únavě.Od neustálého sledování a vyhledávání své polohy v prostoru mě pojednou přepadá únava očí.

Po několika minutách letu slyším,že mi ochabuje motor.Vpouštím do něho okamžitě novou velmi bohatou směs a ta v zápětí oživuje motor. Náhle mě zas přepadá zima a otupuje mě hukot motoru.Orientuji se již než podle slunce,Labe a železniční trati Pardubice-Praha...".

Následovalo mnoho dotazů a odpovědí na ně.Po té přišla volná zába-

va a mezi přípitky na zdar rodného města a pardubické aviatiky. Číši pozvedl i baron Arturo Kraus.Byla to velmi známá,rázovitá postava pardubického veřejného života.Baron Kraus snesl do Pardubic všeco se kde nového objevilo ve světě a mělo vztah k bouřlivému rozvoji techniky.Měl rád sport,tenis,propagoval kultůru a zasloužil se o výstavbu pardubického divadla,do kterého však nikdy nevkročil, neb ten jej za jeho zásluhy nikdo nepozval k jeho slavnostnímu otevření. Vlastnil motocykl Hildebrand a Wolfmüller,hvězdářský dalekohled a amatérskou hvězdárnu ve svém domě.Zálibu měl v historických zbraních a když začal létal Lilienthal,sledoval jeho lety. A když zahynul, odkoupil z jeho pozůstalosti jeden z jeho kluzáků,na kterém to sám zkoušel létat.Uznával tolik let člověka,uskutečněný vlastní silou mávánímm a k tomu vykonstruoval i vlastní ortoptéru.

Obsluhoval též bezdrátovou telegrafii a přijímal časový signál, vysílaný z pařížské hvězdárny.

Při svém přípitku na zdar aviatiky uvedl:"Byl jsem hodně nedůvěřivý k pokusům inženýra Kašpara a až teprve vzlétl a úspěšně letěl, získal si plně moji důvěru.k jeho letecké činnosti. Proto také jsem první zprávu o úspěšném letu na"circuit fermé" ihned rozšířil do celého světa..."

Připíjelo se na zdar sportovní žutnalistiky a přítomný redaktor Jaroslav Kalva přijal toto uznání jako vzpruhu k další popularisaci aviatiky.

Kašpar též poděkoval přítomnému redaktoru Neodvislých listů redaktoru Štěpánkovi,který v místním tisku věnoval mnoho stránek aviatickému hnutí v Pardubicích a Kašparově letecké činnosti,pak také místním fotografům,kteří jeho první lety zvěčnili na svých fotografiích.

Za zvuků "výborného Schlemrova salonního orchestru" a přátelského besedování se večer protáhl až do ranních hodin a rozcházeli se za zvuků Chopinova Loučení...

"Veselá kopa" Kašpar, Čihák, Svoboda a Zwicker zajeli za taneční zábavou až do Vysokého Mýta a v zápalu šibřinkového veselí tam s místním Sokolem projednali uspořádání veřejného vzletu inž.J.Kašpara.Organizace této letecké exhibice se ujali Dr.Princ a ředitel Bečička.

Vyvrcholením tohoto leteckého vystoupení měl být Kašparův přelet z Vysokého Mýta do Pardubic.K tomu bylo třeba provést celou řadu bezpečnostních opatření na celé trati,zajistit telefonní spojení ve Vysokém Mýtě,Holicích,v Horní Rovni a v Pardubicích.Doprovodný automobil dal k disposici startér tohoto veřejného letu pan Böhm.

Veřejný let se konal 11.června 1911 na improvisovaném letišti Na Hartech.Po páté hodině odpolední,ihned po ráně z hmoždíře Kašpar Kašpar nastartoval a po dosažení výšky 300 m se vzdálil od letiště a po stočení se opět vrátil nad hlavy obecenstva,které jej mohlo krásně sledovat a vidět všechny podorbnosti spodní části aeroplánu.Po dobu asi 18 minut tak kroužil nad letištěm,opisoval osmičky,za jejichž dokončením vždy následovaly bouřlivé projevy obecenstva,jehož se sešlo na letišti v počtu asi 10.000.Po Kašparově přistání byly zahájeny přípravy s přeletem aeroplánu do Pardubic.Po startu v šest hodin 28 minut se Kašpar ve spirálách dostal do potřebné výšky a nalétl do směru Vraclav,Moravany,Koštěnice,Černá za Bory,Pardubice.

Nad Vraclaví,zcela nečekaně,proti všem předpovědím se dostal do bouřky,která jako vysoká,šedě olověná stěna mu zahrazovala ve všech směrech let na Pardubice.Kašpar se rozhodl pro boj s bouří:"mám přeci silný motor a s ním musím zdolat jakoukoliv překážku!"Bouřka se však již nedala obletět ani podletět,nejnebezpečnější se zdálo ji proletět.Sotva se však přiblížil k bouřkovému mraku,aeroplán i Kašpar zneklidnil,letadlo se několikrát propadlo a v zápětí zase zvedlo do velké výšky,ve které jej začaly bičovat studené dešťové srážky a smáčet plátěné potahy aeroplánu a zmrazovat zcela mokrého Kašpara.Ihned se proto vzdal dalšího bojæ s bouřkou,neb aeroplán silně zatížen vodními

srážkami ztrácel rychle výšku a hrozilo mu úplné propadnutí.Nadlétl rychle nad bouřkový mrak a ve výši asi 1000 m-dále mu již výškoměr neukazoval-se mu podařilo vyplout z bouřkové oblasti.Ale to již byl nad Moravanami,letěl na Černou za Bory a dále se držel v orientaci železniční trati.Na Vinici,před Pardubicemi,očekával Kašpara dav občanů z Pardubic a v blízké Famílii osazenstvo místní hospody s výletníky. Hráči kulečníku,aby nepromeškali Kašparův přílet,měli kulečníky vytaženy před hospodou a když Kašpar letěl nad hospodou,mávali na něho hracími tágy nebo ~~s~~ půlitry.Kašpar všem mával na pozdrav čepicí.Krátce po přeletu výletní restaurace na ~~kopci~~ Vinici následovaly Pardubice.Občané Pardubic vyčkávali Kašpara na střechách domů,v ulicích a zcela zaplněné letiště jej zdravilo máváním a voláním" Sláva-nazdar."O udržení pořádku na letišti se postarali členové Aviatického družstva v čele s neúnavným přítelem aviatiky A.Krausem,rytmistrem Pernerem a MUDr.Těšíkem.Inženýr Kašpar se také všem ~~těm~~ věrným ~~jeho~~ obdivovatelům a přátelům aviatiky odměnil za tak dlouhé trpělivé vyčkávání jeho příletu a pozdravil všechny desetiminutovým kroužením nad jejich hlavami.V sedm hodin dvě minuty Kašpar po dobrodružném letu přistál uprostřed jásajících diváků,poblíž hangáru.Čistý čas letu byl dvacet minut,ve kterých ulétl 30 km,jež dělí Pardubice od Vysokého Mýta.Hodinová rychlost aeroplánu byla 90 km.Bezvadný chod motoru a celkový stav aeroplánu byl dostatečným důkazem spolehlivosti Kašparova aeroplánu a dobrou prověrkou jeho účasti v příštím leteckém závodě rakouských aviatiků Vídeň - Pešť.

Za veřejnou produkci ve Vysokém Mýtě Kašpar obdržel čistých 2100 K.

Dokumentace:
28/d:Vzpomínky Jan Svoboda
33/b:Dobový tisk:Sport a hry

Velmi zdařilé čtyři přespolní lety Pardubice-Chrudim,Pardubice-Praha,Vysoké Mýto-Pardubice,Čáslav-Pardubice,byly dokonalou přípravou Kašparovy účasti v aviatické soutěži o cenu vídeňského deníku"Die Zeit",jež spočívala v přeletu z Vídně do Pešti.Závodu se mohli zúčastnit jen aviatici Rakousko-Uherska s letadly vyrobenými v monarchii. Do tohoto závodu se přihlásil i inž.J.Kašpar s aeroplánem vlastní konstrukce,vyrobeným ve vlastních dílnách v Pardubicích na Veselce.Nová konstrukce Kašparova křídla,s úzkým profilem,slibovala letadlu rychlost větší než 100 km/hod.Rovněž tak pečlivá příprava aviatika na závod dávala naději na jeho čestném umístění v závodě.Jediným soupeřem se Kašparovi mohl stát nadporučík Bier,který 17.června 1911 při zkušebním letu přelétl z Vídně až do Patosu u města Raabu,kde musel pro poruchu na motoru nouzově přistát.

Ještě před započetím závodu se Kašpar s redaktorem Kalvou a mechanikem Novotným rozjeli do terénu,aby se co nejpodrobněji seznámil s celou závodní tratí.Ve Vídni nejdříve navštívil pořadatele závodu,sekretáře Rakouského aeroklubu Fassbendera a informoval se u něho o propozicích celého závodu.Poněvadž k prohlídce trati již nebylo mnoho času, projel celou trať autem,které mu dala k disposici Firma Daimler,u níž nedávno zakoupil nový silnější letecký motor.Spolu s Kalvou a Novotným nejprve zajeli na první otočný kontrolní bod,Schwechat a Fischamend,kde byla vědecko-technická základna rakouské vojenské vzduchoplavby.Druhým otočným bodem byl kostel v Ragendorfu.Dále pokračovali v jízdě po málo sjízdných polních cestách v bezvýrazné krajině uherských pust,bez jakékoliv orientace podle nějakého významného bodu v terénu.Dojeli až do Raabu a pak jeli podél Dunaje do Komárna.U obce Szony se jim dostal do cesty pes,kterého přejeli.Událost nezůstala bez následků.Ve Fuzito zastavil Kašparovo auto zástup místních občanů s "notářem-starostou" v čele a dožadovali se na Kašparovi,pod hrozbou jeho zajištění četnictvem,náhradu za přejetého psa,ve výši 40 K.

Kašpar sice pokutu uhradil, ale soudní dohra pokračovala až v Praze, neb se Kašpar odvolal proti uvedenému trestu s tím, že pes pobíhal zcela volně v jízdní dráze.

Podle prozkoumaného terénu Kašpar odhadl, že v bezpečnostních důvodů bude muset letět ve výši aspoň 1000 m. Všechny podrobnosti v terénu si zaznamenal do mapy. Byly v tom vyvýšené orientační body, blízké i vzdálené od trasy předpokládaného letu, řeky, jejich přítoky, mosty s počtem pilířů, charakteristické půdorysy měst a přelétávaných osad a j. V Pešti se ohlásil u předsedy Uherského Aeroklubu a podrobně si prohlédl letiště v cílovém místě závodu. Byly to Rákoczyho pole za Mileniovou dráhou. Letiště svojí rozlohou bylo podobné pardubickému letišti. Na zpáteční cestě Kašpar zajel ještě asi 20 km od Vídně, aby se obeznámil s nejvyšším bodem prolétávané dráhy u obce Bajna. U Atzenburgu potkal Hieronyma a Warchalowského, kteří se rovněž přihlásili do leteckého závodu a seznamovali se s podrobnostmi letecké trati.

Po těchto pečlivých přípravách tři dny před závodem Kašpar naložil v Pardubicích aeroplán na železniční vagón, přikryl jej plachtou a velmi ochotný přednosta stanice Karel Slonek jej nechal připojit za osobní vlak jedoucí do Vídně. Druhý den jeli Kašpar s Novotným do Vídně rychlíkem. Ihned po příjezdu se odebrali na nákladové nádraží, aby vyložili aeroplán. K ~~jejich~~ velkému překvapení zjistili, že podélníky trupu aeroplánu jsou hrubě naseknuty dlátem a že letadlo je vlastně rozlomené. Dlouho oba přemýšleli, co by se dalo s aeroplánem dělat, až se Kašpar rozhodl, že za každou cenu se uvedeného leteckého závodu zúčastní. Aeroplán složili z vagónu a na podvozku jeho nadzdvihováním prolomené části trupu jej vlastnoručně na zádech přenesli přes celou Vídeň až na Simmering Heide v XI. okresu Vídně, kde na lukách bylo pro letecký závod vymezeno letiště. Trup se jim po celé délce cesty prolamoval, padal jim z ramen a tato kuriozita ve vídeňských ulicích přilákala mnoho škodolibých diváků, kteří je svými posměšky vyprovodili až na letiš-

tě.Na letišti se ujal těchto "ubožáků" velmi ochotný a Kašparův známý nadporučík Bier,s kterým se Kašpar poznal z různých aviatických produkcí,podnikutých naposledy o svatodušních svátcích v Liberci.Oba srdečně přivítal a zprostředkoval Kašparovi zapůjčení truhláren v dělostřelecké zbrojnici,kde truhlář Novotný aeroplán velmi pečlivě opravil,takže druhého dne v poledne byl aeroplán i s Kašparem připraven k povinným pilotním zkouškám před komisí Rakouského aeroklubu.

Inženýr Kašpar se nejdříve představil předsedovi zkušební komise, jímž byl hauptman Wilhelm Boms a veliteli letiště,rovněž známému aviatikovi,setníku Stephanu z Petróczy.Velmi zdvořilý Boms dal Kašparovi dispozice pro vykonání pilotní zkoušky.Ta se sestávala ze tří okruhů a tří osmiček,které musel Kašpar vykonat na smluvené znamení, dávané červeným praporkem ze země.Na další znamení pak měl přistát. Kašpar s Novotným vytáhli aeroplán z hangáru,až dosud hlídaném strážní vzduchoplaveckého oddílu a připravili letadlo na start.Na znamení zkušebního komisaře Kašpar vzlétl,dosáhl předepsané výšky a v té začal s dohodnutým programem.Tři okruhy nad letištěm,po nich pak tři krásné osmičky.Předseda zkušební komise se jen usmíval a když shlédl celé to Kašparovo aviatické umění,zamával praporkem a dal tak znamení k přistání.Kašpar,spokojen sám se sebou a s tím,že se mu zkouška podařila,přidal ještě jeden velký okruh a nasazoval na přistání z větší dálky,než bylo třeba.Oslněn slunečními paprsky,přehlédl překážku-domek na okraji letiště,za ním vyježděnou polní cestu s hlubokými výmoly a za ní opět rybník.Přistál na velmi hrbolaté cestě,urazil celý podvozek a po trupu sjel do rybníka.Novotný,který tento přistávací manévr velmi pozorně sledoval,se plně zděsil této podívané.Ihned zalarmoval četu vojáků,která hlídala hangáry a doběhl s nimi k rybníku. Rychle se svlékl,vlezl do rybníka a Kašpara vytáhl z vody.Byl bez úrazu.Hned nato přitáhli vojáci dvoukolák a pomocí něho a lan vytáhli aeroplán z vody.Předkem ho naložili na dvoukolák a tentokráte zase

obráceně,po ostruhovém kolečku jej dotáhli znovu do dílen.Novotný nechal u jedné vídeňské firmy vykovat novou vidlici k podvozku,takže ve čtyři hodiny odpoledne byl aeroplán znovu připraven na start k plnění další disciplíny leteckého závodu.Pro start do Budapesti,který byl až druhý den,dostal Kašpar druhé pořadí.Vanul neustále velmi silný vítr,čímž byl start v závodu odložen.Na trať se odvážil ~~toliko~~ ich nadporučík Bier na letadle Etrich Taube.~~a~~ letěl v době,kdy Kašpar konal pilotní zkoušku a kdy bylo počasí pro závod nejpříznivější.V polovině závodu se však nadporučík Bier musel pro poruchu motoru vzdát závodu.Při nouzovém přistání havaroval.Na start se za velmi nepříznivých podmínek dostal nadporučík Miescislaus Miller s letadlem typu Lohner. Při startu havaroval a dalšího závodu se vzdal.Jediný,~~který~~ kdo dokázal přeletět z Vídně do Budapesti,byl rytmistr Hans Umlauff z Frankenwellu. Startoval v době,kdy Kašpar konal pilotní zkoušky,t.j.22.6.1911.Startoval z letiště ve Steinfelde o čtvrté hodině ranní,nadlétl nad Semmeringskou pláň,otočil se nad komisí,zamáváním dal znamení,že startuje.Do Budapesti dolétl v šest hodin 38 minut,38 sec.Zde vyčkával,až dolétnou další závodníci.Inž.Warchalowski po startu havaroval a závodu se vzdal.Rytmistr Umlauff,nedočkav se již žádného dalšího závodníka, nastartoval zpět na Vídeň a celou trať prolétl za dvě hodiny,23 minut, 11 sec.Tím získal cenu časopisu Die Zeit,která s příspěvkem knížete Fürstenberga obnášela 20000 K.Štěstí však rytmistra Umlauffa opustilo při přistávání ve Vídni.Na nerovném letišti havaroval,podobně jako Kašpar,rovněž vlétl do strouhy,aeroplán překlopil a úplně rozbil.Vyvázl bez pohromy,~~neb~~ protože byl dobře přikurtován k sedadlu.Získaná cena však nestačila na uhrazení všech škod.Do letadla byl zamontován letecký motor L & K z Mladé Boleslavi.

Inž.Kašpar se vrátil ze závodu domů s velkým zklamáním,ale plný naděje k další příležitosti ~~v~~ odvetě.

Dokumentace:
28/e:Vzpomínky:F.Novotný
33/b:dobový tisk:Sport a hry

Veřejný Kašparův let v Přerově byl ohlášen na neděli 25.6.1911.Kolem desáté hodiny dopolední bylo celé letiště již zaplněno diváky a po aeroplánu však nikde nebylo ani stopy.Zaslaný po železnici z Vídně, ještě nedošel.Polední vlak jej však přeci jenom přivezl.Byl ihned vyložen, rychle přepraven na vojenské cvičiště,zde byl dán dohromady a připraven na odpolední exhibici,která začala v šest hodin odpoledne.Počasí nebylo pro vzlet aeroplánu příliš příznivé a tak Kašpar se silným větrem v zádech snadno vylétl do výše 200 m.Po velkém oblouku se vrátil zpět nad letiště,vystoupil až do výše 400 m a začal s exhibicí.Nejprve provedl krásnou osmičku,pak zalétl nad obec Bochoř a Lověšice,stočil se nad řeku Bečvu,vrátil se zpět na letiště a přistál po letu trvajícím 18 minut 40 sec.Obecenstvo v počtu asi 12 000 lidí, kteří jeho zdařilému letu přihlíželo,připravilo Kašparovi mohutné ovace.Po letišti se rozneslo,že Kašpar podnikne několik letů s obecenstvem a tak bylo dosti těch,kteří se k těmto letům přihlásili,aniž by při tom postřehli,že Kašparův aeroplán je pouhým jednosedadlovým strojem.

Z Přerova převezl Kašpar svůj aeroplán vlakem do Kroměříže.V sobotu dne 1.července 1911 byl nejprve vystavován v místním cukrovaru, v němž kterém ředitel cukrovaru dal velmi ochotně k disposici výstavní síň.Večer ve slavnostním průvodu ve vleku za autem ředitele cukrovaru Dostála byl aeroplán převezen na letiště a uskladněn v hangáru.

Veřejný let na vojenském cvičišti,zvaném na "Na Hrázi", se konal dne 2.července 1911.Od samého rána se trousili na letiště diváci a letiště zaplnili do posledního místečka.V poledne přijela z Pardubic početná skupina přátel aviatiky,vedená Kašparovým otcem, spolu s MUDr. J. Kučerou a stavitelem E. Kašparem.Návštěva letiště byla vskutku velkolepá. V půl šesté odpoledne provedl Kašpar poslední zkušební let, po němž kterém následovala veřejná produkce.Po krátkém rozjezdu se Kašpar vznesl do výšky 200 m a z té se v malých spirálách spustil až nad hlavy obecenstva, To které jej pozorně sledovalo proti jasně modré obloze.Vždy,když

když se aeroplán přibližoval k obecenstvu, propukávalo v obrovský jásot nemající konce. Po letu v trvání 17 minut, 7 sec. se snesl k zemi a hladce za velikého jásotu shromážděného davu přistál.

Pořadatel veřejného letu sportovní klub S.K.Haná uspořádal na počest inž. J. Kašpara ve slavnostně vyzdobené klubovně přátelský večer, na němž se celá společnost radovala s populárním aviatikem až do rána.

Obrázky: Kašpar létá v Přerově
Kašpar létá v Kroměříži

Dokumentace:
33/b: Dobový tisk: Sport a hry.

Aviatici byli v očích normálních smrtelníků považování za něco zcela zvláštního, za velké odvážlivce. Francouzi dokonce přidávali k jejich jménům záviděníhodný epitethon ornans "Les As". Bylo však hodně těch, kteří je měli za "výstřední lidi, hazardéry, pomatence, ztřeštěnce, lehkomyslníky, jednoduše za blázny." Přesto se však jména těch několika "hříšných lehkomyslníků" dostala do celého světa a zapsala zlatými písmeny do světové historie aviatiky.

Aeroplán, jakmile vznikl, se stal velmi rychle populární, a to daleko dříve, než se předpokládalo. Jednoduchost celého létajícího stroje, jistota v jeho ovládání a udržení se ve vzduchu, ve třech dimensích dovolovala těmto odvážným jedincům zvládnout v poměrně krátké době řízení aeroplánu, aniž by při tom musel každý z nich být ještě konstruktérem, inženýrem nebo mechanikem.

Nejjednodušeji byl konstruován Wrightův aeroplán. Měl dvě sedadla vedle sebe propojena "kormidelními pákami", jakých se oba cestující museli za letu držet, čímž se laik velmi snadno a v krátké době naučil řízení "aparátu". Řízení to bylo neustálým balancováním s kormidly a vyrovnávání rovnováhy, narušovaný větrnými poryvy a turbulencí.

První školu pro aviatiky založili Wrightové. Jejich vyučovací metoda (s jejím původním uspořádáním kormidel dvojitého řízení) se zachovala až po dnešní systém výuky v létání.

Ve stejném období, kdy začala s výcvikem aviatiků Wrightova škola, zahájili výuku na letadlech vlastní konstrukce Blériot, Farman, Voisin, Antoinette, Sommer atd.

Ostatní národy nechtěly být přirozeně v tomto novém oboru leteckých škol pozadu a po vzoru Francie zakládaly pilotní školy v Německu, ve Frankfurtě n/M, ve Wiener Neu Stadt v Rakousko-Uhersku.

Pozadu nehodlal zůstat ani podnikavý český aviatik z Pardubic inž. Jan Kašpar. V létě roku 1911 ohlásil první založení aviatické školy v Pardubicích. V novinách a hlavně v časopise Sport a hry se najednou

objevila, že zprávu níž inž.J.Kašpar vyzývá "elévy a žákyně aviatické", starší 15 let, ke vstupu do první aviatické školy v Pardubicích.

Hned na začátku se přihlásilo mnoho adeptů, ale hodně jich odradil obsah prospektu, který Kašpar každému zájemci obratem zaslal. Školné bylo na tehdejší dobu značně vysoké-2000 K -. K tomu navíc musel žák uhradit celou režii létání, pojištění a škody, které během létání způsobil. A těch nebylo nikdy málo. Celý výcvik v létání byl rozložen do třiceti cvičných letů a celkové doby létání asi 18 hodin. Třemi pětiminutovými lety se vyučování zakončilo. Pilotní diplom, zvaný též brevet, licence anebo oprávnění k létání při veřejných letech, si musel absolvent letecké školy opatřit sám na podkladě c.a k. pravidel a předepsaných komisionelních zkoušek před c.a k. úřady anebo Rakouským Aeroklubem.

Kašparova letecká škola v Pardubicích měla velmi prostorné letiště, se dvěma hangáry a třemi aeroplány. Ve městě na Veselce byly aviatické dílny. Poškozená, havarovaná letadla na letišti přepravoval na zvlášť k tomu uzpůsobeném automobilu. Měl svého asistenta, všestranného řemeslníka F.Novotného. Ve škole se vyučovaly teoretické předměty o motorech, draku letadla, vrtulích, o orientaci při letech, v praktických předmětech se provádělo pojíždění s letadlem po letišti a seznamování se s řízením letadla a po něm následovaly skoky letadel, přímé lety a lety na okruhu. Letem na uzavřeném okruhu (circle-circuit-fermé) škola končila.

Krátce po založení letecké školy jeden z Kašparových hangárů při požáru letiště shořel i s inventářem. Předčasně tak oheň zakončil dobře započaté dílo, které již Kašpar více neobnovil.

Mezi prvními žáky aviatické školy jsou uváděni Zdenek Keck, Jan Šťastík a J.Wiesner. Na dobových fotografiích z aviatických Pardubic tito tři často asistují při Kašparových veřejných letech.

Závěrem lze uvést, že od samého počátku aviatiky byly v podstatě

dva způsoby výuky v létání.První,zvaný francouzský,spočíval v samostatném přístupu k létání a druhý způsob byl založen na metodě dvojího řízení.Při prvním způsobu výcviku žák absolvuje nejprve"křest vzduchem",tím,že ho učitel sveze v aeroplánu.Poté následují samostatné pokusy žáka o let,při němž pojíždí po letišti a snaží se udržet letoun v rovném směru se zdviženou částí trupu letadla.Pokračuje pak na kvalitnějším stroji,který mu umožnuje dělat krátké skoky,jež postupně přecházejí v delší, až rovné lety až ke konci letiště.Končí to létáním na okruhu.Učitel při tomto výcviku pobíhal po letišti s megafonem a posunky anebo hlasem opravoval chyby žáka.Žák při tomto druhu výcviku dosahoval úspěchu ve výcviku bez cizí pomoci,z vlastní vůle a iniciativy.Kdo neměl dostatek vůle a odvahy,odpadl hned v prvních dnech výcviku.

Druhý způsob výcviku v létání se zachoval až do dnešní doby.Na dvousedadlovém školním letadle s dvojitým řízením,učitel vždy včas zasáhl a žák si pomalu a v klidu osvojil řízení až po samostatný let bez učitele.

Kašpar byl samouk.Sám si postavil letoun a rovněž tak sám se na něm naučil létat.Techniku létání si nejdříve "odkoukal" na francouzských letištích.Některé jemnosti řízení však nepostřehl,na příklad ohýbání pružných konců křídel při letu do zatáček.Uvádí,že instruktorem v zatáčkách mu byla kráva,která mu nedovolila svou přítomností v místě přistání zakončit přelet letiště.Musel vzlétnout a udělat zatáčku,které se v počátku svého výcviku vždy obával.

Kašpar ve své aviatické škole aplikoval první způsob výcviku v létání,při němž si žák samostatně osvojoval výcvik v řízení letadla.

Obrázky:Žáci aviatické školy
havarie letadel,
prospekty školy

Dokumentace:
31:Almanach letectví 1924-1925,
33:dobový tisk:Sport a hry
/b:

Do ranního rozbřezku srpnového rána ~~dne~~ 11.8.1911(kolem tří hodin) začaly na nádraží v Pardubicích houkat všechny lokomotivy a signalizovaly,že v blízkosti nádraží hoří.Však také se vysoko vzhůru z té strany valil hustý černý dým.I z policejní novoměstské strážnice,poblíž Kašparova bytu na Veselce,byl patrný a také odtud se rozezněly signály po požární lince.Tak byl zburcován školník z pardubické reálky Antonín Pavelka,klíčník z blízké hasičské zbrojnice.Zotvíral její výjezdová vrata a roznítil připravený zátop pod parní stříkačkou.To už přispěchali další školníci,hasiči a vytlačili stříkačku před zbrojnicí.Pohotově tu byli i další,sám velitel z Arnošstké ulice,pan Prokeš a kočí s přípřeží z obecního dvora u Kostelíčka.To ale už také všichni věděli,že nehoří,jako tomu bylo vždy v tom směru,petrolka,ale aviatické hangáry na vojenském cvičišti Kašpara a Čiháka.Parní stříkačka i ruční se žebříky a osádkou se rozjela za tklivého,známého zvuku hasičské ~~burcovky v~~ signálu "hoří" a projela náměstím,pod Zelenou bránou,Zeleným předměstím,za dalšího vytrubování burcujícího hlaholu poklidnou ulicí v Alejích,kolem kapličky svatého Marka na Pražskou ulicí.Odtud již všichni viděli podle ~~doznívajícího~~ kouře,shořaté dva hangáry na místě,kde se bohužel již nedalo nic hasit.Dříve před městakými požárníky zde pohotově zasáhl závodní hasičský sbor z nedaleké petrolky,který vedl velitel sboru K.Bibr.Nabízela se tu také celá řada pomocných rukou těch,kteří sem jako první přispěchali.Dostavili se i majitelé hangárů,Kašpar s Čihákem.Bylo bezvětří a záchranné práce se omezily na hájení velkého hangáru Aviatického družstva,v němž byly uloženy další aeroplány Čiháka,Kašpara a J.Očenáška,s jiným potřebným inventářem.

Kašpar jen bezmocně přihlížel,jak v ještě v doutnajícím ohni se nadobro rozplývají v kouři jeho představy o smělých předsevzetích uvést do života aviatický sport,létat a létat tak,jak si toho jeho odhodlání a láska k aviatickému sportu ~~do~~žadovaly.

Na místo požáru se dostavil též velitel místní četnické stanice strážmistr Medal se svým zástupcem strážmistrem J.Stránským.Oba četníci zahájili hned šetření o příčinách požáru.Bylo shledáno,že oheň byl úmyslně založen nejdříve v Čihákově hangáru.Stopy po pachatelích nebyly zjištěny.Kašparovi shořel jeho slavný Blériot a tři záložní motory typu Anzani.Aviatik Čihák byl ochuzen o drahého Saulniera a nedávno postavený,dosud nezalétaný jednoplošník s novým motorem.Nejvíce byla poškozena nově založená Kašparova aviatická škola, protože od toho okamžiku nebylo na čem dále létat.Pojišťovna jen z části pokryla způsobenou škodu.

Když toho dne v dopoledních hodinách při obvyklé procházce po Zeleném se setkali velký příznivec všeho sportování a podporovatel aviatiky i snah inž.J.Kašpara, baron A.Kraus spolu s ne méně známou a populární postavou,typickým nadšencem pro dostihový sport a znalcem koní,fotografem,umělcem,Josefem Pírkem,vědělí oba již mnohou podrobnost o požáru a svorně takový zločin pomatence odsuzovali a oba poškozené aviatiky litovali.

"Bohudíky,že se též panu inženýrovi nic nestalo",při loučení sdělval baron Kraus."že mu zůstal aspoň původní hangár s jedním aeroplánem jeho vlastní konstrukce-a jistě bude moci brzo létat-nevzdá se-a jistě to bude brzo!"

Však také zakrátko tato přání se vyplnila a nedlouho po požáru inženýr Kašpar uskutečnil další veřejný let v Kolíně.

Dokumentace:
39/rodinná kronika,vzpomínka mého otce.

67. LET S NOUZOVÝM PŘISTÁNÍM

Deset tisíc diváků jásalo,když v půl šesté odpoledne Kašpar vytáhl aeroplán z hangáru,nastartoval jej a zahájil svou exhibici na veřejném letu v Kolíně L6.8.1911 na letišti "Na Štáralce."Pořadatelem letu bylo nově založené Aviatické družstvo v Kolíně a Atleticko-fotbalový klub Kolín.Byl krásný den,jen protivný vítr neustále prodlužoval dobu startu.Když Kašpar konečně vzlétl,aeroplán byl neklidný, nadskakoval a po několika metrech rozjezdu se zvedl do výšky 120 m. S výškou vítr získával na síle a aeroplán neustále tlačil k zemi.Kašpar opsal nad letištěm jeden velký okruh a po čtyřech minutách letu přistál za mohutného jásotu obecenstva.Po přistání si stěžoval na silný vítr a pochyboval o dalším startu,při němž se chtěl pokusit o překonání dosavadního svého výškového rekordu.

V šest hodin čtyřicetpět minut znovu vzlétl,ale když přehlédl celou nepříznivou povětrnostní situaci,oklamal obecenstvo,nepřistál a proti původnímu záměru zamířil do směru na Pardubice.Diváci měli velkou radost z jeho nového startu a nepostřehli jeho klamný úmysl.Kašpar tentokráte své obecenstvo zklamal,ale nakonec se dočkal sám velkého zklamání,protože během letu na Pardubice jej potkala smůla. Nad Přeloučí mu vysadil motor,vrtule několikrát zakmitala a letěl s "klackem."Musel se rychle rozhodnout pro přistání v polích poblíž Přelouče.Snažil se zjistit poruchu a tu rychle odstranit,ale vítr se proměnil v zápětí ve vichřici,takže sám měl co dělat,aby jej vítr i s aeroplánem neodnesl.V Přelouči dohonil Kašpara doprovodný automobil s baronem Krausem a několika členy Aviatického družstva,kteří ho vždy při veřejných letech doprovázeli.S přeletem letadla do Pardubic se nedalo již počítat.Kašpar aeroplán rozložil a přenocoval s ním v polích,aby jej ráno naložil na železniční vagón a odvezl do Pardubic.Doma jej rozebral a zjistil,že se mu ulomila vačka sacího ventilu,a padla do kartéru a mohla tak zapříčinit vážnou havárii.

Dokumentace:
33 b,i:Sport a hry,Neodvislé listy

Obecenstvo, dychtivé spatřit Kašparův vzlet ve Dvoře Králové, se shromažďovalo na strništi polí zvaných "Na příčce". Přeplněné vlaky do Dvora Králové svážely diváky z celého okolí. Přijeli sem též členové Aviatického družstva z Pardubic. Mezi nimi byl císařský rada inž. Z. Kruliš, který zde byl ředitelem dnešního veřejného letu, pak stavitel E. Kašpar a Eugen Čihák.

Veškeré přípravy na veřejný vzlet byly provedeny ~~dne~~ 27.8.1911. Kolem páté hodiny odpolední Kašpar startoval. Měl poměrně silný ~~stranový~~ boční vítr, strniště bylo nadmíru vzrostlé, měkké, a to Kašparův vzlet tak zbrzďovalo, že nemohl dosáhnout potřebnou startovací rychlosti. Nejhorší chvíle Kašparovi nastala, když již celé strniště přejel a vjel do dalšího pole s těžkou oranicí. Rychlost ~~aera~~ se zpomalovala a aeroplán přestal reagovat na kormidla, s kterými aviatik neustále "mával", jen aby letadlo trochu oživil. Zděšení u obecenstva nastalo, když Kašpar přejel i tuto oranici a blížil se ke hrázi, o ~~které~~ níž každý věděl, že se za ní rozkládá prudce se svažující stráň. Neštěstí již bylo neodvratné. Hluk motoru ustal a aviatik zmizel veškerému obecenstvu z dohledu.

Pohotový aviatik-a to již obecenstvo neviděl-uzavřel benzín, vypnul motor, z dobíhajícího stroje vyskočil a vahou svého těla, opřen o přední rám podvozku, se pokoušel pohyb letadla zastavit. To se mu přes veškeré úsilí nepodařilo. Stačil však ještě uskočit, když se aeroplán převrhl, padl "na záda", zlomil vrtuli, triangl, promáčkl nádrže a zlomil směrové kormidlo.

Zděšené obecenstvo, jemuž na první pohled nebyla jasná havárie ~~aeroplánu~~, se přesunulo přes ochranné bariéry a valilo se k místu, kde aviatik zmizel. Jedině díky policejním opatřením, pod vedením okresního hejtmana Nápravníka, komisaře Hanouska a koncipisty Pacelta, se diváci uklidnili, zvláště ~~pak~~ když byli zpraveni o tom, že se Kašparovi při havárii nic nestalo.

Ten
~~Kašpar~~ aeroplán rozmontoval a odvezl do dílen pana Dvořáka ve Dvoře Králové.Po zevrubné prohlídce zjistil,že oprava nebude tak jednoduchá,~~jak dříve odhadl~~ a že letoun může být opraven jedině v dílnách v Pardubicích.Tři dny jej Kašpar opravoval,až z velmi poškozeného povstal téměř nový aeroplán.Zalétal jej a když shledal,že je v naprostém pořádku,rozhodl,že jej 1.září večer přepraví do Dvora Králové vzduchem.Počasí bylo velmi příznivé.Startoval v Pardubicích v 5hodin 41 minut,nad Petrolkou byl ve výši 120 m,v Rosicích n/L. měl již 200 m a stále stoupaje přelétl Stéblovou,Opatovice n/L,pak letěl severozápadně od Kuklen.Nad Chlumcem n/C, byl ve výši 500 m.Přelétl Třešťov,Dubenec,nádraží ve Dvoře Králové a vyhledával letiště"Na příčce".Kroužil, hledal, ale hangár nenašel.Pořadatelé po Kašparově havárii uznali,že letiště je pro létání nebezpečné,vyhledali letiště jinde,ale Kašpara o tom nevyrozuměli.Ten ~~Kašpar~~ při hledání letiště zalétl až nad Zvičínu a neustále hledaje letiště, jej našel v prostoru Nový les.Přistál na něm v 6 hodin 11 minut,takže 56 km letěl rychlostí 111 km/hod.

Neohlášený let nad Dvorem Králové vzrušil celé město.Obecenstvo ve velkém množství se dostavilo na nové letiště a dlouho do noci obdivovali Kašparův poněkud nažloutlý aeroplán.Na letišti přivítali Kašpara okresní hejtman Nápravník s chotí,hoteliér Jiránek,disponent Bauer a notář Brabec.Dostavil se také starosta města Šubrt a vyslovil aviatikovi"upřímné potěšení a blahopřání ke znamenitému výkonu."Z Pardubic sem dojel inž.Z.Kruliš, a jenž rovněž Kašparovi blahopřál k úspěšně vykonanému přeletu.Došlo i mnoho blahopřejných telegramů z Pardubic, Hradce Králové a Prahy.

V sobotu večer vykonal J. Kašpar ještě jednou zkušební let a shledal, že aeroplán je ve velmi dobrém stavu,takže tu byly již všechny předpoklady,aby se veřejný let mohl opakovat 3.září 1911.

V neděli za nadšeného jásotu velkého počtu diváků ~~nashromážděného obecenstva~~ vzlétl,rychle dosáhl výšky 120 m a mířil k Zvičíně.Obecenstvo

si však povšimlo,že Kašpar sice dobře letí,ale že neustále klesá.Považovalo to zprvu za část exhibice.Znalci ale poznali,že aviatik má poruchu na motoru a že přistává.Pořadatelé nasedli ihned do pohotovostního auta a ujížděli ve směru,v kterém se jim Kašpar ztratil z dohledu.Našli jej havarovaného v polích mezi Bílou Třemešnou a Novým lesem.

Kašpar po krátkém startu musel pro poruchu na motoru nouzově přistát.Klouzavým letem se snesl nad oranicí a ta jej při přistávání tak prudce zabrzdila,že urazil podvozek a letadlo těžce havarovalo.Kašpar před úplnou zkázou stačil ještě z aeroplánu vyskočit a zachránit se tak před neodvratným zraněním.V další produkci již samozřejmě nemohl pokračovat.

Obecenstvo bylo spokojeno s tím,co vidělo,a hlavně,že se Kašparovi při tak těžké havárii nic nestalo.

Kašparovi velmi ochotně vypomohl továrník Pick z Bílé Třemešné. Dal mu trosky aera odvézt do aviatických dílen v Pardubicích,ve kterých jej opravili tak,že vyhlíželo zase jako nové...

Obrázky:pozvánka na veřejný let
havarie Kašparova letadla

Dokumentace:
33/b:dobový tisk:Sport a hry

Hugon Čihák se na svůj první veřejný let v Poděbradech velmi pečlivě připravoval. Ještě při posledním zkušebním letu zjistil, že mu motor "netáhne", že je slabý. Ihned přistál, zatáhl aeroplán k lípě a na "mincíři" přezkoušel jeho "tůry"-tah. Motor byl skutečně "slabý" a nemohl již nic dělat, proto že veřejný let byl v dohledu a ohlášen na 26. července 1911.

V sobotu před nedělním letem Čihák ve třech stěhovacích vozech přestěhoval aeroplán do Poděbrad, kde předem postavil plachtový hangár. Pořadatelem veřejného letu byla místní jednota Sokola.

V neděli bylo překrásné počasí. Start byl stanoven na 3. hodinu odpolední. Velké množství obecenstva se shromáždilo na lukách v Polabinách a s nutuchajícím zájmem si prohlíželo Čihákův aeroplán volně vystavený na louce, aby jej co nejvíce diváků mohlo shlédnout.

Nenadálé bezvětří bránilo Čihákově startu. Proti dřívějším předpokladům si Čihák dnes zcela zbožně přál, aby vítr jen trochu zesílil a pomohl mu se "sesláblým" aeroplánem. Silnějšího vánku se dočkal až ve 4. hodiny. A tu hned s bratrem Hugem "nahodil" mašinu" a rychle startoval. Jen s velkou námahou na konci dlouhého letiště dosáhl výšky 50 m a v tě se hned otočil, aby nevlétl do mohutného stromoví na březích Labe. Vykroužil zatáčku, ale vítr jej teď tlačil zase k zemi, až musel přistát. Tak skončila Čihákova první veřejná produkce. Čihák i pořadatelé omluvili tuto krátkost letu poruchou na motoru. Obecenstvo omluvu pochopilo, i když produkce byla velmi krátká. Bylo spokojeno a Čihákovi zatleskalo, neboť velká část návštěvníků viděla aeroplán poprvé. Čihák ještě dlouho vystavoval svůj aeroplán dlouho do večera a rozložil jej, až když zjistil, že se obecenstvo pohledu na aeroplán nabažilo a spokojeně se rozešlo. Večer aeroplán naložil na železniční vagón a poslal jej do Pardubic. Doma motor rozmontoval a jeho bratr jej dovezl do Paříže k opravě. Za čtyři dny se Hugo vrátil a přivezl zcela nový letecký motor značky REV. Čihák jej ihned zamontoval do letadla a vyzkoušel. Motor ale nevyhovoval a dodal: "Motor nemá žádnou rezervu v koňských silách - když chci letět, musím na plný plyn, když ten ubere - padám!"

Do Paříže se tentokráte rozjel sám Eugen Čihák, aby na právě konaném Aerosalonu se seznámil s novinkami v letectví a koupil si nový letecký motor. Nejvíce se mu zamlouval rotační motor Gnôme. Byl sedmiválcový, vzduchem chlazený, výkonu 36,5 kW/50 k.s. Měl výtečný, pravidelný chod, jen jednu nevýhodu měl, že rotací motoru byl olej vystřikován výfukovými ventily, takže aviatik po letu byl zastříkán černým olejem. Po dlouhém uvažování si jej koupil za 10.000 F a k tomu přikoupil ještě různý materiál v četně nové vrtule.

Dokumentace:

33/b,c: Dobový tisk: Sport a hry, Epocha.
37/d: Čihák: Jak jsem létal a padal.

Letiště v Borku u Berlína bylo přes tři kilometry dlouhé.Na jeho jednom konci byly nízké dřevěné dílenské budovy,pak několik dřevěných hangárů a podivná,rovněž tak dřevěná věž,k jejíž vrcholu vedly kolejnice.Sloužila ke zkouškám modelů aeroplánů berlínské polytechniky. Poslední budovou byl hostinec s označením "Hotel Mars".Život v hotelu se probouzel ve dvě hodiny ráno a to již bylo všude vidět pobíhající aviatiky,žáky "Gradeovy aviatické školy",kteří zde byli ubytováni. Pod vedením učitele létání Hanse Röwera se zde létalo za každého bezvětrného rána, a to ještě jen krátce do doby,než vzešlo slunce.To, jakmile vystoupilo poněkud více nad obzor,létání ukončilo a pokračovalo zase, až nastal klidný večer.Létalo se zde na Gradeových aeroplánech,které zde H.Grade ve svých dílnách vyráběl.Byla to velmi dobrá, lehká a laciná, ale také příliš křehká letadla.Základem jejich konstrukce byl dřevěný rám trojúhelníkového tvaru trupu,k jehož hornímu konci bylo připevněno křídlo.Pod ním byl podvozek a mezi křídlem a podvozkem sedadlo aviatika.Trup byl prodloužen bambusovou tyčí,jejíž konec nesl směrové a výškové kormidlo.Čtyřválcový motor o výkonu až 26 kW byl dvoutaktní s válci uspořádanými do písmene "V" byl umístěn pod křídlem.Rozpětí aeroplánu podle typu bylo 8-10 m,délka trupu 11-16 m. Největší typ tohoto letadla měl hmotnost 120 kg.Vrtule byly kovové, s plechovými listy.Od motoru šla k aviatikovi páka,s ~~kterou~~ řídil směr letu,stoupání a klesání,menší páka spojená s hlavní ovládala křídélka.Vpravo nad hlavou měl aviatik kolečko pro manipulování s plynem motoru.Bylo třeba skutečné odvahy si sednout do takového aeroplánu a s ním letět.Gradeovy aeroplány byly na tehdejší dobu nejlacinější a prodávaly se za 7ooo K.

Jednoho chladného rána,kdy hustá mlha z blízkých lesů doléhala až na tělo,dostavila se na letiště nezvykle oblečená skupinka lidí v tmavých kožených úborech fantastického střihu.Čtyři z nich byli členové mezinárodní letecké organizace FAI,další byl majitel továrny na

letadla a současně ~~Gradeovy~~ aviatické školy inž.Hans Grade a jeden jeho mechanik.V ten den se zde na letišti konaly pilotní zkoušky.Představili se kandidáti:hranatý Oswald Boelcke,černooký Frank, zženštilý Nolle v černém fraku a bílé vázance,lehkomyslný Schuphaus s černým knírkem pod nosem a kuriozita Gradeho letecké školy,Božena Láglerová z Prahy.První žena vůbec,která se přihlásila k tomuto bláznivému řemeslu v roce 1911.

Úkolem pilotní zkoušky bylo opsat osm osmiček nad letištěm,a po čtvrté osmičce přistát na určeném místě letiště.Grade přihlížel dobrým výsledkům školy,vlastně žáků jednoho z nejlepších učitelů aviatiky předválečných let,H.Röwera.

Láglerová měla tehdy více odvahy,než měli muži.Když začala v dubnu 1911 létat,při jednom ~~takovém~~ cvičném letu jí vysadil motor a to byla právě nad stromy blízkého letiště,v jejichž korunách,asi ve výši 6 m,přistála.Zcela pobledlá,a vystrašená zůstala viset na sedátku mezi stromy a čekala zde plných šest hodin na vysvobození.Museli přijet hasiči,vykácet šest stromů,než se k ní dostali a snesli ji dolů.Bilance tohoto letu byla pro Láglerovou žalostná.Vrtule stála 200 marek a za každý poničený strom zaplatila 50 marek.Tato havárie jí dnes před zkouškou znovu vyvstává na mysli,je neklidná,ale stůj co stůj připravena vykonat dnes pilotní zkoušku.S klidem nasedá do aeroplánu,několik mužů přidržuje její stroj až do okamžiku,kdy motor běží na plné obrátky a kdy rukou dává znamení " Pusťte!".Aeroplán rychle stoupá, s klidem letí do první zatáčky.Její učitel Hans Röwer se jen usmívá a sleduje každý její pohyb.Následuje druhá osmička se zatáčkou doprava.První část zkoušky má již za sebou a z výšky 150 m klouzavým letem míří k vytyčenému místu přistání.Vše dopadlo dobře a začíná s druhou částí zkoušky.Do konce zkoušky jí chybí již ~~než~~ jen jedna zatáčka. Stroj se pojednou zachvěje,propadne,ale to je již Láglerová poblíž letiště, ~~el~~ před ní je překážka vysokých stromů,které je třeba buď

přelétnout anebo přistát rychle před nimi.Musí se rychle rozhodnout. Má plný počet otáček motoru a má možnost stromy přelétnout, ale rozhodne se přistát před nimi.Duchapřítomně uzavírá přívod benzínu, ale je již pozdě.Pod sebou cítí, jak kola podvozku drhnou o zem, protahují se do eliptický tvar, pak cítí prudký náraz, slyší ještě praskot a pojednou má před očima mlhu...

Láglerová je vážně zraněná.Lékař jen s velkou nechutí přichází na letiště a k tomu namítá:"..Tak lehkomyslně na letišti hazardujete s mladými životy.Jak prosím vás těchto pár bláznů, kteří se zde na té louce producírujou, může chtít, aby aviatika mohla mít nějaký význam pro lidstvo, když zde ty jejich pokusy tak tragicky ztroskotávají.Aeroplány nemají žádnou budoucnost.Vždyť je to takové velká škoda těch mladých údů, které zde tak lehkomyslně lámete!"

Těžká havárie na dlouho oddálila Láglerové vykonání pilotní zkoušky.Zmocnila se jí velká lítost, zvlášť, když se dozvěděla, že Kašpar plánuje veřejný let v Kroměříži, na který se sama připravovala.Přísahala, že již nikdy do aeroplánu nevsedne, ale sotva se trochu pozdravila, již se připravovala na novou zkoušku, neb chtěla "všem těm vtipálkům z novin, kteří v životě nikdy nic pořádného nedokázali a než jen velkohubě psali o všem, čemu nikdy nerozuměli", znovu dokázat, že přeci jenom létat umí!Titul první pilotky však nezískala, neb ji 26.září 1911 předstihla Melli Bees-den před vykonáním její pilotní zkoušky.

/První pilotní diplom ženy získala 8.března 1910 Francouzka Elise Deroche, velmi populární žena v aviatickém světě, známá pod jménem baronka Raymonde de Laroche/brevet FAI č.36/.Po ní následovala Marthe Niel/č.226/, Marie Marvingt/č.281/, Jean Herveux/č.318/ a M.Driancourt /č.256/.

První svůj veřejný let v Čechách ohlásila Láglerová v Kladně, na den 22.10.1911.V sobotu, den před vzletem, vykonala předepsaný zkušební let před komisí a v neděli, na letišti v Kročehlavech se připravovala

na start.Vítr dosahoval vysoké rychlosti 15 m/s.Slunce se nakonec zahalilo do houstnoucích mraků a začal vanout studený vítr,takže ani na nejvřelejší přání velkého počtu ~~obecenstva~~ diváků nemohla s lehkým Gradeovým jednoplošníkem vzlétnout.I její pětiletý synovec se nemohl dočkat jejího startu a neustále ji vybízel k létání:"Tak,teto,již lítej!" Let musel být odložen na další neděli.Byl krásný bezvětrný den,ale letištěm v Kročehlavech protahoval stále silný vítr.Láglerová přesto startovala.Její lehounký letoun jen s bídou dosáhl výšky 15 m a tě ji vítr srazil prudce k zemi.Každý z diváků viděl,jak Láglerová zmizela v prachu v místě,v němž dopadla na zem.Obecenstvo se ihned seběhlo k místu havárie.Z trosek letadla se Láglerová "vymotala" sama,sice zdravá,s tržnou ranou na čele,způsobenou jí benzínovým kohoutkem .

Láglerová po sražení větrem chtěla ihned přistát na letišti,ale místo na letiště vlétla do oranice,na niž aeroplán nebyl stavěn.Převrhl se,rozlomil,zlomila se bambusová tyč,spojující nosnou plochu se zadní částí stroje,roztříštila se vrtule a tím veřejný let zkončil.

Láglerová dala letadlo opravit a připravit na další veřejné vystoupení v Plzni.Veřejným letům Kašpara a Čiháka však v žádném případě nemohla konkurovat.

Láglerová létala veřejně nejvíce v Německu,v Lipsku,Hamburku,Johanisthalu a Friedrichshafenu.V roce 1912 jí výrobce letadel Fokker nabízel společenství ve výrobě letadel,to však nepřijala a nechala se zlákat k dobrodružnému létání po Americe.Létala na Kubě,Haiti,v New Yorku na různých typech letadel americké výroby.Létala na Curtissově dvojplošníku,u fmy Grenier & Co ,která vyráběla Farmany. Zalétávala též Curtissův hydroplán,novinku tehdejší doby.Do vlasti se Láglerová vrátila v roce 1913 a další její velké plány zmařila vypuknuvší první světová válka.

Obrázky:Láglerová a její lety

Dokumentace:
28/Z Láglerová-vzpomínky
33/h:dobový tisk:Letectví

Je tomu tak již v Osudu člověka,že sama jeho existence je neustále vystavena nástrahám všeho druhu a že jeho každodenní práce si žádá oběti,které vždy budou a nedají se odstranit,snad jenom rozvahou,opatrností je omezit anebo jim předejít.

Létat,to znamenalo prožít od nasednutí do letadla až po jeho znovuzatažení do hangáru,kus napínavého a nebezpečného dobrodružství!Tento druh romantiky létání lákal k sobě zvídavé mladé odvážlivce,kteří v křehkých strojích smrtelně spěli nejen k velkým úspěchům,ale také často k rychlé záhubě...

"Každý prý létá tak dlouho,až toho sám nechá nebo se zabije."V roce 1908 měla aviatika jednu oběť,v roce 1909 tři smrtelné havárie, v roce 28 obětí a v roce 1911 jich bylo již 100.Francouzský průkopník aviatiky plukovník René Quinton k tomu dodal,že "rozvoj aviatiky bude pokračovat,i když se bude zabíjet jeden aviatik denně."

Aviatici byli velmi pověrčiví a často více než svému aviatickému umění věřili v moc svých talismanů,pod jejichž ochranu se při létání uchylovali.

Ztráta talismanu anebo jeho zapomenutí přivádělo často aviatiky během letu do nervozity,roztržitosti,až do havarijní situace.

Slavný aviatik Santos Dumont nikdy se svým aeroplánem nevzlétl, dokud se nepřesvědčil,že má sebou medailonek Panny Marie,který mu darovala španělská princezna v době,kdy jí předváděl svůj aeroplán.

Mezi aviatiky byl rozšířen zvyk,že po šťastně přežité havárii brali na sebe pro další let část oděvu,v němž tuto havárii přežili. Byla to většinou košile a ta je měla uchránit před neštěstím.

Známý H.Nolle z německé Gradeovy aviatické školy,létal neustále v černém fraku s bílou vázankou,neboť tato ústroj jej kdysi zachránila před smrtelnou havárií.

Claud Graham White,kaskadér,jenž přistával na střechách mrakodrapů, měl několik talismanů,a ty střídal.Jednou to byl dámský semišový střevíček své milé,zavěšený mezi křídly,jindy svatý obrázek,nebo darova-

ná kytička lučních bylin,zastrčená v knoflíkové dírce kombinézy a p.

Aviatik S.F.Cody létal v aeroplánu,při jehož konstrukci použil částí z havarovaného aeroplánu,v němž havárii šťastně přežil.Ale ani takové relikvie nepřinášely štěstí.Tak Felix Le Bleu si postavil aeroplán ze zbytků havarovaného letadla,v němž zahynul slavný Leon Delagrange.Následoval jej ve stejném smrtelnou havárií...

Moore Brabazon vozil sebou živé prasátko.Aviatik Conneau,vítěz dálkového letu Paříž-Řím a okružního letu kolem Anglie,měl na hlavě vždy čepičku se zaječími ušima.Čepičku ztratil,během letu znervóznět a havaroval.

Největší ochranná moc byla připisovaná vousům z bengálského tygra, neboť talismany z nich vyrobené prý chránily před každým zlem.

Aviatici byli pověrčiví na určité části oděvu,které si před letem na sebe navlékali. Ať byly sebe starší a opotřebovanější,dali si je opravit,vyčistit a dávali jim přednost před částí oblekú nevyzkoušenými.

Charles K.Hamilton,odvážný Curtissův letec,chtěl vždy zemřít jen s botami na nohou.

Letecká pověra začínala již v obvyklém pozdravů letců před startem. Nikdy si nepřáli vzájemně vše dobré,aby nevyprovokovali zlé.

Do letadla vstupovali vždy určitou nohou,přidržovali se stejnou rukou,na sedadlo pokládali nejdříve svoji oblíbenou věc.Neradi se dávali před startem fotografovat.

Talismany,které vlastnili,ochraňovali a udržovali v tajnosti,neboť jen tak si zachovávaly svoji ochrannou moc.

O Kašparovi se říká,že ho před vším leteckým zlem chránila čepice, kterou za svého leteckého života nevyměnil.Získal ji od "leteckého gentlemana" H.Lathama.

Obrázky:letecké talismany

Dokumentace:
34/let.odborný tisk:Air enthusiast international,Wings:GB,Flieger NSR,National Aeronautics,USA

72. POŠETILEC, PROČ VYDÁVÁ V ŠANC SVŮJ ŽIVOT...

Zpráva o tom, že se Kašpar při havárii aeroplánu "zabil", se nesla rychle městem, zvláště od úst těch občanů, kteří dnes na vlastní oči viděli, jak řezník Silberstern z Jesenic nek se svým vozíkem, taženým strakatým bělounem, ujíždí Alžbětinkou směrem k hotelu Veselka a v jeho korbě, vystlané slamou, veze bezvládné tělo inž. J. Kašpara. Ten byl v obličeji celý černý od oleje, kombinézu měl potrhanou a mokrou. Byl přikryt řeznickým pruhovaným plátnem. Ústa mnohých vyslovila politování nad jeho "zmařeným" životem, ale i pochybovačná slova nad smyslem jeho létání: "Pošetilec, proč vydává v šanc svůj život!"

Za řeznickým vozem klusal houf skřivánecký ch kluků, neb protože ti jako první chtěli vědět, jak je to doopravdy s „jejich" Kašparem.

V pátek dne 13. října 1911 se vypravil Kašpar vzdušnou cestou do Jičína, kde měl v neděli veřejně létat se svým bratrancem Eugenem Čihákem. Na přelet se jako vždy velmi pečlivě připravil. Před polednem vzlétl. Krátce dosáhl potřebné výšky, opsal ještě jeden kruh nad letištěm, "zamáváním" se pozdravil s doprovodnou skupinou a zamířil na Svítkov, Srnojedy, přes Labe na Bohdaneč, dále na Bydžov a na Jičín.

Přelétl Labe a mířil k Bohdanečskému rybníku, a tady vlétl do nepředvídané, rychle houstnoucí mlhy, takže kontury rybníka již nerozeznal. Hustá mlha zde vyplnila všechny záhyby a nerovnosti polabské nížiny. Podzimní mlhy zachycovaly vodní toky, rybníky, příkopy a změnily terén k nepoznání. Bledé podzimní slunce nestačilo již svoji energií mlhu rozpustit. Když se Kašpar ohlédl na zpáteční cestu, o které uvažoval, již nic než mlhu neviděl. Letěl, neustále hledal svoji polohu, točil se hlavou i i tělem, až i sám se s celým letounem otočil, aniž by to postřehl. Před Třesickým rybníkem měl přelétnout trať vedoucí do Chlumce nad Cidlinou a pak letěl na Bydžov. Třesický rybník již neuviděl a když slunce nakrátko prosvitlo mlhou a ozářilo na kus železniční trať, "přilepil" se na ni. Ale to již byl v orientaci přetočen a letěl obráceným směrem od Bydžo-

va.Město nad kterým se "uchytil",byla Lysá n/L.To již byl pevně přesvědčen,že zabloudil,"zakufroval",a že je dost nebezpečně vzdálen od původního směru a že mu již zásoba benzínu nevystačí na cestu do Jičína nebo zpět do Pardubic.Rozhodl se přistát.Chvíli ještě létal a hledal vhodné místo k přistání.Bezpečně přistál na polích ~~a jak mu lidé řekli,~~ u Kostomlat.Louka se mezi tím zaplnila rychle zvědavci,kteří Kašparovo bloudění sledovali a jeho hledání místa k přistání pozorovali.Všichni mu velmi ochotně nabídli svoji pomoc.Letadlo přetočili do směru proti větru,Kašpar naplnil nádrž benzínem,rozloučil se se všemi a znovu startoval na Jičín.

Doprovodná skupina v automobilu (s Kalvou,Novotným,Čihákem a Kašparovým otcem) se mezi tím již blížila k Jičínu.Když se jim Kašpar ztratil z dohledu,hledali jej marně mezi Pardubicemi a Jičínem.Ve čtyři hodiny odpoledne zastihl Kalvu telegram, ~~v kterém~~ němž mu Kašpar sděloval do Jičína,že nouzově přistál v Kostomlatech a že nutně potřebuje benzín.Kalva s Novotným se hned vydali do Kostomlat,ale tam již Kašpara nenalezli.Pohotový motocyklista mu poskytl potřebné množství benzínu,Kašpar ~~sám~~ nastartoval a letěl na Jičín.Po kratší době letu však zjistil,že znovu zabloudil a že je nad Kolínem.To se již rozhodl, že poletí do Pardubic,kde si naplní nádrže benzínem,a vezme sebou kompas a ~~že~~ se 2 vydá 1 znovu 3 na cestu vzduchem.

Pardubické letiště bylo celé vylidněné, ~~neb~~ poloprázdné osazenstvo bylo dnes na cestě do Jičína.Zalétl poněkud dále od letiště až k Jesničánkům, nad nimi se prudce otočil a nasadil na přistání.Krátce před dosednutím se pod nárazem ~~stranového~~ bočního větru prudce naklonil a sklouzl po křídle.Sklouznutí pro malou výšku nestačil vyrovnat a řítil se s aeroplánem k zemi.Těsně před dopadem stačil ještě vyskočit.Padl snad dříve, ~~jak~~ než aeroplán.Ten se přes Kašpara překlopil.Pevný triangl stačil nad ~~Kašparem~~ ním udržet havarovaný aeroplán,takže ten se celou svojí vahou Kašpara nedotkl.Rachot aeroplánu náhle ustal a po nárazu nastalo na

letišti hrobové ticho.Kašpar však zůstal pod letadlem ležet na zádech v bezvědomí.Lidé, kteří byli v polích a Kašparův let sledovali, přispěchali na místo havárie i s putnou vody, aby Kašpara vzkřísili. Ale vše to bylo marné.Spojení s hangárem a hotelem Veselka nebylo, rovněž tak lékař nebyl tak rychle k dosažení.Padlo rozhodnutí Kašpara co nejrychleji nejbližším dopravním prostředkem dovézt na Veselku.K dispozici byl jediné lehký povoz řezníka Silbersterna z Jesničánek.Vyložili jej slámou, položili na ni bezvládné Kašparovo tělo, přikryli řeznickou plachtou a ujížděli do Pardubic.

Na Veselku byli rychle přivoláni lékaři.Dostavil se i primář nemocnice F.Messany, aby Kašpara ošetřil.Když se Kašpar probral z bezvědomí, stěžoval si na bolesti hlavy a v prsou.Horečky se nedostavily, z čehož lékaři usoudili, že Kašpar neutrpěl vnitřní zranění.První jeho starostí bylo, co se stalo s jeho aeroplánem.Když se dozvěděl, že je v troskách, přál si vidět aspoň motor.Mistr Novotný mu jej přinesl až do pokoje.Kašpar jej znalecky prohlédl a požádal Novotného, aby ho ihned poslal k Daimlerovi k opravě, současně se žádostí, aby jej do čtrnácti dnů opravili.Když Kašpar rozpomínal na poslední okamžiky havárie, usoudil, že příčinou tak těžké havárie "kraksny" bylo pravděpodobně zlomení táhla výškového kormidla.

Zpráva o Kašparově letecké havárii se ihned roznesla po celých Čechách a Moravě.Zejména z měst, v nichž Kašpar ukazoval své aviatické umění, přicházeli neustále dotazy na Kašparův zdravotní stav a aviatikovi přáli brzkého uzdravení.

Havárie značně omezila společné vystoupení aviatiků v Jičíně, a tak celou leteckou exhibici musel vykonat sám Eugen Čihák.

Čihák ale měl s veřejným vystoupení celou řadu potíží.Temná obloha byla, jak se říká "na spadnutí", vanul neustále silný vítr a ten dosahoval v kritických nárazech více než 16 m/s.Přes veškerou nepohodu se dostavilo na letiště "Na Poráku" obrovské množství diváků.Kolem

čtvrté hodiny odpolední byly všechny prostory kolem letiště zaplněny obecenstvem. Anemometr, obsluhovaný inž. Krulišem, ukazoval neustále vítr kolem 16-18 m/s. Pořadatelé se rozhodli veřejný let odložit. Čihák však setrvával na svém". Nemůžu přeci to trpělivé obecenstvo oklamat a vzlétnu, jakmile se vítr o něco sníží, aspoň na těch 14 m/s". Při západu slunce se vítr ponekud utišil. Čihák dal vytáhnout aeroplán z hangáru, spustil motor a startoval. Museli ho však při startu držet, aby jej vítr nepřevrátil. Po několika metrech startu byl ve výšce 10 m a v té přelétl letiště a musel ihned přistát. Vítr jím stále "cloumal", až jej donutil přistát. Ještě jednou se pokusil o start, ale znovu jej srazil vítr a musel přistát. Obecenstvo jeho let pozorně sledovalo a odměnilo jej obrovským potleskem, neb uznalo jeho dnešní velké potíže s větrem, které nemohl sám nijak ovlivnit.

Vítr se však do večera neutišil. Soumrak se rychle rozprostřel nad celou jičínskou krajinou a od dalšího létání se z bezpečnostních důvodů upustilo. Obecenstvo pochopilo celou tu nepříznivou povětrnostní situaci a snahu Čiháka, veřejný let uskutečnit, o které byli přesvědčeni, že nebýt nepříznivého větru, by let se zdarem provedl.

Dokumentace:
30:Historický materiál:Kalva-Heinz
33:Dobový tisk:Sport a hry
28/e:Vzpomínky :Novotný

Kašpar miloval koně a v mládí se naučil na nich jezdit.Jediný pardubický dostih nevynechal.Zvlášť významný v historii pardubických dostihů a aviatiky se stal rok 1911.

Tři hlavy dostihových koní ve finiši na plakátech vylepovaných na nádražích i v oknech hotelu Veselka oznamovaly,že se blíží den pardubických dostihů,hovorově označovaných jako "vetrné".

V neděli dne 22.října 1911 Pardubice ožily již od samého rána.Ruchno bylo v kavárně na Veselce,podobně jako u Střebských,kde se scházeli nejzasvěcenější a nejhorlivější příznivci turfu,aby tu besedovali o koních, sázkách a o závodní dráze.Zástupy lidí směřovaly lipovou alejí v Palackého třídě a kolem kaple sv.Marka k Perolce,kolem hospody Na Zavadilce a dál na dostihové závodiště,lidově zvané "renbán."

Z mnoha domů zámožných měšťanů a šlechticů na Zeleném předměstí anebo v Alžbětince vyjížděly kočáry s panstvem.Ale vycházely i zástupy jezdeckých koní,zakrytých houněmi s inicidlkami významných stájí a majitelů,vedených jezdčíky opatrně po okrajích cesty,rovněž na závodiště.Sem také se sjížděly všechny ty kočáry,landauery,kupé,karety,breky,fetony i brejky s běžnou či tandemovou zápřeží koní,některé i se čtyřspřežím v korektních postrojích.Z jezdeckých kasáren vyjela četa dragounů ve svátečním výstroji,aby pak na závodišti u jednotlivých překážek a kolem cvalové dráhy udržovali pořádek.Obecenstvo přijížděllo z blízkosti,od Chrudimi,Hradce Králové,Kolína.Zvláštní vlak přivezl příznivce dostihového sportu až z Vídně.Na silnicích mezi kočáry a proudy lidí prodírały se i automobily,jako věc nevídaná,proto i velmi obdivovaná,hlavně pokud šlo o osazenstvo.

Závodiště,rozprostírající se jihozápadně za Pardubicemi,mezi Jesničánkami a Popkovicemi,v krásné scénerii lesů je prosluněno podzimní září a teplem,okrášlené širokou paletou barev stromů,keřů a povadlého listí,jímž slabý vánek povívá a v závějích zanáší z topolových alejí na popkovickou silnici i na tribunu do cvalové písčité dráhy závo-

diště.Od Kašparova letiště je závodiště odděleno jenom železniční tratí na Chrudim.

V rozlehlé zeleni travnaté plochy dostihové dráhy vystupují překážky,u nichž na vysokých žerdích se třepetají bílé a červené praporky. Ocelovou modří se zrcadlí hladina potoka,který závodištěm protéká a a něhož jsou vyznačena praporky též místa,kudy se bude muset překonávat.Z té rozsáhlé zeleně a z kulisy podzimních barev září oslnivě cihlově červená tribuna s nástavbou dřevěných galerií,odkud dnes také vlají vedle rakouských černožlutých barev i zemské červenobílé prapory.Na nejvyšším místě tribuny v okruhu kolem dirigenta Slejšky stojí Schlemrův hudební sbor a vyhrává pochody,jež se nesou do ticha po celém závodišti.

Pod tribunou udržuje pořádek městská policie v čele s vrchním strážmistrem Jungem a cestu kočárům uvolňují četníci strážmistra Nedala.

Na tribunách jsou zástupci Jockey klubu,Českého spolku chovatelů koní,generalita,majitelé významných dostihových stájí,důstojníci jezdectva a dělostřelectva v pestrých uniformách,řada šlechticů zvučných jmen i členů pardubické parforsní společnosti,představitelé úřadů a městské rady v Pardubicích.Vše kolem dokola závodiště zaplnili diváci,hlava na hlavě a ještě další,kteří do závodní dráhy shlížejí z korun vysokých topolů.

Šum rozrušení narůstá,jakmile jsou do paddocku přiváděni koně,z váhnice přicházejí jezdci a začíná sedlání.Žokejové nasedají,nával je u totalizátorů,bookmakři jednají se zákazníky,lidé se tísní k zábradlí u živého plotu.Na cvalovou dráhu vjíždějí první jezdci ke zkušebnímu cvalu a skoku.Tu ještě poslední rady trenérů a majitelů koní pro jízdu žokejům a po přehlídce již zástup koní směřuje na popkovickou stranu závodiště,kde bude start na překážkovou dráhu z proutěnek v délce 2800 metrů.Sem dojel kočár se startérem Jansou a ten zde teď vyčkává,až bude ředitelstvím dostihů dán pokyn ke startu.To

vytáhnou poblíž tribuny rozhodčích na stožár koš s modrým pruhem, startér Jansa seřadí koně podle vylosovaných čísel, dá pokyn, vzkřikne anglické " gou" a mávne červeným praporkem. Pozorný fotograf u zvonce, poblíž rozhodčího zavěšeného, prudce zazvoní a první dostih je správně odstartován. Hned po startu se ujímá vedení Medicis Pride a vede do poloviny závodu, zvláště, když favorit Lola Beth již na druhé proutěnce ztrácí jezdce Balaše. Na vedoucí místo se poté vypracoval Mitraile a udržel si jej jako vítěz.

Krátce poté zahajuje významný dostih "překážkový steeple chase armády". Dráha je 5200 m dlouhá a do cíle jako první dojel poručík Reimer. Červený koš na stožáru s bílým nápisem "all right" oznamoval, že dostih byl schválen a hudba na počest vítěze zahrála Straussův Radeckého pochod. V dalším dostihu se jela "Velká pardubická steeple chase" na dráze 6400 m. Ve 14,40 hod. na znamení startéra pole deseti jezdců spořádaně odskočilo a nasadilo rychlé tempo, které na druhé překážce postihlo jezdce Seiferta, když padl jeho kůň Blitzmádel a ještě kopytem zranil jezdce. Na vodním příkopu padl Winkler s Hogyne, jezdec však nasedl a stíhal skupinu, na jejímž čele jel poručík Krieger. Se svým mohutným Clenmorganem spolehlivě překonal Taxisův příkop, zatímco koně Alike, Swen Hedin tu dostih skončili. Padl také Turandot, ale po nasednutí pokračoval v dostihu. Nakrátko se do přední posice dostal Pirok II a Sodár, kůň Chanoine dostih vzdal u irské lavice. Krieger stále vede. Po absolvování malého okruhu na straně Popkovic zabočil nesprávně do lesního průseku. Když neuslyšel za sebou žádné cválání, poznal svůj omyl, vrátil se a skupinu dohnal až u vodního příkopu. Po zdolání dalších překážek se dostal do čela vedení a nezadržitelně vedl před Hogyne a Sodáre, kterého v poslední fázi na výběhové překážce předjel Pirok II. Mohutné jásání a pokřik přivítaly tohoto jezdce, který s objížďkou dosáhl rekordního času. Dostih byl odzvoněn, na stožáru vztyčen červený koš na znamení, že dostih byl schválen. Schlemro-

v Popdy—

bicích, poprvé v historii letectví, nad dostihovou dráhou objevilo letadlo, řízené Eugenem Čihákem, aby tak byla dokumentována sláva sportovních Pardubic, majících primát v překážkových dostizích a v moderním zápolení ve vzduchu-v aviatice.

Obrázek:
Čihákův let nad dostihovou drahou v Pardubicích

Dokumentace:
39/vlastní archiv: vzpomínka otce a bratra
b/fotografie

Létající bratranci Kašpar s Čihákem vzlétli společně se svými aeroplány v Mělníce dne 3. prosince 1911. Přes vytrvale špatné počasí měl jejich let velkolepý úspěch. Obloha byla zatažená a neustále vanul studený vítr. Krkonoše zaznamenaly již 20 cm sněhu a Krušnohoří 10 cm. To však neodradilo početné množství obecenstva, aby již od jedné hodiny odpolední nezaplnilo širokou silnici, vedoucí z města na letiště na loukách v Klětici, kde si aviatici postavili dva dřevěné hangáry. Také kočáry a automobily svážely do těchto prostor vznešené obecenstvo. Po třetí hodině odpolední byla všechna místa kolem letiště zaplněna diváky.

Krátce před startem aeroplánů se dostavil na letiště místodržící hrabě Thun, hrabě Dubský, kněžna Lobkowitzová s princi Mořicem a Leopoldem. Všichni tito vznešení diváci se drželi v blízkosti aeroplánů a se zájmem sledovali přípravy aviatiků na vzlet. Inž. Havel spolu s redaktorem Pražských novin a císařským radou Svátkem celou tuto velmi zajímavou událost "kinematografovali" pro večerní představení v kinu Lucerna v Praze. Přesně ve tři hodiny spustili mechanici motory obou aeroplánů. Ty pracovaly bezvadně, takže ředitel veřejného vystoupení Vladimír Jirásek z Chrudimi dal výstřelem povel ke startu.

Po krátkém startu, za mohutného jásotu obecenstva startoval nejdříve Jan Kašpar. Ve výšce 400 m se otočil do směru proti větru a letěl zpět k hangáru. V tomto okamžiku vzlétl Čihák, pozdravován potleskem veškerého obecenstva. Ve výši 400 m nastal opravdový "karusel". Čihák se vzdaloval od hangáru, zatím co Kašpar se k hangáru vracel, takže obecenstvo teď nevědělo, koho mají sledovat nejdříve, zda vzdalujícího se Čiháka anebo blížícího se Kašpara. Kašpar mezi tím přelétl nad hlavami obecenstva směrem k viničním stráním, nad nimi se otočil a ve výši 600 m, sledován Čihákem, se vracel k divákům. V tomto okamžiku se naskytla obecenstvu překrásná podívaná na oba aeroplány, jak se setkávají proti sobě ve výši. Mnohým divákům pod dojmem zrakového klamu se zdálo, že let

letí proti sobě a že se co nejříve ve vzduchu srazí...

Kašpar ještě jednou oblétl letiště a po letu trvajícím 19 minut přistál.Čihák mezi tím vystoupil znovu do výšky 600 m a s té pak strmým letem přelétl nad hlavami diváků ve výši asi 30 m a přistál po letu trvajícím 23 minut.

Obecenstvo uspořádalo "létajícím bratrancům" mohutné ovace a rovněž ~~tak~~ přítomná šlechta blahopřála statečným aviatikům.Stejných projevů se dostalo i Kašparově otci,který byl létání v Mělníce přítomen.

Veřejný let aviatiků v Mělníce uspořádal místní klub cyklistů a veslařů v čele se jeho ~~svým~~ předsedou Dr.Trofousem.Aeroplánové vzlety k velké spokojenosti ~~všech~~ přítomných vytrvaly až do tří hodin.

Dokumentace:
30:Heinz-Kalva:Historický materiál o prvních vzletech J.Kašpara
33:dobový tisk:Sport a hry.

Nápad uskutečnit let dvou aeroplánů mezi městy, z nichž jeden by nesl cestujícího, uzrál v mělnické vinárně, do které se oba aviatici po skončení úspěšného veřejného letu v Mělníce uchýlili, když se byli všichni vraceli k přenocování do Prahy.

Kašpar, i když byl okusil notnou dávku chutné mělničiny, byl i v tomto okamžiku natolik střízlivý a rozvážný, že na návrh vzít Kalvu do aeroplánu jako spolucestujícího, hned neodpověděl. "To vše si budu muset teprve rozmyslet!" - odpověděl. Po příjezdu do Prahy, na hotelovém pokoji znovu všichni uvažovali o návrhu. Kašpar neustále zastával ten názor, že to je všechno velmi riskantní podnik a že to není tak jednoduché zatížit jednosedadlový aeroplán, s křehkou konstrukcí, vykonstruovaný jako jednosedadlový, ještě dalším cestujícím. "O sebe strach nemám" - přesvědčoval všechny - "ale jde mi tadyhle o Kalvu, který si stále tak tvrdošíjně vynucuje obsadit to místo spolucestujícího!" Na neustálé Kalvovy prosby a nakonec i na přímluvu Čiháka, Kašpar svolil. Tímto okamžikem bylo rozhodnuto, že se na Mikuláše 6. prosince 1911 poletí z Mělníka do Prahy ve dvou a že Kašpar vezme jako spolucestujícího redaktora Kalvu. V pondělí koupil mistr Novotný v Praze v jednom košíkářství poblíž Uhelného trhu proutěnou židličku jako druhé sedadlo v jednosedadlovém Kašparově aeroplánu. Večer zajeli všichni do Mělníka, aby v úterý ráno vyzkoušeli oba aeroplány pro středeční let mezi městy.

Úterní ráno začínalo s lehkým mrazíkem, po němž následoval překrásný den. V hangárech se dali ihned do práce. Novotný uřízl u zakoupené židličky nohy na potřebnou délku a s několika šrouby a pomocí dvou úhelníků ji připevnil k dřevěné konstrukci trupu aeroplánu. Druhé místo spolucestujícího bylo těsně za motorem, před Kašparovým sedadlem. Nebylo příliš pohodlné, bylo hned za chladičem, ale po této jednoduché úpravě byl Kašparův letoun dvoumístníkem. Před Kašparovo sedadlo připevnil Novotný prkénko pro mapu, aby se Kašpar mohl lehčeji orientovat v terénu, po levé straně sedadla připevnil aneroid, s upra-

venou stupnicípro odečítání výšek letu a na pravou stranu dal chronometr.Pečlivě prohlédl motor a vyzkoušel jeho chod.

V jedenáct hodin startoval Kašpar s Kalvou ke zkušebnímu letu.Trvalo to dosti dlouho,než se aeroplán zatížený Kalvou zvedl od země. Rovněž tak řízení letadla bylo značně ztíženo posunutím těžiště dopředu.Za čtvrt hodiny dosáhl aeroplán výšky 200 m a po té Kašpar přistál.Se zkušebním letem byl velmi spokojen,rovněž tak Čihák se zkouškou svého aeroplánu,takže padlo hned nezvratné rozhodnutí,že zítra o desáté hodině dopolední se poletí do Prahy.Redaktor Kalva o tom hned podal telegrafickou zprávu redakcím novin do Prahy,že " aviatikové Kašpar a Čihák učinili dnes úspěšné přípravy pro zítřejší přelet do Prahy."

Ve středu o deváté hodině Kašpar ještě jednou vyzkoušel letadlo, pak se oba aeroplány seřadily vedle sebe a připravily na start do Prahy.

Historický okamžik nastal.Přes to,že o připravovaném letu mezi městy,"Cross country" věděla jen malá hrstka přátel aviatiky,zpráva o chystaném letu se rychle rozšířila po celém Mělníku a tak hned ráno vedle členů cyklistického a veslařského klubu se starostou Dr. Profousem se dostavil na letiště velký počet místních obyvatelstva, aby aviatikům popřáli šťastný let.

Bylo rozhodnuto,že Kašpar poletí první a po něm za deset minut Čihák.V devět hodin 51 minut startoval Kašpar a před ním na více méně nepohodlném sedadle usedl Kašparův "alter ego" redaktor Jaroslav Kalva.Krátce po startu Kašpar zjistil,že lanko ke křivení levého pružného konce křídla je uvolněné a že ho táhne za sebou.Přistál, vyskočil z letadla a již bylo z pod křídla slyšet Kašparovo volání: "Honem dolů,mám uvolněný hlavní lanko levého křídla,hned to opravím a půjdem znovu na start!" Kašpar závadu odstranil,při čemž byl mechanik Novotný pokárán za nedbalost,která mohla mít neblahé následky

pro oba.Uvolněný dvojitý napínací šroub byl zajištěn drátem,nosné plochy srovnány "do glajchy",Kašpar s Kalvou znovu nasedli do aeroplánu a v deset hodin 21 minut odstartovali.Aeroplán se pomalu zdvihal a mířil ve směru na obec Tuháň,kterou přelétl ve výši 65 m.Kolem Tuháně se otočil a "nabral směr" na Prahu.Minul obce Dolní a Horní Přívory a ve výši 400 m přelétl Tišice.

Deset minut po Kašparovi startoval Čihák se svým "Saulnierem".Bylo to velmi lehké letadlo,rychle stoupalo a pustilo se hned za Jendou Kašparovým.Půl hodiny po startu odeslal Novotný telegram do redakce Národní Politiky do Prahy,že "Kašpar s Čihákem odstartovali a letí na Prahu".Zatím co se v Praze tiskla do novin zvláštní zpráva,že"oba aviatikové se blíží ku Praze",oba letci se probojovávali mlhou do Prahy. Počasí nebylo dnes tak příznivé,jak tomu bylo včera.Z blízkého Labe se neustále valila mlha a nárazy větru dosti lomcovaly s aeroplánem. Jímž Kašpar musel s větrem obratně bojovat a letoun neustále vyrovnávat. Aviatici byli proti chladu dostatečně nabaleni, ale mrazivý vítr stále více doléhal jim na tělo a zneklidňoval let.Cesta do Mělníka velmi rychle ubíhala,až se téměř zalekli,když uviděli před sebou stavbu Štěpánčina mostu,vodárenskou věž nad Pískovým vrchem,ke které se velmi rychle přes Líbeznici blížili.V tuto dobu se oba aviatici počali shánět po Čihákovi a posuňky se dorozumívali,kdo asi je.Ohlíželi se na všechny strany, ale po Čihákovi nikde ani stopy,i když podle jejich výpočtu měl být zcela nablízku.Houstnoucí mlha jim nakonec zabránila v jakémkoliv výhledu.V třináctá minutě letu byli ve výšce 800 m.U této výšky končila stupnice barometru.Kašpar stoupal dále a výšku již jen odhadoval. a tak Nad Líbeznicí byl aeroplán podle odhadu ve výši 1000 m a v té přelétl mlhu.Praha byla v silném kouřmu,kterou Kašpar obletěl přes Karlín,Žižkov,Vršovice.Bylo to sice proti původnímu plánu,podle kterého měl sledovat tok Vltavy.Přelétl vysočanskou serpentinu a v této chvíli nastal okamžik,kdy velmi dobře připravený let mohl skončit tra-

gicky.

Kašparův letoun měl dvě benzínové nádrže. Velkou, umístěnou pod trupem letadla, a druhou, menší, "spádovou", zavěšenou v trianglu nad motorem. Ze spodní nádrže se během let ruční pumpou musel benzín přečerpávat do horní spádové nádrže, z které vlastním spádem stékal do motoru. Kašpar během letu zpozoroval, že tlak ve spodní nádrži překročil tlak 1,5 atm. a poněvadž příliš nevěřil pevnosti po domácku vyrobené nádrže, vzkřikl na Kalvu: "Otevřou honem kohoutem tlakového ventilu!" Sám uzavřel kohoutem spojení mezi spodní a horní nádrží, aniž si při tom uvědomil, že tím nastane v horní nádrži podtlak, který nedovolí samovolné stékání benzínu do motoru. Následky se bleskurychle dostavily. Motor několikrát "vynechal", zastavil se a aeroplán se zastavenou vrtulí "klackem" přešel do pádu. Kašpar trhl výškovým kormidlem, uvedl letoun do střemhlavého letu a v tomto okamžiku si uvědomil příčinu zastavení motoru. Bleskurychle otevřel kohoutem spojení mezi nádržemi a vzkřikl na Kalvu: "Otevřou honem kohout!" a současně spustil zapalování. Motor ihned "naskočil" a ozval se svým vítězným, pravidelným zvukem, který zazněl, jak dosud nikdy "tak libě" v tomto tak nebezpečném okamžiku pro oba. Aeroplán i posádka byla zachráněna, neboť se dalo předpokládat, že by aeroplán při pokračování ve střemhlavém letu nesnesl tak prudký pád a velký tlak na křídla, který by zapříčinil těžkou havárii. Vše dopadlo dobře. Kalva, když se byl již uklidnil, ohlédl se konečně na Kašpara, ale ten s klidnou tváří, soustředěně hleděl před sebe a sledoval vytyčený cíl v dálce. Byl chladnokrevný, rozvážný, bez známek jakéhokoliv vnitřního vzrušení, ačkoliv si byl vědom všech následků, které v těch několika vteřinách mohly nastat...

Další let již pokračoval bez vzrušujících příhod. Kašpar přelétl okruh Žižkova a Vinohrad a teď se teprve se otevřelo před ním nádherné, sluncem ozářené údolí Vltavy. Aeroplán pomalu klesal, dostal se do výšky, v které barometr začal znovu registrovat výšku. Přelétl vinohradský pivovar, Nuselské údolí, Krč, Bráník, Vltavu, přelétl na její levý

břeh a mířil k chuchelskému závodišti.

V Chuchli vyčkávali přistání aeroplánů zástupci tisku, přátelé aviatiky, automobilistů. Byli zde přítomni továrník Kumpera, Tanzer a V. Vondřich, kteří dali pořadatelům k dispozici své automobily. Přítomni byli také inspektor dostihové dráhy v Chuchli Wagner, obchodník Vaina z Mělníka, zástupce biografu Lucerna a j. Všichni neustále vzhlíželi k obloze, zda na ní neuvidí vyčkávané letce. Pojednou se ozval charakteristický hluk motoru Kašparova aeroplánu, který se vynořil z mlhy jako nažloutlý kříž ek, jenž se rychle zvětšoval do podoby vodní vážky, čápa, až se nad hlavami početného diváctva objevil Kašparův aeroplán se široce rozepjatými křídly, elegantně vykrojenými. Aeroplán se rychle přibližoval, přelétl topoly u Waltrových zahrad, zamířil k Zbraslavi, zatočil k Radotínu a stále klesaje se blížil k závodišti, na němž asi v úrovni tribun přistál. Kašpar vyskočil z letadla, pověsil se vpředu na jeho trup a tak jej zbrzďoval. Křídla se ještě chvěla, pak vrtule několikrát zakmitala a aero se zastavilo. Přistál po letu trvajícím 42 minut 55 sec. Posádka byla velmi šťastná a její obličeje byly zastříkány olejem k nepoznání. Hluk motoru Kalvu úplně ohlušil. Nastalo dlouhé vítání a vyptávání. Byl to úplný babylon dotazů všech vítajících. Kašpara se však přes tu všechnu slávu zmocňoval neklid. Vzhlížel neustále k obloze a na ní hledal Čiháka. Měl neustále o něj obavy, zda se mu něco během cesty nepřihodilo. Uklidnil se, když zaslechl zvlášť jasně zvonivý hluk jeho rotačního motoru a uviděl siluetu blížícího se jeho aeroplánu.

Deset minut po Kašparově přistání se objevil nad strání v Chuchli Čihákův aeroplán. Letěl nízko a sledoval silnici vedoucí na Zbraslav, nad níž se otočil a vletěl do závodiště, v němž rozptýlil fotografy, reportéry a diváky. Pomalu se přiblížil k místu, na němž přistál Kašpar. Čihák vyskočil z ještě dojíždějícího aeroplánu a brzdil jeho rychlost svým tělem. Po zastavení nastalo vítání. Kašpar mu poklepal na rameno. Čihák jednou rukou přijímal gratulace a druhou rukou ukazoval

všem přívodovou trubku benzínu, která se v okamžiku přistání utrhla. Po přistání nastalo nezbytné "kinematografování" pro večerní představení v Lucerně. Aviatici se upravili, otřeli zaolejované obličeje, zatáhli aeroplány do hangáru a teď teprve začalo oficiální vítání. První gratulace za chuchelské občany tlumočili radní Liška a Čumrda. Po krátké vítací ceremonii nasedli Kašpar, Čihák a Kalva do Vondřichova automobilu, který je odvezl do pražského hotelu. Zde v klidu se potmě rozpředla debata o všech podrobnostech přespolního letu ve dvou aeroplánech.

Čihák Kašparův start velmi pozorně sledoval a při tom zjistil, že Kašpar za sebou vleče lanko od křídla. Dával Kašparovi znamení, aby přistál, ale ten na něj nereagoval. Až po zběsilých výkřicích, poskakování a mávání přistál. Čihák k němu doběhl a volal: "Upadlo jim lanko od levého křídla!" Všem to vrtalo hlavou, jak se toto při pečlivé přípravě mohlo stát. Do křížového výslechu byl vzat mechanik Novotný a ten se bez "mučení" přiznal, že mu byla strašná zima a tak si na chvíli vyměnil střežení hangáru s jedním z pořadatelů a odskočil se do hospody zahřát. Mezi tím vnikl do hangáru nějaký ničema, odjistil Blériotův zámek a vytočil oba konce do posledního závitu, takže při prvním otřesu napínák uvolnil lanko levého křídla. Závada byla tak včas zpozorovaná, ale mohla přivodit těžkou havárii.

Čihák proto byl již se vzletem opatrnější a vše si sám před startem ještě jednou vše prohlédl a přezkoušel. Za letu ve větší výšce zjistil, že mu cosi stříká do obličeje. Déšť to nemohl být, neb toho dne byl mráz a jasná obloha nad ním. Při pohledu na nádrž, umístěnou nad ním, zjistil, že přívodová trubka je u nádrže uvolněna a že z ní chvílemi vytryskne benzín. Měl na vybranou. Vrátit se a zmařit tak dlouho a slavnostně ohlášený let anebo letět s velkým rizikem. Letěl dál, levou rukou přidržoval benzinou trubku, aby neodlétla, a pravou rukou řídil aeroplán. Viditelnost se neustále zhoršovala, a Praha byla zakryta neprůhlednou clonou mlhy. Ruka mu pomalu mrzla, ale vydržel. Štěstí se na něho usmálo,

když se v mlze vytvořila "díra",tou hned prolétl a uviděl Prahu, Pankrác,Vltavu,Chuchli a letěl na přistání.Jen se dotkl země podvozkem,trubička z nádrže vypadla a zůstala mu v ruce...

Obrázky:
Heinzova let.fotografie,
Lety v Chuchli.

Dokumentace:

30:Heinz-Kalva:Historický materiál o prvních pokusech a vzletech inž.J.Kašpara

V pátek 8.prosince 1911 Kašpar s Čihákem vykonali předepsanou úřední zkoušku a tím prokázali,že umí létat. a tak jim bylo definitivně povoleno uspořádat veřejný let v Chuchli dne 10.prosince 1911.Bylo překrásné počasí,ovzduší klidné a celé chuchelské závodiště bylo ozářeno zimním sluncem.Návštěva obecenstva byla obrovská.Přeplněné vlaky,parníky,tramvaje stačily dopravit do Chuchle přes padesát tisíc,z nichž jen pětina se dostala do závodiště.Další tisíce diváků byly rozloženy po okolních kopcích u Chuchle,Bráníka,na Bohdalci,ve Vršovicích a každé vyvýšené místo poskytlo obyvatelům Prahy laciné,ale nádherné divadlo.Jen přes třista aut projelo po silnici k Chuchli.

Byly to aviatické produkce,které v té době upoutaly takřka na zavolání a soustředily do jednoho místa tak obrovské množství diváků,jimž odměnou byla nádherná podívaná na letící aeroplány.

Mezi návštěvníky byl Dr.K.Kramář,Dr.Rašín,Dr.Tobolka,náměstek hlavního města Prahy Seifert,vicepresident místodržitelství rytíř Vojáček, členové Českého klubu automobilistů s předsedou architektem J.Heberlem.Před třetí hodinou odpolední přijel aviatiky shlédnout a pozdravit místodržitel kníže Thun s rodinou.

Ve tři hodiny deset minut,po výstřelu z hmoždíře,aviatici nastartovali motory a ve tři hodiny dvacet minut,jako první vzlétl inž.J.Kašpar.Letěl ve směru na Zbraslav,nad kterou se otočil a stále stoupaje dosáhl nad Chuchlí 1200 m.Po něm startoval E.Čihák na svém Saulnieru.

Ve vzduchu teď kroužily dva aeroplány a " mecenáš české aviatiky". Kašparův otec dovolil se zcela nesměle zeptat pořadatelů:"A je obecenstvo výkonem spokojeno?"."Ano,je spokojeno,ba přímo nadšeno pohledem na dva aeroplány v závratné výši 1200 m."

Kašpar s Čihákem se v této výšce střídavě potkávali,vzdalovali a mizeli za úbočím blízkých kopců.Po dvacetipěti minutách letu Kašpar přistál a tři minuty po něm Čihák.Do Kašparova letadla nasedl redaktor Heinz s fotoaparátem a Kašpar s ním let opakoval.Po několika minutách letu Kašpar poklepal Heinzovi na rameno a vzkřikl:"..Vezmou ho!" a

a při tom ukazoval na Čihákův aeroplán,který letěl nízko pod nimi. Silný náraz větru pojednou nadzvedl aeroplán a Heinz se sotva stačil chytit sedadla a zachránit se tak před vypadnutím ~~z aera~~.Strašně se lekl a prudce se ohlédl,zda má Kašpara za sebou.Ten jej však uklidnil slovy:"Jen počkají s fotografováním,tady je příliš silný vítr-přeletím na druhou stranu,tam snad bude klidněji!" Největšího strašpytla by musil uklidnit Kašparův lhostejný a poklidný obličej,řekl po vykonaném letu Heinz-"při letu mu pracují jen oči a probodávají mlhu!"

"Jdeme na přistání!",vzkřikl Kašpar a Heinzovi rukou ~~potlačil~~ sbírá poněkud hlavu-"jejich velká hlava mi vadí ve výhledu na přistání!"

"Jaké to bylo?",ptají se po přistání všichni Heinze."Ne nádherné, ale jen osm minut osm sekund rozkoše a to je na mě poněkud málo, ale i tak jsem Kašparovi vděčen za těch několik nejkrásnějších chvilek svého života..."

Měl následovat let s cestujícím a tím měl být místodržící ~~Kristián~~ Thun.Na motoru bylo nutno odstranit závadu a to si vyžádalo delšího času.Mezi tím se přiblížil večer,sešeřilo se a let se vznešeným cestujícím se neuskutečnil.

Obecenstvo bylo produkcí bratranců Kašpara a Čiháka velmi nadšeno. Oba aviatici přišli do Chuchle,aby zvítězili nad příslovečnou nezpůsobilostí letiště a aby ukázali,že i zde v těch "vzduchoprázdných dírách a pytlích",jak se tomu tady tehdy říkalo,se dá úspěšně létat.

Na paměť vítězného letu věnoval "velectěnému panu inž.J.Kašparovi, v hluboké úctě podepsaný c.a k. kapelník Jan Piala pochod pro piano: "Veni-Vidi-Vici " a kapelník Josef G.Renner pochod pro dechové nástroje:Les heros des airs-Hrdinové vzduchu."Všechen tisk zaplnily oslavné ódy na vítěze nad Chuchlí a na jejich odvážné lety.

Obrázky:Kašpar a Čihák létají v Chuchli

Dokumentace:
30:Heinz Kalva:Historické materiály o prvních vzletech.
33:Dobový tisk:Sport a hry.

Byl jím František Novotný, truhlář z Hradiště na Písku u Pardubic. "Mistr Novotný-říká inž.J.Kašpar-byl sporé postavy, vždy usměvavý, dobráckého vzhledu, společenský, velmi dobrý truhlář a možno říct, všestranný řemeslník. Radoval se ze všech mých úspěchů, jakoby je sám prožíval. Moje lístost byla i lítostí jeho. Měl předobré tátovské srdce. Vzájemně jsme si rozuměli.

Při východu slunce a většinou to bývalo ještě před jeho východem, přicházel mě vzbudit. Než došel ze svého domova, poměrně vzdáleného od Pardubic, procházel krásnými Polabinami, kolem osady Cihelna, které vévodily vysoké topoly se starým čapím hnízdem, minul Arnoldův statek, kapli sv. Josefa, přešel Labský most a lávku Městské strůhy a celou tu cestu až k Veselce mi připravoval denní program. Nejšťastnější byl, když jsem celý den lítal.

Prorokem povětrnosti na jeho cestě do práce mu byla obloha vycházejícího slunce a viditelnost Kunětické hory. Ta, když ráno byla příliš jasná, věštila změnu počasí. Byla-li zahalena do ranní mlhy, předvídala pěknou pohodu. Také točící se korouhvička na hlásce pardubického zámku, umístěná ve výšce, ve které jsem nejčastěji létal, udávala směry právě vanoucích větrů. Větry od východu přinášely pěkné počasí. Znění zvonů z Dolních Ředic znamenalo brzkou změnu počasí. Stejnou proměnu počasí, většinou brzký déšť, ohlašoval pach z továrny na kávoviny, petrolky nebo vůně koření z perníkáren.

Větry nad Pardubice přicházely nejčastěji od západu a povětšině přinášely sebou vlhká mračna. Ostré větry šly od Labe. Studený vítr "fučel" ze Semtínské hráze a na druhé straně z Počápelských strání. Silné bouřky delšího trvání přicházely od západu. Rozrážely se o Týnské skály do dvou směrů. Jeden směřoval na Chlumec n/C a Hradec Králové, druhý šel na Železné hory. Bouřky jihozápadní se rozrážely o Železné hory u Míčova a o Rašťkovské skály. Bouřky přicházely nejčastěji v květnu, před nimi v březnu a dubnu to byly hůlavy. Hrozivé byly bouřky z tepla v

létě.První mlhy nastaly v srpnu po sv.Anně.Tvořily se kolem rybníků, v údolích pod lesy,nad potůčkami a mokřinami.Podzimní přišly po prvním mrazíku koncem října a začátkem listopadu s nevlídným dušičkovým počasím.Nejhustší byly v prosinci.Z houfného poletování vran a kavek se dalo usuzovat na brzké zimy a sněžení.Zimy nebyly tak tuhé, ale přetrvávaly až do jara.Oblevy byly prudké a Labe mnohdy nestačilo pojmout vodu z tajícího sněhu,vylévalo se ze břehů a zatopilo do široka okolí.

Pardubické letiště profukovaly západní větry,zvlášť silné na jeho jižní straně,kde byla Zelenobranská dubina značně prořídlá a pak v místech,kde končila.Tyto větry ovlivňovaly létání, jako větry ~~stranové~~ boční a při přelétávání lesa,jako padavé s větrem v zádech.

Jaké bude počasí?Takové byla moje první otázka,když ráno Novotný vstoupil do mého pokoje,aby mě probudil.Bylo-li venku pěkně,odpověď Novotného byla zcela jednoznačná,strohá,imperativní.„Pane inženýre, dnes musíte rychle vstávat,venku je vhodné povětří!" Novotný chtěl,abych za každého a jen trochu pěkného počasí létal.Bylo-li venku ošklivo, ~~to~~ bral na sebe tvář jako z másla.„Pane inženýr, dnes mohou zcela klidně spát. Venku je ošklivo,mraky jsou nízko a furt prší!"

Za bezvětří,ráno a večer,se mi nejlépe létalo.Aeroplán rychle stoupal a já se cítil každým dnem stále větším pánem nad ~~svým aeroplánem~~ ~~ten~~ který se postupně poddával mému řízení.

Oblačné oblohy se Novotný bál a to vždy říkal:„Takové mraky,v těch na nci číhá plno léček!" Bylo vidět,že má o mne strach.A já zase Novotného vždy poslechl a pod jeho dohledem jsem stále víc a více létal a získával na aviatickém umění,odvaze a hlavně na opatrnosti.Do své práce byl Novotný přímo zamilován a bez jeho spolupráce bych asi nikdy řádně nelétal.

Novotný každý můj let pozorně sledoval.Podle stop podvozku v trávě odhadoval délku správného startu a když jsem létal,zaposlouchán do jasného zvuku motoru,dovedl rozpoznat každou mou chybu v řízení.Byl

až příliš úzkostlivý,zvláště,když jsem se mu na obloze ztratil a hluk motoru umlkl.Byl oddán zcela aviatice a jeho oči tolikrát vyjadřovaly pro mě nesplnitelné přání.Byl by tak rád usedl do aeroplánu a nechal se mnou vynést nad své rodné Hradiště na Písku.

Já se však bál.Vždyť aviatické martirologie neustále přinášely odstrašující zprávy o stoupajícím počtu tragicky zakončených aviatických pokusů.Osud snad tomu tak chtěl,že aviatici neumírali jen tak banálně v posteli.Sám jsem to ve svých začátcích prvních aeroplánových vzletů poznal na své kůži.

Mrzelo mě to velice,když jsem Novotnému musel odmítnout:„Pane mistr,vždyť vědí,že já jsem sám.Oni mají doma ženu a děti.Dovedou si představit ony výčitky svědomí,kdyby se jim mojí vinou něco stalo!" Novotný po krátkém zamyšlení to nakonec všechno pochopil.

Za pěkného počasí se na letišti létalo.A to se zaplnilo vždy dívky,kteří přicházeli z Pardubic a blízkého okolí anebo z výletní restaurace Na Zavadilce a ze vzdálenější hospody-hájovny v Zelenobranské dubině.Stálými hosty letiště byli dragouni s poručíkem Ovčičkou, kteří zde neustále nacvičovali útok na nepřítele rozloženém po celém letišti.Háře bylo ,když pršelo.To letiště osiřelo a zesmutnělo.Nad celou tou obrovskou travnatou plochou se rozhostila zvláštní melancholická krása letištní plochy.To ustala naše práce a hovory z oblasti vysoké letecké techniky se přenesly do starostí a radosti našeho všedního života.A těch bylo také dost.Končili jsme ve Vozábově hospodě Na Zavadilce u piva,při "vuřtu a banduru" anebo syrečku.

Veřejné lety jsem si připravoval sám.Bylo to množství jednání s úřady a administrativy spojené se získáváním různých povolení,s pronájmem letiště,pojištěním,úhradou různých škod,převozem aeroplánu, atd.Novotný měl na starosti technickou stránku,přípravu letiště,postavení a hlídání hangáru,přípravy k létání.Byl zcela samostatný,spolehlivý,nepotřeboval vedení."

Obrázky:Mechanik Novotný

Dokumentace:
30:Heinz-Kalva:historický mat.o prvních vzletech v Pardubicích
28:Vzpomínky:Novotný

"Koukám, koukám, a zas koukám, co to letí za ptáka,
a on zatím po obloze Kašpar honí Čiháka."

"Kašparů Jeníčku, vylétni na chviličku,
a nepadni nám na zem, škoda by tě byla rázem."

"... máš ty ale oči z Kašparovy krávy!"

Takové byly říkánky kluků, neustále přítomných na letišti, kteří velmi ochotně panu inženýrovi Kašparovi nabízeli svoji pomoc při létání, pokud bylo třeba něco podat, postrčit, podržet nebo někam odskočit. Nejochotnější byli kluci z Ráje, Skřivánku, Jesničánek anebo z Máteřova. Svítkovští kluci (z Přerovska) byli naproti tomu zlomyslní, škodolibí, protože kde jen mohli, Kašparovu leteckou činnost narušovali. Mezi nimi byl pravděpodobně i onen žhář, který Kašparovi a Čihákovi podpálil v roce 1911 hangár.

Všichni ti výrostci s čepicemi, zvanými kašpárky, trpělivě vždy stáli opodál startu, poblíž praporku, při motorové zkoušce ve zvířeném prachu a v kouři z výfuků motoru, aby pak s "kšiltem" (štítkem čepice, po vzoru Kašpara otočeným dozadu) s jásotem uháněli za aeroplánem od hospody Na Závadilce až k Jesničánkům, přes celé cvičiště a pak zase zpět na start za rolujícím aeroplánem. Jindy zas utíkali za autem vlečeným aeroplánem, na start anebo ke košaté lípě, ke které při motorové zkoušce z nedostatku pracovníků přivazoval letadlo. Jiná parta kluků zas při startu polehávala do trávy a pozorovala, jak dlouhý byl start a jak vysoko se Kašpar vznesl nad travnatý povrch letiště.

Všichni ti kluci s velkou závistí, ale i s velkým respektem sledovali jednoho kluka z Máteřova, který měl totiž to ojedinělé štěstí, že ho inž. Kašpar znal a jednou ho vzal do aeroplánu jako pasažéra a svezl ho. Na druhé straně bylo třeba ocenit jeho velkou odvahu, že si do aeroplánu vůbec vlezl.

Tím patrně prvním pasažérem v letadle byl národní umělec Zdeněk Štěpánek, jak o tom zajímavě vypráví ve své knize vzpomínek. Byl

častým divákem a skoro denně,za tichých letních podvečerů přihlížel tomu,jak Kašpar zkoušel svá letadla.

"Kašpar v nové letecké disciplíně vedl.Byl jsem často na letišti a nevycházel jsem z nadšeného rozčílení,když se Kašparův motor rozeřval na plné obrátky a letoun se řítil po cvičišti.Zdálo se,že jen skáče po trávě,najednou se však odlepil od země,vznesl se několik metrů od země,letěl kousek nad zemí a dosti tvrdě přistál.Vřeštěli jsme radostí, obklopili letadlo a poplácávali je jako koně.

Kašpar se znal se strýcem/zMáteřova/a znal i mne.Jednou po takovém zdařilém letu,při kterém se dostal dosti vysoko,byl zřejmě v dobré náladě,a když viděl,jak zvědavě letadlo okukuji,chytil mne pod rameny a už jsem seděl na proutěném sedátku za jeho zády,jako na tandemu.Třásl jsem se vzrušením,strachem i blahem.Motor zaburácel a už jsme se hnali kupředu po execíráku.Hrozně to drncalo,měl jsem pocit,že se letadlo rozpadne,připadalo mi příliš křehké,fórové.A ten vítr!Držel jsem se křečovitě oběma rukama.Pak jsme se zvedli,udělali několikametrový skok, znovu jsme narazili na zem,div jsem nevyletěl,opět to drncalo a už jsme se zastavili.Byl jsem asi hodně zelený a vyděšený.Kašpar se mi smál,vysadil mne na zem:"Tak a mazej domů!A pozdravuj strejčka!"Asi jsem ani nepoděkoval a pelášil domů,nevýslovně šťastný,jako bych se vrátil z cesty kolem světa..."

Dokumentace:
37:Mistr Z.Štěpánek:Vzpomínky.
na kl.Čs.spisovatel

Byl to úspěšný letecký meeting v Remeši roku 1909, který nejen Francii, ale celý svět uvedl do leteckého opojení. Přímo rekordně byly lámány dálkové rekordy. Wright, který v roce 1903 ulétl 260 m, v roce 1908 podnikl let v délce 124,7 km. H. Farman v roce 1909 letěl na trati dlouhé 234,2 km, Tabuteau v roce 1910 584,7 km a Gobé v roce 1911 ulétl nonstop 740 km. Němci v roce 1912 uskutečnili přelet z Barlína, přes Vratislav do Vídně. Francouzský aviatik Jules Védrin letěl z Paříže do Madridu, Rus Abramovič z Berlína do Petrohradu a připravoval let z Pekingu do Paříže a Anglie se chystala na gigantický let z Indie do Londýna.

Rok 1912 patřil odvážným letům J. Védrina, který na svém stroji typu Deperdusin byl přímo nepřekonatelný. Jeho specialitou byly rachlostní rekordy. Na proslulém pařížském aerodromu letěl rychlostí 142,4 km/hod, a v zápětí jej překonal Bathiat rychlostí 150/km/hod. Védrin nato znovu získal rychlostní rekord 159,3 km/hod.

Počet letadel, která v roce 1909 úspěšně létala, se dal na prstech spočítat. V roce 1912 již bylo vyrobeno 1360 letadel o celkové motorické síle 60.000 kW. Spotřebovalo se 8000 ks vrtulí a v aeroplánech se svezlo 1200 pasažérů. Ulétlo se celkem 2,600.000 km. Počet všech diplomovaných letců kolem roku 1912 byl 900 a z nich bylo ve Francii 55 %.

Létat mohli již jen diplomovaní letci.

Milionové finanční částky se vynakládaly na zařízení, která by zabezpečovala bezpečnost letů a zachránila životy letců. Statistiky však mluví o stoupajícím počtu havárií. I když tyto letecké tragédie vzrušují veřejnost, jejich narůstající počet letecký pokrok nemohou zastavit. Létat se bude dál, pokud místo letadel se ~~nevynalezne~~ nedojde něco jiného...

Povolání aviatika zůstávalo při tom všem velmi výnosné. Vedle pohádkových honorářů L. Blériota, aviatik Graham White obdržel více než půl milionu K za to, že na letadle Wright obletěl v Newyorském přístavu sochu Svobody. Letecký meeting v USA ve Philadelphii byl dotován dvěma miliony K. Vítězové aviatického týdne ve Vídni obdrželi statisícové honoráře. Francouzský časopis Justice vypsal cenu 100.000 Fr pro

toho,kdo vynalezne "vzdušné kolo"-avietu,která se lidskou silou zvedne do výše 10 cm a uletne vzdálenost 1 m.

Aviatiky,sotva vyrostlé z dětských střevíčků,se hned v jejich počátcích uchopili vojáci a začali si ji přizpůsobovat svým potřebám. Cvičili se letci pro nově konstruovaná vojenská letadla vyráběná ve velkém počtu.Velké odměny se vypisovaly za vynálezy přesných přístrojů na odhazování pum z letících aeroplánů a střelby z palubních zbraní,na konstrukce opancéřovaných letadel a aeroplánů,jež by byly schopné vzlétnout a přistát na vodní hladině-hydroplánů.

V roce 1912 měla Francie 500 letadel,Německo 150,Rusko 140,Anglie 65,Italie 50,Rakousko 20 a pro každé letadlo byl vycvičen přibližně jeden pilot.

Na vojenskou aviatiku uvolnila v roce 1912 Francie 22 milionů Fr. a rozpočet pro rok 1913 uvažoval o 25 milionech Fr.Anglie budovala vedle flotily válečného loďstva velké eskadry hydroplánů a Německo bombardovací eskadry těžkých aeroplánů.

Byla ~~Je~~ také snaha využít aeroplánů k mírovým účelům V Německu,mezi Heidelbergem a Manheimem a mezi Borkem a Brückem se vybudovala letecká pošta,poprvé využitá při korunovaci anglického krále a tehdy vynesla zisk 35 000 K.

Vše to svědčilo o mohutném nástupu rozvoje aviatiky,který v poměrně krátké době dosáhl obrovských úspěchů.

Tuhá zima si vynutila dlouhotrvající klid na letišti v Pardubicích. Zimní letecká činnost se omezovala ~~tehdy~~ jen na provětrávání aeroplánů a hangáru, aby plíseň a vlhkost nenarušily zařízení hangáru, a potahy křídel a dřevěnou konstrukci letadla. To se vždy aeroplány vytáhly před hangár, spustil motor, uvedl se do tůr a po krátké době chodu motoru se letadla opět zatáhla do hangáru. V Kašparových dílnách na Veselce rovněž ustal ruch, v minulosti vždy tak čilý. Oživlo ~~tehdy~~ Kašparovo rýsovací prkno, na němž se v plné krásе objevila nová konstrukce Kašparova dvouplošníku, dvou- až třísedadlového, s některými konstrukčními prvky typu Avro, se silnějším motorem. Navržen byl motor Argus 73,6 kW. Kašpar ve svých dílnách zaměstnával osvědčeného truhláře i mechanika Františka Novotného, který stačil na všechny práce spojené se stavbou, opravou a přípravou aeroplánu na létání. Ten přes zimu podrobil Kašparův aeroplán důkladné revizi. Vyměnil potahy křídel a na motoru provedl nejnutnější opravy. Čekalo se jen na pěkné počasí a až snih zcela sleze, oschne startovací dráha a ustanou větry. Kašpar ani přes tuto zimu nevyvíjel zvláštní činnost spojenou s propagací a organizací plánovaných veřejných vzletů, kdysi tak ~~v minulých létech~~ horlivou. Teď se daleko více, ~~jak jindy~~ začínal zajímat o hospodářství provozované dosud jenom jeho otcem.

~~Dne~~ 15. března 1912 se obloha vyjasnila a Kašpar se hned připravil k prvnímu letu v tomto roce. Navlékl na sebe pod kombinézu nový černý vlněný svetr a přes hlavu si přetáhl rovněž tak novou vlněnou černou kapuci s průzory pro oči. Aeroplán jako vždy asistentem Novotným vzorně připravený přivedl Kašpar do plných otáček a to bylo pro Novotného znamením ~~pusťte~~! Kašpar vzlétl a letěl ještě nad zasněženou krajinou v okolí pardubického letiště. Bílé ještě zasněžené plochy se střídaly s černými, na ~~kterých~~ nich roztál a vše to měnilo ráz krajiny a ztěžovalo Kašparovi orientaci při startu a přistání. Kašpar stále stoupal a

ve spirále a velkých kruzích zalétával daleko od letiště až za Jesenišánky.Když byl ve výšce asi 250 m,zpozoroval,že mu vynechává motor, že běží ~~než~~ jen na tři válce a že z motoru vystřikuje palivová směs,která u výfuků,vyvedených poměrně vysoko a rozpálených,se mění v černý dým a pak v oheň.Motor,rovněž rozpálený a zastříkaný palivovou směsí, se vzňal.Plameny v zápětí ošlehly kus křídla,trupu a šlehly Kašparovi po obličeji, chráněném vlněnou kuklou.Kašpar pohotově uzavřel přítok benzínu,vypnul zapalování,letoun prudce sklopil a uvedl do prudkého klesání,aby oheň uhasil. A co nejrychleji přistál na kraji letiště,u ~~kterého~~ něhož se právě nacházel.Lidé, ~~kteří~~ kteří vždy Kašpara,když létal, ~~na oblohu~~ sledovali a "trnuli hrůzou",jak to s ~~Kašparem~~ ním v hořícím aeroplánu dopadne.Kašpar po rychlém sestupu a úspěšném vymanévrování dosedl na kraj letiště,ale již s uhašeným ohněm, ale a velmi znatelnými stopami ohně na křídlech,předním potahu trupu a ~~Kašparově~~ svém obličeji.

Kašpar motor ihned vymontoval a ještě v hangáru jej rozebral. Ale poškození motoru bylo takového rázu,že závada nemohla být opravena v ~~Kašparových~~ leteckých dílnách a motor musel být odeslán do Wiener Neustadt do Daimlerových dílen k opravě.

Byl to Kašparův jediný motor a jeho velká závada hned v počátku roku narušila celou jeho aviatickou činnost na veřejnosti.Kašpar uvažoval o zakoupení nového motoru, ale když ~~byl~~ uznal velkou cenu motoru a celkový finanční efekt ~~jeho~~ celého leteckého podnikání,od koupě nového motoru ustoupil.Byl si vědom,že dosavadní letecké produkce,tak, jak je provozoval,start,okruhy,různé osmičky a přistání,již tolik obecenstvo nepřitahují a že veřejné produkce po finanční stránce začínají pro něho být ztrátové.Létání, provozované jím dosud jako sport,stratilo u něho na významu a pak poslední jeho pád s aeroplánem a let v hořícím letadle jej odradily natolik,že byl již v leteckém podnikání velmi opatrný.

Dokumentace:
Dobový tisk:33/b,i.

Po Kašparově resignaci se ujal s velkým zápalem létání na veřejnosti ~~Kašparův~~ jeho bratranec Eugen Čihák. ~~Dne~~ 6.dubna 1912 létal veřejně v Ústí n/Orlicí. ~~Dne~~ 1.května 1912 se Čihák v Pardubicích podrobil pilotní zkoušce před komisí Rakouského aeroklubu. Zkušebním komisařem byl hejtman Vilém Booms z Vídně , za český Aeroklub byl přítomen redaktor J.Kalva a za Aviatické družstvo Pardubice baron A.Kraus a císařský rada inž.Z.Kruliš. Podmínky pilotní zkoušky byly tentokrát přísnější, než tomu bylo za Kašparových zkoušek ve Vídni v roce 1911. Zkouška pozůstávala ze tří letů. Dva byly dálkové, na uzavřeném okruhu, dlouhém 5 km, při čemž zkoušený musel oblétnout dva pylony ve vzdálenosti 500 m systémem několika osmiček a musel přistát s vypnutým motorem. Třetí let byl výškový, kdy letec musel dosáhnout výšky 100m nad místem startu a poté přistát klouzavým letem, nejdále 50 m od předem určeného místa ~~přistání~~. S daným úkolem se Čihák velmi dobře vypořádal a i dané podmínky překonal. ~~Dne~~ 5.května 1912 létal veřejně v Kutné Hoře, 12.5. ~~1912~~ létal v Turnově a 19.května v Mladé Boleslavi. Program letů byl vesměs stejný, bez zvláštních příhod a vzrušení. Letům přihlížel vždy J. Kašpar, ~~neb~~ pokud stále ještě neměl opravený motor pro vlastní veřejné vystoupení. Na ~~den~~ 2.a 3.června byl ohlášen společný veřejný let v Brně, ale byl pro špatné počasí odvolán a opakován 7.června 1912. Čihákův veřejný let v Brně na vojenském cvičišti u Králova pole před asi 10.000 diváky trval 15 minut. Mnoho dalších diváků sledovalo veřejný let ze vzdálených kopců a polí, takže Čihákův let mohlo shlédnout celkem ~~skoro~~ asi 40.000 diváků. Čihák startoval až večer v šest hodin za poměrně silného větru a motor mu příliš netáhl. Po ~~celkem~~ krásné produkci, při přistávání jej srazil vítr k zemi, Čihák havaroval a poškodil si ostruhu a směrové kormidlo. Sám zůstal nezraněn.

Ve stejné době obdržel Kašpar svůj opravený motor a hned se připravil na společnou produkci s bratrancem Čihákem v Jindřichově Hradci.

Veřejný let byl ohlášen na 28.července ~~1912~~ v Jindřichově Hradci.Ale zase se dostavila smůla.E.Čihák musel absolvovat odložený veřejný vzlet v Citolibech u Loun,takže v Jindřichově Hradci musel Kašpar letět sám.Krátce po startu ~~Kašparovi~~ mu však vysadil motor a letoun skončil svůj let po těžké havárii v bramboříšti.Tímto letem,aniž by to Kašpar ~~sám~~ tušil, zakončil svoji slavnou leteckou činnost před veřejností a ~~Kašparovo~~ jeho místo plně zaujali Eugen Čihák a jeho bratři.Ti si do této doby pořídili celkem tři aeroplány,vesměs ~~to~~ kopie původního Saulnierova aeroplánu.Jeden typ z roku 1911 se tvarem křídla podobal Etrichově holubici.V pořadí šestý aeroplán si Čihák specielně postavil pro připravovaný závod"Královstvím českým."Byl to malý obratný jednoplošník,vybavený palubními přístroji,s motorem Gnôme 37 kW.Při zkušebním letu ~~dne~~ 26.srpna 1912 se mu však utrhlo kormidlo,došlo k těžké havárii a k Čihákově těžkému zranění kolena.

Po uzdravení E.Čihák létal s úspěchem ~~dne~~ 20.října 1912 v Brandýse n/L. a 27.10.1912 v Klatovech.

Na podzim 1912 postavili bratři Čihákové nové letadlo s rotačním motorem Gnôme 37 kW,nesoucí označení Rapid.

Obrázky:veřejný let v Ústí n/O,v Brně

Dokumentace:
Dobový tisk:33/b,d,i

Veřejným letům sympatického aviatika Franty Šimůnka z Nuslí na pankrácké planině přihlíželo ~~dne~~ 1.září 1912 téměř tři tisíce diváků a nadšeně mu tleskalo.Let pořádala Ústřední matice školská,Národní jednota pošumavská,Národní jednota severočeská a Sokol v Nuslích.Přijel se podívat i inž.J.Kašpar s baronem A.Krausem a vzletu přihlížel také ruský aviatik Slavarosov se svým asistentem Goldmannem.

Počasí létání příliš nepřálo a nakonec to vypadalo tak,že se veřejný let ani neuskuteční.K večeru se trochu umoudřilo.Šimůnek dal ihned vytáhnout aeroplán z hangáru a rychle vzlétl.Udělal dva okruhy nad letištěm,jeden ve dvaceti metrech a druhý ve výši třiceti metrů.Veřejný let se sice vydařil,ale finanční jeho efekt byl žalostný.

Šimůnek létal v Nuslích na zcela novém stroji,který si postavil asi za čtyři dny s pomocí svých vyučenců Josefa Šnejberka a J.Kafky. Aeroplán nejdříve vyzkoušel na letišti v Borech u Plzně,kde také vykonal pilotní zkoušku před komisí,které předsedal inž.L.Procházka z Plzně.Dopadla dobře.Šimůnek spokojen odjel z Plzně a hodlal své letecké úspěchy ~~v létání~~ nějak zpeněžit,aby mu aspoň částečně pomohly uhradit proinvestovaný kapitál ve stavbě letadel.Rozhodl se proto pro pořádání veřejných letů.Vzpomínaný veřejný let se mu vydařil,ale výtěžek byl tak malý,že Šimůnkovi po celkovém vyúčtování zůstalo 23 K. Rozhodl se proto po velké reklamě veřejný let opakovat následující neděli.Let však musel být pro špatné počasí odřeknut.Polovina obecenstva,která se na letiště dostavila,"eintrit" nezaplatila,neb nevěřila,že se Frantovi Šimůnkovi let podaří."Lítali zde již všelijací aviatici,z Francie,Německa a žádnému se let nepodařil,natož pak nějakému Frantovi z Nuslí"!,vykřikovali diváci při vymáhání vstupného.

Další let uskutečnil Šimůnek v Plzni,ale byl pro něho rovněž prodělkem,i když režie letu byla celkem malá a byla subvencována městem ve výši 200 K.

Šimůnkovo aviatické podnikání mělo stále mnoho nedostatků.V první řadě to byl nedostatek provozního kapitálu a k tomu příslovečná smůla. Při vzletu v Plzni si poškodil podvozek a to hned využili pořadatelé ve svůj prospěch a z honoráře mu hned odpočítali polovinu.Šimůnka to natolik odradilo,že aeroplán rozložil,přestavěl jej a připravil pro nové vystoupení,které si naplánoval na dobu po žních roku 1914. Úřední povolení pro konání veřejných letů však již neobdržel.

Obrázky:Šimůnek na veřejných letech

Dokumentace:
28/s:Šimůnek,vzpomínky

83. LETECKÝ ZÁVOD, KTERÝ SE NELETĚL

Letectví u nás v českých zemích a také jinde ve světě, se rozvíjelo jen zásluhou odvahy a nadšení několika málo jednotlivců, ale hlavně s nedostatkem vlastních finančních prostředků. Nebyla žádná instituce, která by tuto oblast nově se rozvíjející techniky finančně subvencovala.

U nás se nakonec přeci jenom cosi změnilo.

Sbor obecních radních Královského hlavního města Prahy, císařský rada J. Červený, Frant. Soukup a Václav Štěpánek, předložil slavné městské radě v roce 1912 návrh na podporu slibně se rozvíjející české aviatiky ve výši 5.000 K, jež by se dostala aviatice formou uspořádání leteckého závodu Královstvím českým, nazvaným prozatím "1. český okružní let". V návrhu bylo uvedeno:

" V měsíci květnu 1912, pokud možno ve dnech svatojánských, budiž uspořádán 1. český okružní let, nejméně 100 km dlouhý, jehož hlavním cílem budiž Praha. Všechny podmínky k uspořádání letu, jakož i způsob použití subvence, ponechávají se na vůli pořadatelskému komitétu, který bude vytvořen ze čtyř zástupců, jmenovaných radou Královského hlavního města Prahy, jednoho zástupce města Pardubic a redaktorů J. Kalvy, Heinze a Horáčka.

1. etapa závodu se poletí ve dnech 5. a 6. května na trati: Praha-Chuchle-Poděbrady-Hradec Králové-Pardubice.

2. etapa závodu se poletí ve dnech 8. a 9. května na trati Pardubice-Čáslav -Praha Chuchle.

Za účelem rozmnožení této subvence pro aviatický podnik se doporučuje obrátit se o podporu ke všem městům, jichž by se tento let dotýkal a každému městu, které by přispělo obnosem nejméně 1.000 K se vyhražuje právo jmenovati si do pořadatelského komitétu jednoho zástupce. Získaných subvencí budiž použito tak, že se nejprve ustanoví menší odměny za start v závodě a zbytek se rozdělí na tři ceny.

Zdá se, že bude přijata i zásada, že let s cestujícím bude hodnocen o 25 % výše než let bez něho. Zásadu tuto nutno schvalovati, neb beze

vší pochybnosti letadlo nemůže zůstati dopravním prostředkem pou-
stevníků ovzduší, nýbrž vyhoví praktickému poslání jenom tehdy, po-
skytnělí se co nejvíce míst cestujícím a popřípadě i náhradnímu
řidiči.

Na schůzi dne 17.května výbor 1.českého okružního letu, v níž zase-
dal obecní starší radní (F.Soukup, cís.rada J.Červený, soudce Matuš,
členové Aviatického družstva Pardubice starosta města inž.J.Prokop,
cís.rada Kruliš, dále zástupci Aviatického družstva v Praze arch.
Heberle, J.Kalva, Heinz, inž.Borůvka, pokladník Groh, Dr.Sum) se rozhodli
o odložení letu na 17.a 18.srpna 1912 na dobu, kdy nebude na polích
obilí a kdy nedojde k velkým škodám. Mluvilo se též o dalších sub-
vencích letu . .Aviatické družstvo Pardubice věnovalo 450 K avia-
tikům, kteří doletnou do Pardubic, obecní úřad v Radotíně daroval
100 K. Byly též předloženy technické propozice závodu."

Závod takto připravený se však nekonal, a to z nedostatků letců,
letadel a jiných závad, jež se v průběhu projednávání závodu vyskytly.

Jedině Kalvův článek v časopise Sport a hry formou fejetonu, vychá-
zejícím na pokračování, vylíčil letecké veřejnosti velmi živě průběh
jakoby letného závodu. Popsal technicky zúčastněné typy letadel,
uvedl charakteristiky závodících letců, jejich morální přístup k
k závodu, popsal i závady, které se mohly během závodu vyskytnout
a uvedl i pomyslné vítěze velmi obtížného leteckého závodu, který
se nikdy neletěl...

Obrázek: úryvky z fejetonu
čas. Sport a hry.

Dokumentace:
dobový tisk: 33/b

Na automobilové výstavě v Praze v roce 1913 budil všeobecnou pozornost nejnovější jednoplošník,monoplán,bratří Čiháků,který nad jiné vystavované aeroplány vynikal odvážnou konstrukcí a elegancí.

Bratří Čihákové ve stavbě letadel upustili od vlastní konstrukce a pro své nové letadlo využili stávající a osvědčené prvky francouzských letadel typu Nieuport,Hanriot,Cuadron,Morane Solnier a Borel. Tím se podařilo bratřím Čiháků,Eugenovi,Hugovi a Francimu,ve spolupráci s dobrým kolektivem řemeslníků,z nichž velmi dobrou práci odváděli truhlář Jan Svoboda a strojník Jan Chmelík,postavit jednoplošník velmi dobrých letových vlastností.

Trup letadla byl dřevěný,čtverhranný,potažený plátnem,dosti hluboký,který za sedadlem pilota se zúžoval a končil krátkou,vodorovnou hranou se směrovým a výškovým kormidlem,později vybaveným též stabilizátorem.

Do trupu letadla byl zamontován rotační motor Gnome výkonu 37 kW s vrtulí Chauvier o průměru 2,5 m a stoupání 2,1 m.Motor spotřeboval za hodinu 15 kg benzínu a 4 kg oleje.

Nádržky na olej a benzín byly hned za motorem a za nimi sedadlo pilota,položené hluboko v trupu tak,že pilotu z něj vyčnívala ~~tolik~~ jen hlava.Z pilotního sedadla byl velmi dobrý výhled.

Přistávací zařízení tvořil podvozek typu Caudron,dřevěný,s balónovými pneumatikami a dřevěná,odpérovaná ostruha,uložená ve zvláštní pyramidě pod trupem letadla.

Křídla tvořily dva podélníky,jež se zasunovaly do otvoru v trupu. ~~Sad~~ Zadní hrana křídel byla delší než přední,konce křídel byly zaokrouhlené,profil křídel byl parabolický s největší tloušťkou křídla poblíž předního podélníku.Výztuhy křídel tvořilo osm drátů a osm ocelových lan zdola.Horní dráty vedly k nízké pyramidě před pilotem a k ní byly připevněny napínacími a rychle odpínatelnými šrouby.Lanka řízení

vedlo vnitřkem trupu.Řízení tvořil volant,se šikmým hřídelem a otáčením působil na směrové kormidlo,vertikálním pohybem na kormidlo výškové a vykláněním do stran,pomocí lana přes spodní malou pyramidu na křivení pružných konců křídel.Nožní páku neměl.

Zmenšení čelního odporu docílil kapotou motoru,která současně chránila pilota před stříkáním oleje z motoru.

Jednoplošník měl rozpětí 8m,délku 6 m,výšku 2,5 m,nosnou plochu 10m^2.Hmotnost prázdného letadla byla 190 kg,zatíženého 380 kg.Rychlost aeroplánu byla 130 km/hod,největší docílená rychlost 160 km/hod. Proto také Čihák nazval právem aeroplán "Rapid".Rapid měl skutečně celou řadu dobrých letových vlastností a svým výkonem mohl se vyrovnat zahraničním strojům.

Čihák byl pro rok 1913 velmi dobře vybaven,takže mohl vykonat celou řadu veřejných letů v různých městech.Program veřejných letů byl ale zcela jednoduchý.Byly to ukázkové lety s několikaminutovým trváním,zpestřené někdy různě vykrucovanými osmičkami,klouzavým letem bez zvláštních příhod,které by bylo třeba zvlášť vyzdvihnout.

První veřejný let v roce1913 vykonal 3.května v Hradci Králové, pak následovaly lety:22.května v Prostějově,6.července v Benešově, 13.července v Rakovníku,27.července v Hodoníně,10.srpna v Rokycanech, 24.srpna v Kralupech,31.srpna v Boskovicích,7.září v Jilemnici, 12.října v Rychnově n/K a 19.října v Praze.

V Praze-Chuchli létal sám.Počasí mu nepřálo,byla mlha a tak musel ze svého programu vynechat pokus o výškový,vytrvalostní a rychlostní rekord a předvést divákům ~~tolik~~ jen ukázkový let.Po krátké zkoušce motoru rychle odstartoval a začal kroužit nad závodištěm.Mlha houstla,bránila mu ve výhledu a tak přistál po letu trvajícím 10 minut 25 sec.Vzlétl ještě jednou,ale pro poruchu na motoru přistál a tím veřejný vzlet v Praze ukončil.

Obrázky:Čihákův Rapid Dokumentace:33/b/d

Čihákovy aeroplány byly svými letovými vlastnostmi natolik úspěšné, že se Čihák rozhodl je vyrábět továrním způsobem.V Pardubicích na Skřivánku ve vlastním objektu založil "letecké dílny".Potřebný počáteční kapitál měl a pro své plány získal majitele truhlárem Jana Svobodu a strojírny Jana Chmelíka.Od francouzských továren získal příslib na dodávku leteckých motorů.Počátkem roku 1913 ohlásil výrobu prvních českých letadel pod firmou:"ČIHÁK FRÉRES AERONAUTIQUE - CONSTRUKTION ET ÉCOLE D'AVIATION-PARDUBICE-BOHÊME ."

Podrobnosti o vyráběných letadlech obsahoval tento prospekt:

"Po mnoho let se zabýváme výrobou monoplánů,které vesměs vždy uspokojily interessenty v požadavcích na ně kladených.Letošní model RAPID 1913 předstihuje svými vlastnostmi veškeré dosavadní rakouské a německé aeroplány tak,že se řadí čestně po bok nejlepším aparátům francouzským.

Vyrábíme následující druhy monoplánů RAPID 1913:

Typ	Motor	Výkon k/W	Vrtule průměr/stoupání cm	Hmotnost kg	Rychlost km/hod.	Délka/šířka cm	Cena K
A školní	AN	22	240/140	300	90	730/840	8700
B sportov.	AN	45	240/140	200	120	720/840	11000
C sportov.	GN	39	250/140	190	140	600/800	17000
D Záv.voj.	GN	59	250/210	210	157	600/800	20000
E Záv.voj.	GN	74	250/230	230	165	600/800	28000
F vojenský	GN	74	250/240	260	177	600/800	36000
G vojenský	GN	39	250/180	270	117	600/800	20000
H vojenský	GN	39	250/200	280	127	720/970	22000
I vojenský	GN	74	250/225	300	137	720/970	30000
J vojenský	GN	74	250/200	330	145	720/970	39000
K vojenský	AR	74	250/100	350	129	720/970	20000

Motor:AN-Anzani,GN-Gnôme,AR-Argus

Jmenované aparáty vyznačují se absolutní stabilitou v letu i při sklouzavém letu,překvapující rychlostí a stoupavostí.Při jednoduchém provedení jsou velice pevné a lehké.Jednoplošníky tyto vykonaly dlouhé přespolní lety a osvědčily se jako naprosto spolehlivé a bezvadně fungující letadla.Aparáty se dají dvěma lidmi

za deset minut zmontovati a též v deseti minutách rozmontované znovu zmontovat a ke vzletu připravit.

Letadla dodáváme za tři týdny po obdržení objednávky.

Při objednávce nutno zaslati polovinu kupní ceny v hotovosti a druhou polovinu kupní ceny jest zaplatiti při převzetí aparátu.

Přejímání aparátu se děje v Pardubicích tím způsobem,že aparát se se předvede v letu,čímž aparát je převzat.

Obaly se účtují zvlášť a neberou se zpět.Doprava se děje na účet a nebezpečí kupujícího."

Z celého oboru leteckého podnikání v Pardubicích zůstalo ~~než~~ vydání firemního prospektu.Objednávky nikdy nedošly...

Obrázky: firemní prospekt

Dokumentace: prospekt

86. STARÝ PÁN ODCHÁZÍ

Den 3.května 1913 byl pro inž.J.Kašpara jedním z nejsmutnějších, jak oznamoval svým přátelům a známým-"potkala mne bolestná událost, zemřel mi milovaný otec.

Šlechetné otcovské srdce,které se tolikrát svíralo strachem o mě, kdykoliv jsem se na vratkém stroji vznášel vysoko ve vzduchu-nadobro umlklo."

"Starý pán",jak se mu v širokém okruhu přátel v Pardubicích říkalo, stále svým mladistvým nadšením podporoval neutuchající zájem syna o letectví,sledoval neúnavně jeho činnost a úspěchy v aviatice.

Starého pána si všichni spoluobčané vážili,protože v něm vždy viděli dobrého,skromného,spravedlivého a neúnavného pracovitého muže,ryzího charakteru.

Stejnou oblibu si získal u občanů v přečetných městech v Čechách a na Moravě,ve kterých se zúčastnil aviatických produkcí svého syna.Měl o "Jeníčka" stálé obavy,i když to nedal nikdy najevo a jen neustále nabádal jeho a jeho spolupracovníky k opatrnosti.Dbal o to,aby jeho aeroplán byl udržován ve vzorném pořádku,vydržoval mu mechanika a sám se několikrát přesvědčil,zda ten neb onen šroub je utažen a dráty napnuty.

A vítr,toho úhlavního nepřítele aviatiky,ten si pohlídal sám. Před každým vzletem svého syna bylo vidět starého pána,jak vybíhá na volné prostranství před hangár,znalecky zkoumá oblohu,sleduje její čistotu a zdviženým,naslíněným prstem zjišťuje směr a sílu právě vanoucího větru.Starý pán,jak jen mohl,nejen aviatice,ale i jiným,svým způsobem vždy pomohl.Nikdy na sebe nechtěl slyšet slova chvály,za tu neb onu oběť,kterou přinášel,za námahu anebo práci,finanční podporu,kterou pro zdar určité věci vykonal.

Nato uměl vždy mávnout rukou a dát pohotově odpověď:"Ach,což pak já-hlavně,že všichni byli spokojeni!"

Starý pán, mecenáš pardubické a zcela právem možno říci i české aviatiky odešel a s ním, jak se také brzy ukázalo, doznělo předválečná aviatická sláva Pardubic.

Obrázek: Kašparův otec

Dokumentace:
29/a

"Hrčení aeroplánu se dostalo až před samotné dveře rajské říše. Svatý Petr se jen pousmál, pootevřel okno a vlídně pokynul užaslému aviatikovi. Poněvadž byl již před tím informován, že aeroplán i aviatik je německého původu, utrousil ze svých stařeckých úst: No, endlich Bier...!"

To se stalo v Josefově na vojenském cvičišti, na kterém v roce 1910 uspořádal inž. Jan Kašpar, v pořadí třetí svůj veřejný let a kam v roce 1911 přemístil své dílny a leteckou činnost z Vídně Ignác Etrich. Ve svých leteckých dílnách, poblíž Nového Plesa, pokračoval v klidu v nových konstrukcích svých aeroplánů. Z původních leteckých dílen z Oberaltstadtu u Trutnova vzešel nový typ letadla, které podle vidlicovitě rozdvojeného ocasu dostal název Etrich Schwalbe. Tento typ aeroplánu dosahoval rychlosti 120 km/hod, a výšky 1000 m dosáhl za osm minut. Po Karlu Illnerovi, který letadlo zalétával, převzal létání na něm oberleutnant Bier, který sem do Josefova zajížděl až z Vídeňského Nového Města společně s francouzskou letkyní Mlle Geronne. Nadporučík Bier létal stále ve výškách nad 1000 m a na tomto letounu Schwalbe získal v Josefově proslulý výškový rekord dosažením výšky 2400 m.

K výškovým letům nadporučíka Biera nad Josefovem se váže ono shora uvedené žertovné vyprávění o leteckém Josefově, které se dostalo až do městské kroniky města Josefova, jak nadporučík Bier létal tak vysoko, "až se dostal z dohledu lidského vidění před brány nebeské ..."

V roce 1922 byla v dílnách v Josefově postavena první aerolimuzína na světě pro 2-3 osoby s motorem Daimler 47,8 kW. Byla 8,3 m dlouhá, měla rozpětí 13 m, vysoká byla 2,6 m, nosné plochy měly 31,2 m^2. V části prostoru pro posádku byl letoun dobře prosklený, měl příďový podvozek a výborné letové vlastnosti.

Letadla Schwalbe a limuzína nenašla dalšího využití v letectví a zůstala jen v prototypech.

Nejúspěšnější Etrichovo letadlo bylo Etrich Taube.Vyráběl jej v licenci nově vzniklý letecký průmysl v Rakousku,Německu a v Itálii. Velký zisk z prodeje těchto letadel hlavně armádě způsobil,že některé letecké továrny jej v mírně pozměněné formě vyráběly bez licenčního povolení.Etrichovi pak nezbývalo nic jiného,než aby vedle své konstruktérské práce se ucházel o uznání licenčních práv a zaměstnával se vymáháním licenčních poplatků,jichž hodnota dosahovala velké sumy.

Proti Etrichovi vystoupil zcela veřejně v té době profesor Friedrich Ahlborn z Hamburku,když se ~~byl~~ prohlásil za duševního otce Etrichových letadel.Etrichovi několikrát připomenul svoji studii "O stabilitě drakovitých letadel" a v ní zvláště onu pasáž,ve které mezi jiným uvádí,"že mezi přírodními vzory,které si konstruktér letadel může vybrat,je i semeno jihoamerické rostliny Zanonia Macrocarpa.Semeno toto je opatřeno křídlem autostabilního profilu,jež mu umožňuje zalétnout na sta kilometrů od místa výskytu."A tuto základní myšlenku prof.Ahlborna převzal Etrich k vytvoření svého typického, velmi úspěšného "Etrichova křídla."

Toto "hašteřivé údobí svého života" uzavírá Etrich tím,že odprodává výrobní licenci Etrich Taube německé firmě Rumpler-Luftfahrzeugbau,Gm.B.H.Johanisthal,rakouské firmě Jakub Lohner&Co Wien-Floridsdorf a leteckému vojenskému arsenálu Flugzeugwerke Fischamend.

Etrich se nakonec ještě pouští do podnikání a zakládá v Liebau /Slezsko-~~Pln~~ české/ leteckou továrnu Etrich Fliegerwerke, která má vyrábět moderní vojenskou verzi letadla Etrich Taube.Továrna však brzy splynula s Maschinenfabrik Krüger a Brandenburgischewerke Berlin.

V roce 1917 se Etrich nadobro vzdává zbrojařského průmyslu a své podíly prodává zbrojařskému podniku Grossindustriellen Camillo Castiglione v Berlíně a vrací se k původnímu zaměstnání a řízení textilní továrny v Turnově.V letectví pracuje soukromě a z jeho dílen vychází v roce 1929 sportovní letoun s motorem o výkonu 33 kW,kterému však vojenská správa nevydává technické osvědčení.Etrich odchází z Turnova v r.1946 do NSR,pak do Rakouska a jako Dr.Ing.h.c.zemřel 4.2. 1967 v Salzburgu v Rakousku. ./.

Obrázky: Etrichovy dílny a letadla v Josefově

Dokumentace:

32/g,e
26

Mezi prvními rakouskouherskými vojenskými letci oloužil i Čech, rodák z Prahy, oberleutnant (nadporučík) Rudolf Holeka. Inspirován Kašparovými veřejnými lety v Praze-Vysočanech, uposlechl první výzvy "císaře pána" a jako příslušník pěchoty se přihlásil do prvního výcviku rakousko-uherských letců. Zdhy na sebe upozornil odvahou a úspěšnými dálkovými lety.

Druhého června 1913 podnikl dálkový let Vídeň-Praha. Zabloudil a místo do Prahy zaletěl až k Pardubicům a přistál nouzově na louce u Starých Čivic, západně od Pardubic. Zpráva o přistání vojenského dvouplošníku typu Lohner Pfeil se bleskurychle rozšířila po Pardubicích a na místo přistání se ihned dostavilo četnictvo, vojsko, zástupci města a členové Aviatického družstva Pardubice, včele s inž. Kašparem, Čihákem, baronem Krausem a inž. Kralíčem. Aeroplán pod dozorem nadporučíka Holeky a kaprála mechanika Čapka byl rozložen, trup připojen k žebřiňáku s kravským potahem, rozložená křídla nesla četa dragounů a za dozoru dragounského poručíka na koni se průvod přesunul s aeroplánem na Kašparovo letiště, asi 5 km vzdáleném od místa nouzového přistání. Zde byl aeroplán v hangáru Aviatického družstva sestaven a hlídán vojenskou stráží až do doby odletu.

Nadporučík Holeka a kaprál Čapek byli odvezeni Kašparovým autem do města a stali se hosty Aviatického družstva. Byli ubytováni v hotelu Veselka a přijati městem na slavnostním banketu v hotelu. Účet za slavnostní pohoštění vyznal na 35 K.

Ke zpátečnímu letu do Vídně přes Prahu se oba letci připravili na den 3. červen 1913. Silná ranní bouřka jim znemožnila start a poněvadž počasí nevěstilo nic dobrého, byl start odložen. Vanul neustále silný vítr proti směru připravovaného startu. Na letišti se shromáždilo asi 2000 diváků. Přišel i truhlář J. Svoboda a daroval nadporučíkovi Holekovi svůj vyrobenou vrtuli k vyzkoušení v rakouskouherském letectvu.

Rozloučit se přišlo Aviatické družstvo Pardubice a město se svými zástupci.Byl tu náměstek starosty města Sochor,baron A.Kraus,inž.Kruliš a Eugen Čihák.Dostavila se početná delegace pardubické posádky,z nichž dva důstojníci se zúčastnili povinných zkušebních letů,které podle vojenských bezpečnostních leteckých předpisů musely být vykonány každý den před započetím létání a po každé opravě,smontování letadla.

Desátník-mechanik Čapek uvedl stroj do bezvadného pořádku a ráno dne 4.června,v 6,15 hod,dvouplošník,pozdravován obecenstvem,vzlétl na cestu do Prahy,a to po stejné trase,po níž v roce 1911 letěl Jan Kašpar.Holeka letěl ve výšce 800-1000 m a po celou délku jeho letu až do Prahy byl jeho let sledován zpravodajskou službou,která zájemce informovala o průběhu letu.

Praha se Holekovi,stejně tak jako Kašparovi,zjevila v průmyslovém kouřmu a jen s velkými obtížemi se orientoval nad městem.Z bezpečnostních důvodů vystoupil až do výše 1200 m,přelétl Vinohrady a obloukem mířil k Bílé Hoře,kde měl přistát.Před Malým Břevnovem,na vojenském cvičišti,byl již v půl šesté ráno očekáván početnou skupinou novinářů,kterým velmi ochotně zapůjčil auto člen Aviatického družstva v Praze pan Vondřich.Auto značky L&K prý "bravurně vyjelo Nerudovou ulicí a získalo si obdiv obecenstva."

Vojenské cvičiště na Bílé Hoře se připravilo na přistání aeroplánu. Pražští ženisté postavili zde na rychlo hangár.Kromě nejbližších příbuzných nadporučíka Holeky dostavil se k uvítání zástupce posádky setník Flech,dále V.Vondřich,redaktor Kalva a Heinz za aviatiku.

Několik minut před sedmou hodinou ranní zaslechla ohromážděná společnost rachot aeroplánu.Letadlo se nejdříve objevilo jako malý bod na východní obloze,rychle se zvětšovalo a po nějaké době klesalo, stočilo se prudce doprava a klouzavým letem přistálo před zraky velmi početných diváků,z řad cvičících vojáků a omladiny jdoucí právě do školy.

Přistání bylo hladké, i když všem divákům se na první pohled zdálo, že letec přehlédl velkou překážku, totiž stromy na konci letiště, a že do nich vletne. Holeka je však duchapřítomně oblétl a v 6,58 hod. přistál. Aeroplánu se hned ujala strážní četa a převzala jej do své ochrany. Posádku letadla obklopili zástupci pražské posádky a vojsko, které právě cvičilo na Bílé Hoře. Nastalo vítání, gratulace, žádosti o svezení a nakonec pohoštění s přáteli v "Památném hostinci", nedaleko bělohorského kostela.

Do Vídně měl Holeka v úmyslu letět v pátek, ale počasí tomu nedovolovalo. Letět se dalo až v neděli. Let měl připravený tak, že se bude orientovat podle slunce. Nejprve by letěl podél Vltavy, pak by se uchýlil k Táboru, přes Třeboň na Gmunt a dále podle Dunaje do Wiener Neustadt, kde měl ve své posádce přistát.

Rozloučení bylo velmi krátké. Startoval ve 4,30 hod. Start mu značně znesnadňoval bočný vítr a překážky na letišti. Bravurně přelétl stromy, stočil aeroplán na západ a stále stoupaje, "nabral kurs doprava" a letěl za sluncem k jihu. V 5 hodin zmizel všem přítomným z dohledu. V 7,15 hod byl již nad Vídní, oblétl věž Svatoštěpánského kostela a zamířil na Schönbrunn. Ve Wiener Neustadt přistál v 7,30 hod. Trať dlouhou 300 km uletěl za dvě hodiny 40 minut. Letěl průměrnou rychlostí 120/km/hod.

Po přistání si vyměnil ihned telegramy mezi Vídní a Pardubicemi. Nadporučík Holeka si svojí návštěvou v Pardubicích získal přízeň celého města a Aviatického družstva Pardubice.

Obrázky: Holeka v Pardubicích a na Bílé Hoře.

Dokumentace:
28/o: Holeka
33/b: Sport a hry

Nedělní ráno dne 20. července 1913 se v Pardubicích probouzelo zcela nezvykle. Schlemrův hudební sbor procházel ulicemi, probouzel občany Pardubic a zval je k velkým oslavám padesátiletého výročí založení pardubických reálných škol. Od samého rána se město hemžilo studenty a absolventy reálky, kteří jednotlivě i v hloučcích přicházeli ze všech směrů na seřadiště slavnostního průvodu městem, jež bylo u Bubeníkova pomníku v parku za kostelem Jana Křtitele.

Po letech se zde znovu scházeli bývalí žáci reálky. Srdečně se vždy mezi sebou vítali, potřásali si rukama a jejich hovory byly plné vzájemných vyznání, obdivu a dotazů. Do tohoto shluku hlučících studentů se zařadil také inž. Jan Kašpar. Kdysi neznámý student pardubické reálky na sebe různým upoutal pozornost mladých, ale i těch starších, některých vysoce postavených a již úctyhodných pánů. Kašpar se zastavil u u hloučku svých spolužáků kolem třídního profesora fyziky X. Sovy. Všichni Kašpara vítali, jeden po druhém mu tiskl ruku, neb všichni byli hrdí na svého spolužáka, našeho prvního aviatika. V družném rozhovoru vzpomínali studentských let, svých profesorů i jejich školních výkladů, v nichž někteří učení "létání se stroji těžšími než vzduch zavrhovali jako neuskutečnitelné a přetěžké zkoušce podrobovali víru idealistů."

Úderem devváté na věžních hodinách Zelené brány se dali všichni na pochod, aby vzdali hold hostitelskému městu. Pochodovali městem, po stejné cestě, po které sedm let chodili do reálky. Město se za tu dobu změnilo. Zanikl most a příkop před Zelenou bránou, která sama se zkrášlila novým vyhlídkovým ochozem. Na Pernštýnském náměstí, před radnicí se průvod zastavil a shromážděné s balkonu radnice jménem města pozdravil starosta města, rovněž absolvent reálky inž. J. Prokop. Průvod se po té ubíral dále Klášterní ulicí, kolem míst pověstných trhů školních učebnic a potřeb a zastavil se před budou reálky. Před vstupem do ní

se všichni zapsali do pamětní knihy a jednotlivě i ve skupinách se nechali zvěčnit na fotografiích všudy přítomného fotografa Josefa Deyla.Za zvuků Bendlova chorálu"Českému národu" vstupovali do reálky,aby si zde prohlédli místa svých studií a zavzpomínali.Setkali se zde se svými bývalými profesory,někteří posvačili chutný párek u školníka J.Pavelky,jiní zase usedli do svých tříd a lavic. "Tady v přízemí,v levém křídle budovy,ve třídě,v lavici u okna,s výhledem na Tříslo,k Chrudimce,tady jsem seděl!",ukazoval Kašpar.

Po prohlídce reálky se všichni odebrali k družné zábavě a k obědu do hotelu Střebský a do Donátovy restaurace na Veselce.Někteří se vydali na vzdálenější procházku přes most po pravém břehu Chrudimky, kolem Matičního jezera na Vinici,kde ztrávili ve výletní restauraci, při koncertě Schlemrovy kapely celé odpoledne.

Na pozdní odpoledne pozval Kašpar všechny účastníky sjezdu na letiště,aby jim spolu s Eugenem Čihákem předvedl své aeroplány na zemi a ve vzduchu.Na letišti bylo vše připraveno mechanikem F.Novotným.Ke každému aeroplánu Kašpar i Čihák podali příslušný výklad a zodpověděli všechny dotazy.Otázek na aviatiky bylo mnoho,zvláště k nově postavenému,ale nezalétanému dvojplošníku a k Čihákově rychlému Rapidu.Daleko přesvědčivější a zajímavější byly ukázky letů aviatiků.Nejprve vzlétl Kašpar a za ním Čihák.Létali jednotlivě,v dvojicích,za sebou i proti sobě,kroužili a opisovali osmičky,stoupali do velkých výšek a ve spirálách se spouštěli a jednotlivě přistávali. Jako vždy v minulosti i dnes sklidili oba bouřlivé ovace.

Po přistání nabídli oba aviatici účastníkům sjezdu místo ve svých aeroplánech a svezení.Nikdo si však nedodal odvahy sednout si před aviatika a nechat se jím vynést nad letiště.Zůstalo jen při pojíždění aeroplánů po letišti a vození několika odvážlivců po zemi. Ale i tak byli všichni exhibicí pardubických aviatiků nadšeni a rozcházeli se spokojeni s ojedinělým zážitkem dnešního dne.

První den sjezdu abiturientů reálky skončil v městském divadle při slavnostním představení Vrchlického "Noci na Karlštejně."

V druhý den oslav katecheta Tepl odsloužil v klášterním kostele slavnostní Requiem za zemřelé studenty a po něm následoval hromadný výlet na Kunětickou horu.

Po polních cestách Polabin, stejně tak jak tomu bylo za mlada při školních výletech, šli od Labského mostu kolem občanské plovárny mezi lukami podél Labe. Červenohnědé vody Labe tu stále plynou tiše, skoro až nepozorovaně, uprostřed zářezů břehů vroubených vrbami, topoly a staletými duby. Jdou úzkou pěšinkou, v úrovni mohutného Červinkova topolu, uhýbají na Kašparovy louky, kde ještě nedávno Kašpar s truhlářem Svobodou hledal vhodnou vrbu na vrtuli. Procházejí dále cestami mezi posečenými poli, směrem do Brozan, Rábů a dále k borovým lesům na úpatí Kunětické hory.

Vzadu za sebou nechávají město se svou tepnou životního shonu, s komíny továren v prostoru letiště, jejichž neustálý dým ukazuje na prosperitu průmyslu a města. Vzadu ze zelené kulisy stromoví Polabin vystupuje malebný pernštýnský zámek, skrytý za bělavou zdí a za zámeckými valy. Nad celým panoramatem se tyčí Zelená brána spolu se štíhlou věží děkanského kostela a věžiček městské radnice.

Před nimi z modravého podkladu borových lesů se nad obzor zvedá šedivá Kunětická hora, s jasnou červenou stříškou Kateřinské kaple, s charakteristickou hlavní věží a s obrysy někdejšího hradu.

V podhůří v Kyselově hospodě končí jedna skupina žíznivých a hladovějších výletníků, zatím co druhá s Kašparem se od ní odděluje a vystupuje strmou cestou podél kamenolomu na Kunětickou horu a zde usedá v místech nejkrásnějšího výhledu do rodného kraje.

V nádherné pohodě letního odpoledne až podvečera, rozsazeni po různých místech sutin Kunětického hradu, prožívají zbytek dne ve vzpomínkách a rozjímání.

Také Kašpar se spolužákem ze Svatojánské ulice, učitelem K.Vitáskem se rozhovořil o svém životě slávě a zklamáních:

"Události posledních dnů vnášejí do mého života překážky, které nemohu jen tak lehce, jako dřív jsem činil, překonat. Neustále na mě doléhá smrt milovaného otce. Zůstalo zde velmi rozsáhlé hospodářství a starosti s ním. Mám odpovědnost vůči matce. To vše mi neumožňuje být lhostejný, jako dosud k nebezpečí, které mi neustále při létání hrozí. Poslední havárie mě o tom přesvědčila. Aviatika také již ztrácí původní charakter průkopnické práce. Nedá se to vše dělat na koleně. Veřejné lety již tolik nepřitahují obecenstvo. Diváci žádají více, větší vzrušení, více hazardu od aviatika. Pak spolehlivé letadlo již nelze vyrobit bez soustředění většího počtu řemeslníků a pak velkého kapitálu."

V melancholii takového rozjímání Kašpar ani netuší, že dnešní vzlet aeroplánu u příležitosti sjezdu abiturientů byl vlastně jeho posledním vystoupením a rozloučením s veřejností, kterou tolik miloval a které toho tolik na poli nové techniky ukázal.

Dokumentace:
28/ch: Vzpomínka Vitáska
33/k: výroční zpráva reálky

90.VĚDRINES V PRAZE

Ve středu 29.listopadu 1913 kolem třetí hodiny odpolední se objevil nad Prahou zcela neohlášen cizí aeroplán Blériot v bílé barvě a letěl směrem na Vysočany.Tady několikrát zakroužil a snesl se na louku mezi "Kolbenkou a Broscheovou továrnou"Lidé,kteří jeho let sledovali, se ihned seběhli k místu přistání, ale s aviatikem se nedohovořili.Byl to slavný francouzský aviatik "dlouhých tratí" Julius Védrines.Na místo přistání se dostavili i úředníci z blízké Kolbenky a s Védrinesem,který se jim velmi zdvořile představil,se francouzsky dohovořili.Pozvali jej do továrny a ředitelé König a Haas jej pozvali na slavnostní oběd,který na jeho počest uspořádali.Védrines se při něm dlouze rozhovořil o svém dálkovém letu do Káhiry.Sdělil,jak hodlal přeletět z Nancy do Vídně přímo, ale jak mu německé ministerstvo války nedovolilo přelétnout Německo,až když se ~~byl~~ zavázal,"že svého letu nezneužije k službám vyzvědačským."Na letišti v Nancy oznámil,že letí do Paříže.Záměrně se však z trasy,kterou ~~byl~~ dříve domluvil s Němci,uchýlil,asi ve 200 m přelétl hranice a zamířil na Karlsruhe,Norimberk a přes Plzeň na Prahu.Zájem o Prahu prý u něho "podnítilo vystoupení a vítězství Sokolů na sportovním utkání v Paříži."

V Praze Védrines přenocoval v hotelu Paříž a druhého dne v sedm hodin ráno již připravoval letadlo k novému startu.Na místě startu se shromáždilo velké množství obecenstva, aby shlédlo jeho celý průběh ~~startu~~.Védrines si do map zakreslil novou trasu letu ve směru na Vídeň. Dostavily se potíže s nastartováním motoru.Přihlásilo se mnoho silášků, aby pomohli s "nahozením motoru", ale jen jedinému se podařilo motor spustit.Za velkého "burácení" silného motoru se Védrines,pozdravován početnými diváky,vznesl do výše.Obecenstvo volalo "Nazdar-hurá-sláva!"Letadlo ještě dvakrát zakroužilo na pozdrav nad místem start a zamířilo na Tábor-Vídeň,dále na Cařihrad,Káhiru,kde Védrines 29.prosince 1913 přistál a získal Michelinovu cenu vítěze.

Obrázky:Védrines v Praze Dokumentace:33/b

Skleněné dveře restaurace hotelu"U arcivévody Štěpána" v Praze na Václavském náměstí zakrýval zástup obecenstva.Všichni drželi v ruce pohlednici Prahy a upřeně sledovali u večeře klidně sedícího, pohledného muže se zajímavě upraveným černým knírkem.Toužebně vyčkávali okamžik,až dojí a kdy se jim svým podpisem zvěční na připravených pohlednicích.Onen vyhlížený muž byl francouzský letecký akrobat Adolf Pégoud.Mnes byl zvlášť unaven po letecké exhibici,prováděné za silného větru v Praze na Letné.Přes to však velmi ochotně podepisoval připravené pohlednice a přijímal všechny ty projevy obdivu pražského obecenstva.Na poslední pohlednice připsal i několik řádků:"Souvenir á Prague -Adolf Pégoud."

Poslední čtvrt roku 1913 se v historii aviatiky vyznačovala pořádáním leteckých meetingů,zakončených leteckou akrobacií,která patřila hlavně "loopingům."

Aeroplány se technicky velmi rychle zdokonalovaly,vybavovaly se silnými motory a hlavně spolehlivými,takže vzlétnutí letadla a jeho udržení se ve vzduchu i s pasažérem již nebylo krkolomným aviatickým výkonem.Veřejné lety s jednoduchými vzlety a přistáním již tolik nepřitahovaly obecenstvo,neb to žádalo od aviatiků již dokonalé letecké umění,více odvahy a bravury.Do oblíby vešly skoro až cirkusácké produkce aviatiků nazývaných "vagabundi-kaskadéři a j." Ti za letu vystupovali mezi křídla dvojplošníků a přidržujíce se vzpěr a výstužných drátů,předváděli bravurní kousky.V módě byl jednoduchý nebo dvojitý seskok padákem.Při jednoduchém seskoku"skokan" měl padák,uchycený ve zvláštním "vaku" mezi vzpěrami křídel. Na povel aviatika skokan opustil své sedadlo a přesunul se do prostoru mezi křídly,přidržuje se při tom vzpěr a drátů,došel až k vaku s padákem,navlékl na sebe padákový postroj a spustil se po křídle.Připoután lankem k padáku padal tak dlouho,až se jednoduchý uzel

na padáku vahou padajícího skokana rozvázal a padák se celý z vaku vysunul a rozevřel. Atraktivnější byl dvojnásobný seskok, při kterém měl skokan dva padáky uvázané za sebou. Po otevření prvního se skokan od prvního padáku odříznul a druhým se snášel k zemi.

Senzací v té době byly akrobatické kousky Alphonse Pégouda, které udržovaly v napětí celý svět. Pégoud se dostal k aviatice přes armádu, z níž po propuštění přešel do Blériotovy továrny na letadla. U Blériota se osvědčil jako aviatik se "šílenou odvahou v létání, v seskocích s padákem a v akrobacii."

Padáky měly zajišťovat bezpečnost aviatiků za letu. Prvním typem padáků byl nafukovací oděv, který v případě havárie se nafouknutím zvětšil a svým odporem měl zmírňovat rychlost pádu. Jiné padáky "deštníkového typu" byly umístěny pod trupem letadla ve zvláštním pouzdře. V nebezpečí se aviatik lankem připoutal k padáku a po opuštění letadla se vahou padajícího padák vysunul z pouzdra a rozevřel. Nejznámější byly padáky typu Herviex, Cremoux, Dangy Baillet, Bonnet, Ochs.

Pégoud letál s Bonnetovým padákem, který měl v průměru 11 m a unesl 75 kg při rychlosti pádu 2 m/s.

K další Pégoudově atrakci patřil let na "převráceném letadle", na zádech. Blériot k tomu účelu připravil Pégoudovi zvládět bezpečný letoun, který měl zpevněné výstuhy, zvýšenou bezpečnost ovládání táhel kormidel, zvládět výškových. Pégoud byl k sedadlu "přikurtován" (přivázán) popruhy. Za letu se všeobecně stávalo, že se aeroplán nečekaně převrátil na záda a aviatik letěl hlavou dolů a neuměl letadlo vyrovnat. K tomu měl Pégoud zvládět vymyšlený obrat, spočívající v letu ve tvaru písmene "S", který měl avaitika v nebezpečné situaci zachránit.

Pégoud při svých ukázkových letech vždy vylétl do výše 1000 m a z té letem "střemhlav" začínal svoji exhibici. Po dvou stech

metrech volného pádu prudkým vychýlením kormidla letadlo převrátil, takto letěl asi čtvrt hodiny"na zádech"načež následoval nový pád a vyrovnání ve výši 500 m.

Na bravurní leteckou akrobacii se soustředila pozornost i jiných odvážných letců.Rus P.Nesterov výkon Pégouda daleko překonal,když na zvlášť upraveném letadle typu Nieuport provedl první let v "kličce", pojmenované "looping the loop."Figuru začínal stejně jako Pégoud,ale po letu střemhlav přešel znovu do stoupání,čímž opsal velký oblouk s vrtulí nahoře,nato letadlo znovu převrátil do svislého a nakonec vodorovného letu.Pégoud se brzy tomuto akrobatickému obratu také naučil a předvedl jej šestkrát za sebou.Vytvářel stále nové kombinace,jejichž základem byly"kličky,vývrtky,renversement,retournement,loopingy".Vrcholem jeho akrobacie byl "opravdový stoj a otáčení se na způsob vlka."

Podnikavostí pana A.Kabelíče se podařilo získati velkolepé divadlo A.Pegouda do Prahy na rozlehlé letenské prostranství na dny 24.-28.prosince 1913.

Adolf Pégoud,velmi živý a vtipný,nadmíru odvážný mistr svého umění přijel do Prahy o vánočních svátcích.V sobotu 27. prosince 1913 letěl při velké vichřici nad Prahou.Jako "blesk odrážel nálady živlů".Přes tuto nepohodu se shromáždily statisícové davy obecenstva na Letné, jen aby uviděly dosud nevídanou akrobacií odvážného francouzského aviatika.Proudy obecenstva se neustále valily ulicemi a tramvaje, aby zvládly nával,jezdily jedna za druhou.

Kolem jedné hodiny odpolední se ze závoje šedivých mračen vynořil bílý Blériotův jednoplošník se sedmiválcovým rotačním motorem Gnôme a "ladně" kroužil nad domy a ulicemi Prahy.Zkoušel svůj aeroplán,ale současně tímto propagačním letem zval Pražany na Letnou.

Ve dvě hodiny odpoledne již byla Letná zcela zaplněna obecenstvem. Pégoud stále ještě setrvával v hangáru a zvěčňoval se podpisem na

pohlednice.Ve tři hodiny se ozval výstřel z hmoždíře a nad Letnou se rozlehl mohutný řev Pégoudova aeroplánu.Pégoud prudce vzlétl a vytoupil až nad oblaky.

Celý jeho let doprovázela bouře potlesku,která se vždy vystupňovala po každém akrobatickém obratu.

Pégoud opakoval své akrobatické figury několikrát,střídavě vpravo, vlevo,stoupal do velkých výšek a s nich se spouštěl s vypnutým motorem téměř až k zemi.Vlastní podívaná teprve začala.Přistál,mechanici prohlédli stroj,naplnili nádrže a Pégoud znovu vzlétl až do výšky 1000 m,v té se převrátil,přešel do střemhlavého letu,z něho do vodorovného letu na zádech,pak vše vyrovnal do normální polohy.Diváci jen se zatajeným dechem sledovali jeho odvážné obraty.Následovalo několik spirál a po 33 min 45 sec.bouřlivě pozdravován obecenstvem, přistál.

Mechanici Pierott a Adolfi znovu prohlédli motor,doplnili nádrž benzínem a Pégoud zase vzlétl,aby předvedl nový program.Dobový tisk o tom napsal:..."To nebyl již let,to bylo víření ve vzduchu,tanec,rej, to nebyl výtvor lidských rukou ze dřeva,plátna a ocele,to byl zázračný pták,který se nad lidskými hlavami houpal ve vzdušné prostoře,poskakoval,tančil,vířil-pero je slabé,než aby mohlo vypsat vše,co Praha v ten den viděla..."

První,kdo Pégoudovi po přistání gratuloval,byl inž.Jan Kašpar a jeho ruský letec přítel Slavorosov,kteří do Prahy přijeli,jen aby shlédli Pégouda.Po přistání Pégoud znovu nasedl do auta,projel kolem bariér,aby obecenstvu poděkoval za prokázanou slávu.Znovu pak nasedl do svého letadla,vzlétl a pozdravil všechny Pražany a děkoval jim tak za projevy obdivu.

Následovala triumfální cesta Prahou do hotelu a večer účast v Národním divadle na slavnostním představení Libuše.

Obrázky: Pégoud na Letné

Dokumentace
22,30,33/b,d,39/a

Jednou z největších leteckých exhibicí v monarchii byl velký okružní letecký závod Rakousko-Uherskem. Podnět k jeho uspořádání dala Společnost chemických závodů J.Schichta v Ústí n/L. Organizace závodu se ujal Rakouskouherský aeroklub ve Vídni a České aviatické družstvo v Praze. V základě šlo o reklamu chemických výrobků, vyráběných uvedenou akciovou společností. Program závodu pozůstával ze dvou částí. Ve dnech 19.-23.dubna 1914 se závodilo na trati Vídeň-Praha-Litoměřice-Brno-Vídeň a v dalších dnech 24.-26.dubna 1914 na trati Vídeň-Rab-Pešť-Vídeň.

Podle soutěžních podmínek se mohli závodu účastnit jen civilní letci z monarchie na dvoumístných aeroplánech, vyrobených v Rakousko-Uhersku. Do tohoto závodu se přihlásili:

Aviatik	Aeroplán		
	Typ	Motor	Výkon kW
Eugen Čihák	Saulnier	Daimler	67
Ferdinand Konschel	Etrich	Daimler	67
Franz Reiterer	Etrich	Daimler	67
Eduard Sparmann	Etrich	Daimler	67
Alois Stiploschek	Lohner Pf.	Hieronymus	67
Istvan Dobos	vlastní typ	Daimler	48
Prodam Quido	vlastní typ	Daimler	48
Leopold Bareth/Baar/	Lohner	Daimler	110
Viktor Wittmann	Lohner	Daimler	67
Karel Pitschmann	Weiser a s.	Daimler	67
N.Mumb/Banfield/	Lohner	Daimler	110
Feldkirchen	Lohner	Hieronymus	67

V závorce jsou krycí jména vojenských letců, kteří se závodu účastnili potajmu.

E.Čihák přihlásil do závodu letadlo typu Saulnier, ale do Aspern přivezl letadlo společné konstrukce Čihák-Kašpar. Bylo to letadlo, k němuž Kašpar dodal trup od svého nedokončeného dvouplošníku, Čihák jej doplnil svými křídly a motorem Argus 88 kW. Letadlo bylo narychlo

sestavené a téměř nezalétané,takže nebylo možné odhadnout přesně jeho letové vlastnosti,vhodné pro tak obtížný letecký závod.

Závod započal v Aspern dne 18.dubna 1914 přejímáním strojů,plombováním motorů a zkušebními lety před komisí.Start závodu byl dne 19. dubna 1914 v šest hodin ráno.Jakmile závodník ohlásil svůj start, musel vzlétnout do deseti minut po ohlášení vzletu startérovi.První etapa závodu musela být prolétnuta v době od 19.do 23.dubna 1914,do sedmi hodin večer.Povinná přistání byla v Praze-Chuchli,Terezíně, Brně.Nový start mohl následovat do deseti minut po přistání.Do doby letu se počítal první a poslední dotyk kol podvozku se zemí při startu anebo přistání.

Start k druhé části závodu byl 25.dubna 1914 v šest hodin ráno a let musel být zakončen do deseti hodin večer dne 26.dubna 1914.

Z letiště Aspern dne 19.dubna 1914 odstartovali jako první:Mumb, Reiterer,Bareth,Stiploschek,Wittmann,Konschel a Čihák.

Ihned po startu pro závadu na motoru sevzdal závodu E.Čihák a přistál nouzově u Štadlavy.Reiterer havaroval u Štokravy u Moravských Budějovic,když se mu ve výši 1200 m rozlomila vrtule.

Do Prahy na Chuchelské letiště,kde se mezitím nashromáždilo asi 3000 diváků,přilétl jako první v 8 hod.9 minut Stiploschek,po něm následoval v 8,37 hod Bareth,v 10,48 hod Konschel.Wittmann,na smrt unavený neustálým blouděním a nouzovým přistáním u Přibyslavi a v Kutné Hoře,doletěl do Prahy jako poslední.K dalšímu letu do Terezína odstartoval jako první Konschel.Pro nedostatek benzínu nouzově přistál ve Staňkově a startoval,až když získal od kolemjedoucího automobilisty potřebné množství benzínu.

V 10 hodin 38 minut přistál jako první v Terezíně Bareth,v 11,45 hod.Konschel a ve 12,27 Stiploschek.Wittmann odpočíval a po zotavení z těžké únavy odstartoval,až když se obloha plně vyjasnila.

Z Terezína do Brna odstartovali Bareth, Stiploschek, Konschel a jako poslední Wittmann.

U Štětí havaroval Stiploschek a aeroplán úplně zničil. Bareth přistál nouzově v Kolíně n/L. Po opravě letadla pokračoval v závodě. Konschel zabloudil a přistál u Nového Města n/Mor. Po orientaci znovu odstartoval a pokračoval v závodě. Konschel znovu zabloudil a přistál v Rajhradě. Do Aspern doletěl jako první Konschel v 10 hod 32 min, druhý byl Bareth, který přistál ve 12 hod 30 min. a odpoledne ve 3.49 hod. přiletěl Wittmann.

Po vyhodnocení výsledků celého závodu se stal vítězem velmi klidný inž. V. Wittmann.

Uvedený letecký závod byl velmi dobře organizovaný, ale měl velmi dramatický a velmi zajímavý průběh. V organizačním výboru byl za České aviatické družstvo zastoupen redaktor J. Kalva. Po celé trati závodu byly v pohotovosti pojízdné letecké dílny a čety mechaniků firmy Daimler a L&K. Také Kašpar byl připraven kdykoliv pomoci Čihákově aeroplánu. Všechna místa podél trati byla telefonicky propojena, takže o závodících letadlech byly neustále k dispozici nejnovější zprávy.

Ceny pro vítěze závodu byly uděleny jednak za spolehlivost stroje, za docílenou největší rychlost a za proletnuté kilometry. K těmto cenám se připojily ještě ceny měst. Wittmann, který uletěl celkem 1092 km za 15 hodin 30 minut 18 sec, získal první cenu ve výši 30000 K. Druhým odměněným byl Bareth ve výši 20 000 K a Konschel získal 10000 K. Evžen Čihák se musel spokojit s upomínkovou plaketou za účast v závodě.

Obrázky: přistávání letadel v Chuchli
Čihákův aeroplán v závodě

Dokumentace:
dobový tisk 33/b, c, d
32/6

105. MEMORIÁLY

Východočeský aeroklub se stal v letech 1930-1939 nositelem sportovních leteckých tradic Pardubic. Měl k tomu ideální podmínky-rozsáhlé letiště, hangár, klubovnu, zkušené piloty, učitele a mnoho nadšenců z řad členstva a místních obyvatel. Aeroklub propagoval leteckou myšlenku v Pardubicích a blízkém okolí, pořádal letecké dny, zúčastňoval se leteckých závodů doma i v cizině, konstruoval a stavěl úspěšná sportovní letadla. Bylo jich celkem 8 s typovým označením L 1 až 8.

VAP nikdy nezapomněl na Kašparovu leteckou průkopnickou činnost. Byl organizátorem všech vzpomínkových slavností, jež připomínaly významná výročí Kašparova života a jeho letecké činnosti, jako byla výročí jeho narození, úmrtí, jeho prvního vzletu, prvního letu na uzavřeném okruhu, dálkového letu mezi městy a pod. Byly to t.zv. "Memoriály inž. J. Kašpara", které měly v podstatě jednotný program: kladení věnců anebo jejich shazování na Kašparův hrob, památník, cílový anebo hvězdicový let do Pardubic, slavnostní shromáždění, hold letců aviatickému městu a pak vlastní program leteckého memoriálu podle předem vydaných propozic. Program leteckého dne vyplnila akrobacie významných letců, předvádění nových prototypů letadel, propagační lety s obecenstvem a pod. Mohutných leteckých slavností se zúčastnilo za každého počasí 15 až 20.000 diváků, mnoho oficiálních a významných hostí. K pamětním výročím byly vydávány známky s pamětními poštovními razítky, dobové fotografie, pohlednice, plakety, medaile a pamětní brožurky.

1. Memoriál se letěl 13. září 1931. Druhému leteckému memoriálu konaném 9. října 1932 počasí ani štěstí příliš nepřálo. Slétlo se 25 letadel z celé republiky. Ludvík Kratochvíl, amatér z Kroměříže, přilétl v neděli již brzy ráno. Ve výši 200 m nad letištěm vypnul motor a doklouzal na cíl. Znovu však vzlétl a při bravurní zatáčce nad letištěm zachytil křídlem o zem a letadlo vlastní konstrukce úplně zničil.

Ve 12 hodin byl odstartován rychlostní závod na okruhu:Pardubice, Bohdaneč,Přelouč,Heřmanův Městec,Chrudim,Pardubice.V I.kategorii letadel do 60 k.s.startovala 4 letadla:2 Bosky a 1 Kos a nové letadlo konstrukce šéfpilota VAPu J.Lonka,typu L-5 s motorem Walter Polaris 60 K.S.Trať se prolétávala celkem třikrát.Znamenitě se drželo letadlo L-5 a mělo naději na vítězství.Při dokončování třetího okruhu se nad Chrudimí vzňalo,Pilot rychle přistál a stačil se odpoutat, jeho francouzské ~~průvodkyně~~ přítelkyně Ginnete Ferronové,čle nka VAPu,se však nestačila odkurtovat a silným popálením v nemocnici podlehla.

V druhé kategorii závodily letci s letadly Š-10 na trati 100 km dlouhé.Závod dokončila tři letadla.Ve třetí kategorii závodila letadla A-26 na trati dlouhé 150 km.Závod dokončila tři letadla.
Ve třetí kategorii letadel nad 60 k.s.závodilo turistické letadlo Koželuh II s motorem Škoda R-5,120 k.s. a a letadlo Kos-A 134 s motorem Walter 1Z 120 k.s.

Poslední disciplínou 2.let.Memoriálu byla soutěž přistávání na cíl z výše 500 m,se zastaveným motorem.Při této soutěži došlo ke třetí havárii.Pilot Tengler z MLL Ostrava se snažil rychle dosáhnout výšky 500 m,přetáhl,ztratil rychlost a padl do vývrtky.Letadlo vyrovnal, ale obávaje se nárazu o zem, znovu přetáhl,čímž přivodil další pád,který již nevyrovnal.Letadlo padlo do dostihové dráhy. Pilot to odnesl lehčím zraněním,cestující se však zranil těžce.

Hlavním programem pak byla soutěž v akrobacii,předváděná npor.inž. Šimůnkem na letadle BH-20 a rtm Novákem na BH 9.

Další soutěž dopravních letadel a přehlídka sportovních letadel, jakož i lety s obecenstvem,pod dojmem tragických havárií odpadly.

Program leteckého dne zakončil vzlet montgolfiéry akrobata Conrada z Německa,který po akrobacii na zavěšené hrazdě seskočil padákem. Akrobatka Věra von Bissing z Německa se pro nepřízeň počasí nedostavila.

Výsledky závodu v jednotlivých kategoriích byly následující:

Memoriál inž.J.Kašpara:	pilot	letadlo	150 km ulétli
I.kategorie:	rtm Novák	BH-9	za 1 h 4 min.
	rtný Široký	BH-11	1 h 5 min.
	npor Secký	A -34	1 h 11 min.

II.kategorie:letadla Š-10 na trati 100 km dlouhé:

Nykodym MA Brno	54 min 18 sec.
Košťálek,VAP	54 min 44 sec.
Inž Zelený	55 min 10 sec.

III.kategorie:letadla A - 26 na trati 150 km dlouhé:

Dr.Pavlů,SA Bratislava	1 hod 1 min.
Kučera MA Brno	1 h 4 min.
Levý,VAP	1 h 15 min.

IV .kategorie,letadla nad 60 k.s. na trati 250 km dlouhé:

Šedivec	Koželuh II	1 h 29 min.
npor.Polma	A-134	1 h 43 min.

Přistávání na cíl s výše 500 m se zastaveným motorem:

Krč	Š-10	2,6 m od cíle
prap Landa	A-34	10,6 m
rtm Novák	BH-9	12,9 m

Významnou leteckou událostí roku 1933 byl III.Memoriál inž.J.Kašpara,konaný u příležitosti leteckého dne VAPu ~~dne~~ 7.a 8.října 1933.V předvečer leteckého dne 7.10.1933 bylo v hotelu Grand uspořádáno zasedání sdružených aeroklubů za přítomnosti zástupců města Pardubic,ministerstva veřejných prací,národní obrany,tisku a zástupců aeroklubů.Projednávaly se naléhavé otázky programu a existence aeroklubů.

Delegáti se následujícího dne zúčastnili leteckého dne.Memoriál sestával ze dvou částí:1/cílového letu na letiště Pardubice,2/závodu v rychlosti na uzavřeném okruhu:letiště Pardubice-Mikulovice kostel-Zelená brána Pardubice-Bohdaneč kostel-letiště.

Výsledky cílového letu byly: 1.prap.Procházka na letadle Š-218, 2.Šeda na B-11,3.prap.Landa na A-134.Memoriál zakončila soutěž v akrobacei,kterou uvedli škpt.Ambruš na letadle Š-131,rotmistr F.Novák s letadlem BH-22 a rotmistr Sedláček na letounu Š-20.

Absolutním vítězem III.Memoriálu inž.J.Kašpara se stal praporčík Landa na letadle A-134.Druhou cenu získala Farrais Kohnová na letadle Š-139 a třetí byl V.Šedivec s letadlem Koželuh II.

Do roku 1933 spadají ještě oslavy 50.výročí narozenin inž.J. Kašpara.V neděli 25.června 1933 uspořádal VAP vzpomínkovou oslavu za účasti městské rady v Pardubicích,Aviatického družstva Pardubice a místního všesportovního výboru.K oslavě přilétla letadla:ARČS Aero KOS 34 řízené inž.Wernerem a Eugenem Čihákem a letadlo leteckého pluku 4 z Hradce Králové pilotované škpt Pachnerem a praporčíkem Landou.Nevlídné počasí narušovalo vzpomínkový program.Po krátkém uvítání na letišti odjeli hosté k pomníku inž.J.Kašpara Na Závadilce. Za velké účasti občanů a všech místních korporací a zástupců místní posádky pozdravil zúčastněné za Město Pardubice městský radní Černohous,který ve výstižném projevu zhodnotil význam inž.J.Kašpara v historii a tradici sportovního města.Po něm následovala zdravice inž.J.Prokopa,předsedy Aviatického družstva Pardubice,spolupracovníka inž.J.Kašpara.

Za Aeroklub RČS a přidružené aerokluby vzpomenul památky velkého aviatika generální tajemník Kopecký.Ve svém projevu ~~vzpomenul vzácného jubilea~~ zesnulého velkého muže,slavného průkopníka našeho národního letectví a občana staroslavného města Pardubic,inž.J.Kašpara,který v době světových počátků letectví již v roce 1909 podnikal v tomto kraji-pro dějiny našeho letectví zvláště vzácném-prvé vzlety.Jen povolaný historik našeho letectví bude moci věrně zhodnotiti věčné dílo velkého vašeho rodáka,dílo,kterým byla dána pevná základna k příští tvůrčí práci pro postupný rozvoj letecké techniky a proniknutí letecké myšlenky do všech vrstev národa.

Inž.J.Kašpar vložil jméno našeho národa do věnce vavřínů těch zemí, v nichž vzklíčilo první sémě velkolepé myšlenky letectví,jež zůstane prostředkem pro sblížení národů a pro ideové povznesení lidstva."

V závěru svého projevu poděkoval městu Pardubicím za péči o Kašparův památník, vybudovaný Aeroklubem RČS, VAPu a Aviatickému družstvu a všem, kteří se zasloužili na uspořádání dnešní vzpomínkové slavnosti jubilea nezapomenutelného letce. Vyzvání všechny, aby v duchu velkého letce věřili ve veliké poslání oné velké myšlenky, pro kterou Kašpar celé žil a přinesl oběti-pro velikost myšlenky letectví!"

Po té inž. Zdenko Kruliš, spolupracovník inž. J. Kašpara, vzpomenul krásným a procítěným proslovem velkého díla tohoto skromného a nenáročného průkopníka velké letecké myšlenky, kterému zůstáváme vázáni vděkem a jehož záměrného příkladu odvahy, nadšení a sebeobětování nesmíme zapomenouti."

Ředitel lázní v Bohdanči Podlešák se poklonil světlé památce zasloužilého letce, za místní všesportovní výbor.

Předseda VAPu, inž. Vencl nastínil charakter leteckého průkopníka. Poukázal na nebezpečí, vytvářené v našem bezprostředním sousedství, vyzval k podpoře letectví a zvláště leteckého sportu, jakožto příští zálohy možného výboje nám nepříznivých států" a apeloval hlavně na nutnost prodchnutí naší mládeže myšlenkou letectví.

V pořadí IV. Memoriál inž. J. Kašpara se letěl v neděli 22. září 1935. Do Pardubic se slétlo přes 40 letadel. Program vyplňovalo několik soutěží: 1. Hvězdicový let, Memoriál → inž. J. Kašpara a 3. Přistávání na cíl.

1. soutěž vyhrál rotmistr Hrazdil, Memoriál nejlépe zalétl poručík Novák s průměrnou rychlostí 207 km/hod. a v přistávání na cíl se nejlépe umístil Tomáš Baťa! Velmi bohatý program leteckého dne byl tak účelně rozvržen, že obecenstvo mohlo stále něco zajímavého sledovat. Novým číslem programu byl bojový nálet na letiště, provedený leteckým plukem č. 4 z Hradce Králové. Velmi zdařilé byly vrcholné ukázky akrobacie poručíka Nováka a rotmistra Širokého. ČSA. Aerolinie předvedly svůj nejrychlejší dopravní letoun Aierspeed Envoy, Baťovy letecké závody ukázaly sportovní letoun Zlín XII a prototyp auto-

giry.

V neděli 17.5.1936 uspořádal Východočeský aeroklub na svém letišti vzpomínkovou slavnost k 25.výročí slavného Kašparova dálkového letu Pardubice-Praha uskutečněného dne 12.května 1911.Slavnost vyzněla jako důstojná manifestace občanstva za další úspěchy našeho letectví. Po vztyčení státní vlajky a státní hymně vzlétlo letadlo VAPu a shodilo věnec na Kašparův památník.V zahajovacím projevu předseda aeroklubu pluk.Vl.Hobza vedle průkopnických zásluh inž.Kašpara ocenil dalekosáhlou morální hodnotu Kašparova díla a vysokou charakterovou úroveň jeho osoby.Obecenstvu poděkoval za jeho živý zájem o aeroklub a letectví vůbec a požádal o další účinnou podporu v budoucnosti.Po něm promluvil Kašparův bratranec,spolupracovník a rovněž průkopník letecký Eugen Čihák.Ve svých vzpomínkách zrekapituloval vše,co souviselo s nezdary a úspěchy společné práce s Kašparem, a vzpomínku na něho zakončil přáním všem,kdož ve snahách jeho nezapomenutelného přítele pokračují.Následovaly projevy nových pilotů VAPu a slavnostní zahájení nového ročníku pilotní školy s 20 žáky.Proveden byl též křest nových pěti školních letounů.Slavnostní t.zv.Kašparův den zakončila akrobacie poručíka Nováka a lety s obecenstvem.

Poslední vzpomínková slavnost se konala ve dnech 11.a 12.září 1937.V pořadí to byl V.Memoriál inž.J.Kašpara.Program leteckého dne byl v podstatě stejný,vyzněl však v mohutnou manifestaci za vybudování silného národního letectví a vycvičení 1000 pilotů v aeroklubech pro potřebu armády.Východočeský aeroklub musel svůj prostor na letišti uvolnit pro nový letecký útvar.Přestěhoval se do východní části letiště do blízkosti dostihového závodiště a jeho tribun,kde získal velmi prostorný hangár,dílny,klubovní místnosti byt kustoda a kontrolní věž s meteorologickou stanicí.

Aeroklub do této doby vyškolil 41 pilotů a nových 70 žadatelů čekalo na další výcvik.

Ve dnech 12.-20.6.1937 byla v Praze v Průmyslovém paláci uspořádána celostátní letecká výstava. Dominantou výstavy byl Kašparův aeroplán, převezený sem z musea v Pardubicích. V rámci výstavy bylo uskutečněno 1. setkání průkopníků aviatiky, kterého se zúčastnili bratři Čiháckové, L. Očenášek, Tuček, Vodička, Holeka, Šimůnek, z Pardubic přijeli strojníci Vávra, Bábora a truhlář Fr. Novotný.

Valná hromada Aviatického družstva v Pardubicích se naposledy sešla 19.2.1938 a závěrem svého jednání, za přítomnosti 19 členů, většinou ~~te~~ spolupracovníků inž. J. Kašpara, rozhodla rozpustit tímto dnem Aviatické družstvo, založené v roce 1911, a převést svoji činnost do organizace Východočeského aeroklubu Pardubice.

Památným v historii pardubické aviatiky zůstává i 15. březen 1939, kdy s nástupem válečných událostí bylo z pardubického letiště navždy "vyhnáno" sportovní letectví.

103. KAŠPAROVI STAVĚJÍ PAMÁTNÍK

Je to již naši tragickou zvyklostí, že si připomínáme zásluhy významných lidí až v době, kdy již nejsou mezi námi.

Sportovní letecké výkony inž. Jana Kašpara byly na svou dobu skutečně vynikající, ale jeho úspěchy byly připisovány k dobru staré monarchie, ve které jsme dočasně žili. Po první světové válce se na Kašpara úplně zapomnělo. Spojitost mezi českým předválečným letectvím a letectvím budovaným v nové samostatné Československé republice, byla přerušena a byla to předčasná smrt inženýra J. Kašpara, která naší veřejnosti připomněla, že je třeba větší vděčnosti za jeho průkopnickou práci v českém letectví.

Světové letecké veřejnosti připomněla tuto skutečnost zvláštní obrazová příloha, vydaná francouzsky časopisem Letectví v roce 1927.

Z popudu pardubických rodáků, žijících a sdružujících se v Praze, mezi něž Kašpar za svého pobytu v Praze často rád zavítal, dal Aeroklub ČSR postaviti v Pardubicích památník na paměť Kašparova prvního vzletu, a to vlastním nákladem a četných dobrovolných dárců.

Pardubická městská rada v čele se svým starostou V. Znojemským na svém zasedání dne 19.12.1927 projednala a schválila návrh na postavení památníku za účasti Aeroklubu RČS, Masarykovy letecké ligy a Aviatického družstva v Pardubicích. Město vyšlo s nevšední ochotou vstříc požadavku jmenovaných leteckých organizací, dalo k dispozici potřebný pozemek Na Závadilce, na ~~kterém~~ němž podnes památník stojí a zajistilo jeho úpravu.

V neděli dne 20. května, ve výroční den Kašparova narození, byl v Pardubicích poblíž někdejšího Kašparova aerodromu odhalen památník nadšenému a obětavému průkopníku letecké myšlenky u nás. Památník je dílem pražského architekta J. Hofmana.

Odhalení památníku předcházelo dopolední položení kytic a věnců na hrob inž J. Kašpara. Místopředseda Aeroklubu RČS V. Kumpera při té příležitosti v krátkém projevu vzpomenul Kašparových zásluh o naše letectví. Při tom kroužila nad hrobem letka Západočského aeroklubu z

Brně, vedená jeho předseadou inž.Hallerem.

Odpoledne ve 14,30 hod. byl odhalen Kašparův památník. Stejně tak, jak tomu bylo kdysi v minulosti za Kašparových veřejných letů a Kašparova slavného pohřbu, obrovská účast obecenstva z Pardubic a celého okolí dokumentovala ~~obrovský~~ velký význam tohoto aktu. Kromě blízkých příbuzných inž.J.Kašpara byli slavnosti přítomni: ministr národní obrany F.Udržal, R.Bradáč, předseda Aeroklubu RČS s celým presidiem, starosta města Pardubic V.Znojemský s celou městskou radou, generálJ.Fajfr se zástupci našich leteckých pluků, posádkový velitel plk.inž.Štěpánek, okresní hejtman K.Vítek, Dr.Ryzmar, zástupce ministerstva zahraničí, inž.Berounský, zástupce ministra veřejných prací, vícepresident pošt a telegrafů Dr.Pachta, starosta města Přelouče Havránek, zástupce organizace MLL poslanec Srba, redaktor Tůma, za americkou odbočku MLL B.Szalatnay, letecký ataše Jugoslávie kapitán Kaňjar, za továrnu Aero inž. Wels, Beneš a šéfpilot Novák, za továrnu Avie inž.Beneš, za Aviatické družstvo Pardubice inž.J.Prokop, za továrnu ČKD ředitel Stolle, za továrnu Škoda-Laurin & Klement ředitel Novák, za Moravský aeroklub prof.Dr.Král/přilétl na klubovém letadle/, za Západočeský aeroklub předseda inž.Zeithamel a inž Haller/přilétli klubovým letadlem/, za Verband der Deutschen Flieger in ČSR inž. Schmidt, jeden ze žáků Kašparovy letecké školy inž.J.Šťastík, za Svaz Čs.pilotů kapitán Joukl a Eugen Čihák/přilétli klubovým letadlem/. Slavnosti odhalení památníku byli dále přítomni zástupci všech tělovýchovných organizací. Čestnou stráž u pomníku postavil místní železniční pluk a tělovýchovná organizace Sokol. Na památník, zahalený do státní vlajky, položily všechny zúčastněné organizace věnce. Mezi nimi byla i kytice známého transoceánského letce Chamberlina, kterou jeho jménem položil B.Szalatnay,

Přesně ve 14,30 zapěl pěvecký sbor Pernštýn za řízení ředitele V.Vendla Smetanovo Věno. Slavnostní projev pronesl letecký senior

pplk A.Charvát a v něm vzpomněl slavnou Kašparovu leteckou činnost v letech 1909-1913.V závěru uvedl:..." Jak šťastné jsou Pardubice,město,jemuž sám Osud předurčil stát se kolébkou našeho letectví.Ve jménu inž.J.Kašpara v jakési zkratce je zhuštěna celá historie počátků našeho letectví,do jehož služeb se Kašpar plně postavil jako jeden z prvních nás.Památník proto budiž výrazem naší úcty a vděčnosti muži,jenž jako jeden z prvních vycítil příchod okřídleného lidstva a připravil slávu československému letectví."

Po tomto projevu se ujal slova Kašparův přítel a spolužák z redlky ministr národní obrany F.Udržal a uvedl,"že inž.J.Kašpar na poli letectví vykonal velkou práci,kterou mu dnes splácíme a dáváme mu,co můžeme,čest jeho památce,která budiž vždy vzpomínána."

Místopředseda celostátní letecké organisace MLL poslanec Srba vzdal poctu velkému letci slovy:..."Inž.J.Kašpar byl jedním z prvních průkopníků letectví.On přispěl plně svoji hřivnou k jednotě lidstva a národ náš s chloubou může se hlásit k národům,které mají podíl na průkopnictví tohoto velkého úspěchu lidského ducha a píle,neb inž.J.Kašpar bude vždy počítán mezi ty první,kteří věřili v budoucnost letectví a neváhali se mu celé věnovati."

Následovaly projevy jednotlivých zástupců aeroklubů,sdružených v Aeroklubu RČS.Za Svaz pilotů ČSR promluvil Eugen Čihák, jenž připomněl průkopnické práce svého bratrance.

V posledním projevu,předseda Aeroklubu RČS poslance Bradáče,uvedl, že Aeroklub je si plně vědom toho,že postavením památníku splácíme jen malou část dluhu skvělému muži,který pro naše letectví toho tolik velmi neznětně vykonal.

Za zvuků fanfár z Libuše byl památník odhalen a předán do péče města.Starosta města Znojemský ujistil všechny přítomné,že bude vždy jménem města chrániti památník skromného a slavného svého rodáka, který svojí činností rozšířil bohatou sportovní tradici města.Zapěním státních hymny a akrobacií vojenských letců byl pietní akt ukončen.

106. OSUDY KAŠPAROVA PRVENSTVÍ

Inž. Jan Kašpar byl sportovní letec. Svými veřejnými lety uváděl v úžas statisíce diváků nadšených pro aviatiku. Patří mezi nejpopulárnější sportovce. Byli však i takoví, kteří mu prokazovali konvenční úctu, ale jeho popularitě dávali pejorativní význam.

Jan Čermák, mlynář z Velkého Meziříčí, dítě ostřílené létáním ve střediscích letců v Mourmelon ve Francii a ve Wiener Neustadt v Rakousku, při hodnocení svých soupeřů v boji o prvenství v naší aviatice, ve svých vzpomínkách napsal: "Kašpara jsem tenkrát nepokládal za žádného soupeře, měl nezdar s letadlem vlastní konstrukce a lety na letadle typu Blériot v době, kdy jsem ve Francii létal i na jiných typech letadel, nebyly žádným významným činem. Létat na koupeném letadle, to bylo něco, nad čím jsme my letci s letadly vlastní konstrukce a s pěkným výkonem ohrnovali nos. Bylo dokonce i zřejmé, že to s létáním nemyslí vážně, ponděvadž se nikdy nepustil do boje o získání diplomu." Čermák vykonal pilotní zkoušku 14. července 1911, tedy v době, kdy inž. Kašpar měl za sebou téměř dva roky létání a v den Čermákovy letecké zkoušky byl připraven ve Vídni na startu o cenu Zeitu s letadlem vlastní konstrukce./

Redakční kruh časopisu Letectví převzal v roce 1932 /č. 12/ iniciativu pro sebrání historického materiálu o prvních pokusech a vzletech inž. Jana Kašpara v Pardubicích a v okolí a rozeslal tehdejším spolupracovníkům Kašpara, účastníkům a pamětníkům této doby, dotazník, o poskytnutí zajímavých zápisků z doby prvopočátků historie našeho letectví. Materiály takto došlé zpracovali redaktoři Letectví Kalva a Heinz. Z redakce Letectví a Aeroklub RČS tak získaly dostatek dokumentace k obhájení Kašparova prvenství.

Na Kašparovo prvenství v české aviatice poprvé zaútočil redaktor časopisu Letectví v roce 1935 J. Alexandr svým článkem, nazvaným: B. Čihák, letec, konstruktér a učitel létání, tohoto obsahu:

"Čihákova předválečná letecká činnost byla vykonána za podmínek daleko těžších,než práce jeho bratrance inž.J.Kašpara.A přece je na popularitě Kašparově velký podíl Čihákovy iniciativy.

V roce 1909 Kašpar i Čihák se zuřivě vrhli do společné práce na výstavbě letadla a motoru,navrženém inž.J.Kašparem.Jejich pokusy se nedařily a poněvadž oba byli impulsivní povahy,rozešli se dříve, než si Kašpar koupil letadlo u Blériota.

Čihák pracoval v letectví samostatně.Po rozbití letadla se vždy zapřísahal,že létání zanechá, ale vždy jej uchvátila vášnivá touha po létání a snaha dohonit stále úspěšnějšího,penězi dobře zásobeného Kašpara.Opravoval rozbité a stavěl nové.Ani netajená Kašparova zlomyslnost,ani vtipy pardubických občanů na jeho tragikomické nehody,ani neporozumění žurnalistiky nedovedly odvrátit Čiháka od nových pokusů a létání.

Stála rivalita s Kašparem/nikde se o ní nemluvilo/vedla Čiháka k novým pokusům nejen v létání, ale i ve stavbě nových letadel.Neúspěchy mu hořkly při pomyšlení,že se dře do úpadu sám,zatím co Kašpar si mohl zaplatit celou řadu pomocníků./Čihák si platil též celou řadu řemeslníků/.Jaké bylo jeho zadostiučinění,když Kašpar, chtěje se zúčastnit závodu Vídeň-Pešť-Vídeň,dělal ve Vídni pilotní zkoušku a neudělal ji/1911/,zatím co on,Čihák,udělal zkoušku v Pardubicích zcela hladce/1.května 1912/.

Se svým bratrem Hugem Čihák postavil celou řadu letadel.V roce 1913 nově založená firma Bratří Čihákové nabízela k prodeji jedenáct typů různých létadel a připravovala otevření Čihákovy pilotní školy.

Obapolné úspěchy v létání Kašpara a Čiháka vedly později ke sblížení ve společné práci konstrukční,která však nedala žádoucí výsledky.Do té doby patří nezdařená Čihákova účast v leteckém závodě o Schichtovu cenu,pro který Kašpar vytvořil z dvojplošníku vlastní

konstrukce dvousedadlový jednoplošník a Čihák dodal motor Argus.

Když Kašpar přestal létat, pokračoval v propagaci letectví úspěšnými veřejnými lety E.Čihák. Dá se proto říci, že práce E.Čiháka, jeho strádání a nesčetná zklamání, oběti na zdraví a penězích, nebyly přineseny nadarmo."

Bývalý Čihák dlouho udržoval styky s pracovníky v letectví a bývalými spolupracovníky. V létě 1942 navštívil Pardubice a tím i truhláře Jana Svobodu. Setkání byl přítomen redaktor místních novin Josef Pilňáček. Z tohoto vzájemného setkání/byl jsem mu přítomen/vzešel v novinách článek, "Jak účetní a truhlář/Čihák a Svoboda/postavili v Pardubicích první letadlo." O Kašparovi není ve zmíněném článku ani zmínka.

Kašparův památník z roku 1928 dostal za druhé světové války dvojjazyčný text. Přečkal druhou světovou válku a jen o vlas unikl těžkému srpnovému bombardování Pardubic v roce 1944. Po válce mu byl vrácen původní český text-bez uvedení investora: Aeroklub ČSR. Pokud šlo o péči o památník, upadl do úplného zapomnění. Vandaly byl neustále ničen, zneuctíván. Vadil i urbanistům v řešení přestavby jeho okolí a měl být vymístěn. Upraven byl zhovu až na podkladě stížnosti veřejnosti.

V roce 1970 bylo datum prvního vzletu v roce 1909 vymazáno a nahrazeno novým datem počátku prvního vzletu, 16.4.1910.

Kašparův pomník/dílo akad.sochaře M.Bašeho/, umístěný v sadech pod zámkem v roce 1931, byl zničen.

Rodný Kašparův dům, hotel Veselka-byl v rámci urbanistického řešení prostoru, zbořen (1972).

Kašparovo letecké museum umístěné v zámku, bylo po válce likvidováno. Kašparův slavný aeroplán byl převezen jako exponát do Národního technického musea, nově upraven do varianty "technického musea" a pod letoun konstrukce inž J.Kašpara umístěna jmenovka: Blériot XI-Kašpar.

Pavel Beneš, náš úspěšný letecký konstruktér ve své knize: Naše

první křídla/Mladá fronta 1955/v části:Ti,kteří psali,uvádí:
"Když se objevil inženýr Kašpar,"náš první aviatik",netrvalo to
ani okamžik a už byl v jeho blízkosti redaktor Kalva a už se od
něho neodloučil./Kašpar se znal s Kalvou již v době studií,kdy
ještě nelétal/.A pak přišly úspěchy inž.Kašpara a v referátech
Kalvy a Heinze nabyly teprve pravých rozměrů a barev.Nepřehánějme
nijak,řekněme-li,že tito dva žurnalisté teprve"udělali"Kašpara slav-
ného,jak potom byl.Psali také o jiných,když k tomu byla příleži-
tost,ale tolik nadšených slov,jako pro Kašpara nenalezli už pro
nikoho jiného v té době.Nezazlívejme jim to teď po dlouhých lé-
tech,ale historici techniky by si měli uvědomit,že tu byli a pra-
covali také ještě jiní,méně známí a často velmi zasloužilí."

Nejvýznamnější jsou útoky na Kašpara z počátků padesátých let.
Ty začínají v různých časopisech vycházet články o Eugenu Čihákovi,jako prvním letci u nás.Čihák navštěvuje besedy a vypráví mla-
dým a starým o své letecké průkopnické činnosti.Začíná se oslavovat Čihák a vytváří se t.zv.čihákovská kampaň,která veřejně útočí na památku inž.J.Kašpara.Vrcholem celé této kampaně je vydání knížky spisovatele F.Gela"Jak jsem létal a padal",ve které velmi obratně zpracovává vyprávění E.Čiháka,popírá prvenství inž.J.Kašpara a za prvního českého letce prohlašuje Eugena Čiháka.Řada žijících pamětníků a spolupracovníků inž.Kašpara proti uvedeným pamětem a vylhaným tvrzením E.Čiháka vystoupila.Protesty však zůstaly nezodpovězeny a Čihák útočil dále.Kašpar se začíná přehlížet jako ocelá v letectví bezvýznamný a zbabělost se mu vytýká.

V leteckém časopise Křídla vlasti,v článku Kašpar nebo Čihák,
autor Jiří Puchl,pracovník pardubického muzea,se snaží smířit
protikašparovskou kampaň a uvádí:"Letečtí historikové dří-
vější doby přehlíželi při hodnocení počátků letectví soustavně prá-
ci E.Čiháka a vše,co souviselo se začátky létání,spojovali automa-
ticky s prací J.Kašpara."

KONEC