

POČÁTKY LÉTÁNÍ V PARDUBICÍCH A ING. JAN KAŠPAR

Pavel SVITÁK

Počátky letecké historie Pardubic sahají až do závěru minulého století. Město na soutoku Labe a Chrudimky, významně ovlivněné zavedením železniční dopravy a zbavující se své někdejší určité provinciálnosti, zažívalo poměrně rychlý hospodářský vzestup, nesoucí též vzestup kulturní a rovněž pochopení pro četné technické novinky.

Pomineme-li pardubickou "parašutistickou pověst" o Magdě Koudelkové, poji se nejstarší "letecký" záznam pardubický ke zdejší vyšší reálce. Jak se dozvídáme z její výroční zprávy za školní rok 1889/1890, byly v tomto školním roce sbírky fyzikálního kabinetu školy doplněny o "létadlo". Jednalo se pravděpodobně o prostou dvoulistou vrtulku, uváděnou do rychlé rotace jednoduchým mechanismem. Takovéto "létadlo" se jako hračka objevuje v různých podobách dávno předtím a dodnes, a není vyloučeno, že jako hračka se mohlo v Pardubicích objevit již dříve, než se stalo součástí sbírky fyzikálních přístrojů. O "létadle" na zdejší reálce však nemáme bližší zprávy, stejně jako o "balonku", který tu doplnil sbírku fyzikálních přístrojů v následujícím školním roce 1890/1891. Připomeňme si, že tuto školu v letech 1893 až 1901 navštěvoval náš pozdější první letec Jan Kašpar.

Jen na okraj poznamenávám, že 13. února 1835 se v Pardubicích narodil Ing. Antonín Jarolímek, jeden z nejvýznamnějších leteckých teoretiků období asi 1880 až 1905. Jeho práce dosud čeká na hlubší zpracování a vyhodnocení. Jarolímek však nežil v Pardubicích dlouho a jeho letecké studie vznikly až po odchodu z města.

Do období praktického létání vstoupily Pardubice v létě roku 1891 přistáním francouzského balonu. Toho roku se v Praze konala Zemská jubilejní výstava. Výstavní výbor se rozhodl zařadit mezi její atrakce též upoutaný balon. Akce byla svěřena podnikateli Samuelu Hoffmannovi, který angažoval Němce Maximiliana Wolffa. Ten od 26. května, více než týden po otevření výstavy, zahájil provoz

upoutaného balonu Kysibelka, avšak při prvním pokusu o volnou plavbu došlo dne 16. června k havárii.

Po tomto neúspěchu byli do Prahy pozváni francouzští vzduchoplavci Edouard Surcouf a Louis Godard. Ti sem přišli s dvěma balony, větší z nich nesl jméno Victor Hugo. S balony přistávali zpravidla v blízkém okolí Prahy, první plavba s Victorem Hugem dne 13. srpna však vedla do Pardubic. Vzdálenost asi 105 km urazil balon za 1 h 45 min., tedy průměrnou rychlostí asi 60 km/h. Osádka balonu byla v Pardubicích srdečně přivítána a na její počest byl následujícího dne uspořádán hon.

Významnou pardubickou postavou této doby byl Artur baron Kraus, narozený 2. srpna 1845. Byl příznivcem přírodních věd a sportu. Někdy snad okolo roku 1890 zhotovil mávavé letadlo, jehož křídla měla být uváděna do pohybu silou letcových paží. Potah křidel tvořila soustava pruhů, které měly při pohybu vzhůru propouštět vzduch, při pohybu dolů však měly zajišťovat jejich neprostupnost. Dosud nikomu se však nepodařilo vytvořit letuschopné mávavé letadlo, poháněné letcovými svaly, a lépe se nemohlo dařit ani baronu Krausovi.

V souvislosti s baronem Krausem je v poslední době často připomínán jeho kontakt s významným německým průkopníkem letectví Otto Lilientalem. Žel, musíme konstatovat, že tento kontakt nelze prozatím potvrdit žádnými doklady. Existuje svědectví z doby okolo roku 1950, že kolem roku 1910 měl Artur baron Kraus doma uchovávat Lilientalovy dopisy. V Lilientalově letecké korespondenci, uveřejněné roku 1993, však nejsou žádné Krausovy dopisy dochovány. I příběh Krausovy návštěvy u O. Lilientala v Berlíně v srpnu 1896, který byl v poslední době několikrát publikován, je nutno přijímat s dávkou opatrnosti. Tím spíše, že bývá často předkládán v poněkud jiné podobě, než jak ho vyprávěl zesnulý Alois J. Kubeš, který ho měl vyléchnout osobně od barona Krause.¹

Krausův pokus o stavbu mávavého letadla bývá někdy datován do první poloviny 80. let minulého století. Zdá se však, že byl poněkud pozdější. Mimo dvou či tří fotografií však nemáme k dispozici dobové doklady.

Asi z let 1895 až 1896 pochází projekt pardubických občanů Fr. Zelenky a Alberta Maršíčka na balonovou plavbu k severnímu zemskému pólu. Je zajímavé, že tento projekt se objevil ve stejné době, jako projekt švédského inženýra Adréa, jenž dospěl až k realizaci a pro účastníky měl tragický konec. O pardubickém projektu postrádáme podrobnější údaje. Víme jen, že jeho autoři se obrátili se žádostí o podporu na vídeňské ministerstvo kultury a školství, ta jim však byla odmítnuta.

Z roku 1896 pochází studie dynamického bezpilotního letadla, jejímž tvůrcem byl Otakar Dvořák v Pardubicích. Mělo jít o stroj s válcovým, vpředu zahroceným trupem, na jehož povrchu měla být uchycena archimedova šroubovice. Otáčením trupu kolem podélné osy mělo být dosaženo dopředného tahu. Po stranách trupu měla být křídla s deskovým, neklenutým, tedy málo účinným profilem. Ocasní plochy, nezbytné pro stabilizaci, ve studii nejsou zachyceny. Jako motor měla sloužit plynová turbína, poháněná benzinovými parami (nikoli spalínami). Studie je

1) Osobní rozhovor autora s A. J. Kubešem v Pardubicích.

v mnohém naivní, a takové letadlo nemělo větší naději na úspěch. V té době už byly zveřejněny důležité práce Otto Lilientala a dalších, které by daly O. Dvořákovi jisté podklady pro přesnější návrh letadla, je však zřejmé, že ten je neznal.²

Dělsí dobu pak nemáme v Pardubicích ani okolí doloženu žádnou leteckou aktivitu. Až někdy okolo roku 1908 se objevuje letadlo truhláře Vincence Holého z Moravan, aniž však máme spolehlivější údaje jak o době stavby a konání pokusů s ním, tak o letadle samém. Jediným dosud známým spolehlivějším údajem je část věty v jedné zprávě Neodvislých listů z července 1910, z níž plyne, že letadlo bylo v té době hotové a tedy i schopné letových pokusů. Proč však V. Holý nevyužil existence pardubického letiště a rozvíjejících se leteckých aktivit v Pardubicích k pokračování v letových pokusech, se můžeme jen dohadovat.

Dostáváme se k nejzávažnějšímu období nejstarších dějin létání v Pardubicích - k období 1909 až 1914, a k nejvýznamnější postavě pardubické aviatiky Ing. Janu Kašparovi.

Úloha Jana Kašpara v ranném období našeho letectví byla nesmírná. Své první lety vykonal v době, kdy různá výdělečná sdružení zvala do Čech cizí letce, aby tu zvědavému obecenstvu předvedli nejnovější zázrak techniky - letící letadlo. Po dlouhou dobu však tito cizinci místo senzace přinášeli jen zklamání. A tak není divu, že česká veřejnost v době neustálých sporů mezi oběma národy, žijícími na našem území, přijala prvního létajícího Čecha s ohromnými sympatiemi.

Připomeňme si též často opomíjenou skutečnost, že Ing. Jan Kašpar byl sice prvním létajícím Čechem, nikoli však prvním létajícím příslušníkem království Českého.

Po konstrukční stránce Ing. Kašpar nevynikl. Přestože svých největších leteckých úspěchů dosáhl na letadle vlastní stavby, šlo v podstatě o kopii letadla Blériot XI, u něhož nejvýznamnější změny vyplynuly především z použití odlišného, výrazně těžšího motoru. První Kašparovo letadlo, postavené před zakoupením Blériota, se neosvědčilo a fakticky nebylo schopné létat. Dvouplošník, postavený údajně podle vzoru britského letadla Bristol blíže neznámého typu, nikdy nevzlétl, ač pravé důvody toho neznáme.

Zajímavá je skutečnost, že Ing. Jan Kašpar, ač nepochybně dobrý pilot, nikdy nezískal mezinárodně platný pilotní diplom. Při jediném pokusu o jeho získání měl nehodu při přistání a pokus o něj už nikdy - nepochybně k vlastní škodě - neopakoval. To mu pak znemožňovalo účast v různých leteckých soutěžích, kde takový diplom byl podmínkou. Ing. Kašpar složil zkoušku pouze podle předpisů místodržitelství pro království České, jejíž platnost byla omezena výlučně na zemi Českou a neplatila již ani na Moravě. I v Čechách ji mohl zpochybnit každý okresní hejtmán, jak se nejdříve stalo.

Letecká kariéra Ing. Kašpara byla krátká, sotva tříletá, a počet nalétaných hodin se pohyboval asi v rozmezí 25 až 30. Kašparovu leteckou kariéru nepochybně

2) Národní technické muzeum, letecký archiv, pozůstalost Ing. Gustava Fingera, dopis Otakara Dvořáka (dále LANTM).

ovlivnilo mimo jiné to, že doma v Čechách neměl faktickou konkurenci. Po celý rok 1910 byl (pomineme-li sudetské letce Igo Etricha a Karla Illnera, kteří však v té době působili v Rakousku) jediným domácím pilotem, schopným pořádat veřejné letecké produkce. V roce 1911 se situace změnila jen potud, že se připojil Eugen Čihák. Toho však nebylo možno, s ohledem na příbuzenské a další vazby, považovat za ryzí konkurenci. Další čeští letci, schopní pořádat veřejné produkce, působili v cizině. A česká politická reprezentace a český kapitál neprojevíly přílišné pochopení pro podporu rodícího se českého letectví. Podnětem pro růst výkonů pak v takových poměrech mohly být pouze letecké soutěže, pořádané po celé Evropě - nikoli však v Čechách. Ty však byly pro Ing. Kašpara, jak již bylo uvedeno, uzavřeny. Ing. Kašpar tak byl do jisté míry obětí omezených českých poměrů té doby.

Přes všechno toto je nepochybné, že Ing. Jan Kašpar, později ve spolupráci s bratrancelem Eugenem Čihákem, vykonal v zemích koruny České nemalou práci v propagaci letectví. Tato jeho činnost, stejně jako úsilí dalších leteckých nadšenců té doby, pak byla zhodnocena po vzniku samostatné Československé republiky, jejíž letectví navázalo na předválečné úsilí a během nedlouhé doby se čestně zařadilo po bok leteckým velmocem.

Nyní blíže k životu a především letecké činnosti našeho prvního letce. Jan Kašpar se narodil v Pardubicích dne 20. května 1883 v rodině zdejšího zámožného občana Františka Kašpara. Od mládí byl, též přispěním otce, sportovně založen, záhy ho také začala zajímat technika, stroje.

V letech 1888 až 1893 navštěvoval národní školu, v letech 1893 až 1901 pak zdejší v yšší reálku, kde ovšem nepatřil k vynikajícím studentům. Ukončil ji maturitní zkouškou s průměrným prospěchem s průměrným prospěchem 3,55³.

V říjnu 1901 vstoupil Jan Kašpar na pražskou českou vysokou školu technickou a zapsal se na studium stavebního inženýrství, zřejmě však již po několika dnech přestoupil na strojní inženýrství. Na této škole setrval do července 1905.

Ani zde nepatřil mezi vynikající studenty a první státní zkoušku složil 25. února 1904 s průměrným prospěchem z devíti předmětů 3,0⁵. Poslední zkoušky skládal již po opuštění školy, v únoru a květnu 1906. Studium završil druhou státní zkouškou 28. února 1907. Mezitím byl 28. března 1906 odveden k domobraneckému pěšímu pluku č. 5 v Pulji. Základní službu nastoupil 1. října 1906 v Pulji a byl zařazen k první náhradní rotě⁴. Jak později vzpomínala jeho sestra, byl po nedlouhé době superarbitrován pro žaludeční chorobu⁵. Kdy opustil vojenskou základní službu jednoročního dobrovolníka, nevíme, v dubnu 1907 ho však již nalézáme v Mohuči. S ohledem na datum druhé státní zkoušky na pražské

technice můžeme předpokládat, že pluk v Pulji opustil nejpozději v lednu či počátkem února 1907. Dnem 15. června 1907 byl Ing. J. Kašpar evidenčně přeložen k 8. zeměbranceckému pěšímu pluku v Praze⁴.

Od 15. dubna do 20. srpna 1907 absolvoval Ing. Jan Kašpar jednosemestrální kurs - "Vyšší odbornou školu pro automobilismus" na První německé automobilní odborné škole v Mohuči. Vysvědčení školy hodnotí jeho studijní výsledky jako velmi dobré⁶.

O dalších měsících Kašparova života nemáme údaje až do 26. března 1908, kdy nastoupil k firmě Basse und Selve ve vestfálské Alteně. Tato firma vyráběla válcovaný materiál, dráty, odlitky a další výrobky z niklu, alpaky, tombaku, hliníku, mosazi, mědi a bronzu, měla též niklovou a kobaltovou huť. Mezi její výrobky patřily též díly pro vzducholodi, zvláště Parsevalovy netuhého typu. Ing. Kašpar se tu podílel na konstrukčních pracích souvisejících s hliníkovými chladiči a měl dozor nad automobilovým parkem firmy. Osvědčil se i jako závodník s automobily a motorovými čluny. Od firmy odešel z blíže neznámých důvodů 28. ledna 1909⁷. V době vánoční dovolené roku 1908 se zřejmě pokusil zprostředkovat dodávku hliníkových chladičů firmy automobilce Laurin a Klement⁸.

Po dvouměsíčních "prázdninách" nastoupil Ing. Kašpar 29. března 1909 v Mladé Boleslavi u firmy Laurin a Klement jako příručí dílenského inženýra. Nevydržel však dlouho a 1. července téhož roku Mladou Boleslav na vlastní žádost opustil⁹. Spolu s ním odešel i bratranec Eugen Čihák, který tu pracoval jako účetní.

O několik týdnů později, 25. července 1909, přeletěl Louis Blériot průliv La Manche. Tato odálost ovlivnila mnoho lidí i u nás v Čechách a nepochybně nezůstala bez vlivu i na Ing. J. Kašpara, který zřejmě určitý zájem o letectví jevil už dříve.

K dalšímu období Kašparova života postrádáme spolehlivé dobové údaje, a to až do jara roku 1910. Je zřejmé, že Ing. Jan Kašpar s Eugenem Čihákem někdy na podzim roku 1909 začali pracovat na letadle a letadlovém motoru, který je dnes uložen ve sbírkách Národního technického muzea. Autor se tu však nechce pouštět do těžko ověřitelných hypotéz, pro něž není dostatek podkladů, i když některým dedukcím nebude možno se vyhnout. S politováním nutno konstatovat, že dobové údaje jsou kusé, neúplné a ne vždy dosti přesné.

Dne 26. ledna 1910 zasedala pardubická městská rada za předsednictví starosty města Kuchynky. Na pořadu jednání byla mimo jiného též žádost váženého zdejšího občana Františka Kašpara o povolení stavby "prozatímní kolny" na pozemku katastrálního čísla 2070, přilehlém k vojenskému cvičišti. Na návrh stavební komise rada žádosti vyhověla¹⁰. Nikdo z přítomných tehdy netušil, že se jedná o stavbu

3) LA NTM, inventární číslo 95.

4) Vojenský historický archiv Praha, personálie, Ing. Jan Kašpar 1883.

5) Výpověď Kašparovy sestry Marie Šedivcové, Východočeské muzeum Pardubice, Slavín, Ing. Jan Kašpar.

6) LA NTM, inventární číslo 96, list 11.

7) LA NTM, i. č. 96, list 4.

8) LA NTM, i. č. 96, list 3.

9) LA NTM, I. č. 96, list 15.

10) Východočeský obzor č.5, 27. 1. 1910, Neodvislé listy 29. 7. 1910.

prvního pardubického hangáru a že svým hlasem pro povolení stavby pootevřít dveře pardubické aviatice. Jak stavba hangáru probíhala, nevíme. Můžeme s jistotou předpokládat, že nejpozději koncem února hangár stál.

Práce na letadle do té doby probíhaly, podle udání pamětníků, ve strojírně Františka Dvořáka. Teprve po dokončení hangáru bylo možno závěrečnou montáž přenést do něho a letoun tu dokončit.

První novinová zpráva o Ing. Janu Kašparovi a jeho letadle byla otištěna 12. března 1910¹¹. Hovoří o Kašparově letadle s Kašparovým motorem. O Eugenu Čihákovi tu není zmínka. Ač to zpráva výslovně neříká vyplývá z ní, že před 10. březnem se letadlo od země neodpoutalo, a tedy případné pokusy mohly představovat nejspíše jen pojižďecí zkoušky. Až o čtrnáct měsíců později se z deníku ČAS (č. 138. z 20. 5. 1911) dozvídáme, že pojižďecí zkoušky letadla byly zahájeny koncem února 1910, byly však zkomplikovány značným poškozením letadla při nárazu do vrat hangáru.

22. března přinesl zprávu o Ing. Kašparovi a jeho letadle pražský sportovní týdeník Sport a hry¹². Dozvíme se, že stavba letadla trvala dva měsíce, byla tedy zřejmě zahájena na počátku ledna 1910 či ještě koncem prosince 1909 - nevíme totiž, kdy bylo letadlo dokončeno, mohlo to být vcelku kdykoli mezi asi 20. únorem a 10. březnem. Ze zprávy lze soudit, že pokusy s letadlem začaly někdy mezi 10. a 18. březnem. Ani z této zprávy nemůžeme ještě usuzovat na uskutečněné skoky do vzduchu, ač je formulace zprávy nevylučuje. Zřejmě se dosud jednalo o pojižďecí zkoušky, jak naznačuje zpráva královéhradecké Obnovy, otištěná 1. dubna¹³. Ta již výslovně uvádí, že "v nejbližších dnech podnikne podnikavý p. inženýr výlet do vzduchu". To by znamenalo, že až do asi 28. - 29. března se letadlo nevzneslo. Eugen Čihák o mnoho let později vzpomínal, že trup tohoto prvního letadla se při pojižďení kroutil. Ač Čihákovy vzpomínky nejsou příliš spolehlivé, toto jeho tvrzení potvrzují i nemnohé dochované fotografie letadla, ukazující jakési lyžiny pod vodorovnou ocasní plochou, doplňující zdvojené ostruhové kolo. Ty mohly mít jediný účel - omezit kroucení trupu. Netuhá zadní část trupu však znamenala, že letadlo by ve vzduchu bylo nedostatečně stabilní a obtížně řiditelné. Vpodstatě tedy nebylo schopno letu, nejdříve jen krátkých skoků do vzduchu.

Za nejasné musíme považovat okolnosti zakoupení letadla Blériot XI. Dosud se, především na základě pozdější Kašparovy vzpomínky z dvacátých let, obvykle uvádělo, že Ing. Jan Kašpar přisoudil neúspěch vlastního letadla nepovedenému motoru vlastní konstrukce a zakoupil tedy ve Francii podobný tříválcový motor Anzani, s nímž se pak prý zdařily první skoky či kratší lety. Když však ani potom nevedly pokusy k výraznějším výsledkům, rozhodli se údajně otec a syn Kašparové ke koupi osvědčeného letadla tovární výroby.

Cesta z Pardubic do Paříže, zakoupení motoru a návrat s ním domů jako se

11) Neodvislé listy, č. 11.

12) Sport a hry č. 12.

13) Obnova č. 13.

spoluzavazadlem mohl trvat tři dny, další den byl potřeba pro zabudování motoru. Je možné, že pokusy s vlastním letadlem, konané ve dnech po 25. březnu, již byly konány s novým francouzským motorem. A po 28. březnu se mohly zdařit první skoky do vzduchu.

Dotání letadla z Francie však nemohlo být tak rychlé, jak by vyplývalo z dosavadních Kašparovských prací. Z pardubického tisku máme doloženy dva Kašparovy skoky do vzduchu na novém letadle dne 12. dubna 1910¹⁴. Oba byly dlouhé několik set metrů. Na transport letadla z nádraží, jeho vybalení z beden a smontování byl potřeba nejméně jeden den. Letadlo tedy muselo být v Pardubicích nejpozději 10. dubna.

Z dubna toho roku máme doloženy dva jiné transporty letadel z Francie do Čech. Jeden trval tři dny, druhý však celé tři týdny! Připusťme příznivější variantu. Znamenalo by to, že letadlo muselo být z Paříže vypraveno nejpozději 7. nebo 8. dubna. Před tím však bylo nutno letadlo zabalit do beden, odvézt na nádraží a naložit. Na tuto operaci počítejme nejméně dva dny, muselo k tomu tedy dojít nejpozději mezi 5. a 7. dubnem.

Je ovšem také otázka, zda letadla Blériot XI byla volně k dostání, aby stačilo ho na místě koupit a hned odeslat. To by musel Ing. Kašpar přijet do Paříže nejpozději v neděli 3. dubna a v pondělí 4. dubna letadlo koupit. Taková rychlost se však zdá málo pravděpodobná. Znamenalo by to také, že mezi 28. březnem a 1. dubnem 1910, tedy během pouhých asi 4 dnů, by Ing. Kašpar musel dojít k přesvědčení, že vlastní letadlo ani s motorem Anzani nebude létat.

A ještě je tu Kašparova pozdější poznámka, že se nechtěl nechat předstihnout Ing. Otto Hieronimem, s nímž se znal ze svého krátkého mladoboleslavského působení, pokud se již dříve nesetkali v Německu na automobilových závodech. Hieronimus však již na 3. dubna ohlásil veřejnou produkci v Chuchli, a tak jet na samém počátku dubna koupit letadlo s touto Kašparovou poznámkou nekoresponduje. A není důvod jí nevěřit. Ke všemu se z dubnových zpráv¹⁵ tisku dozvídáme, že Ing. Kašpar půjčil Ing. Hieronimovi svou náhradní vrtuli. Kdy? Nevíme. Nejspíše k chystané produkci, t.j. před 3. dubnem. Případně k plánované (a neuskutečněné) náhradní produkci, t.j. před 10., případně 17. dubnem. Tato data by vcelku odpovídala předpokládané době, kdy se Kašparův Blériot dostal do Pardubic.

Ing. Otto Hieronimus se učil létat v Německu, jak o tom již kolem 10. března několikrát referovaly Národní listy. A přitom Ing. Kašpar mohl být o tomto Hieronimově výcviku zpraven z Mladé Boleslavi či přímo samotným Hieronimem o týden či dva, i tři dříve. V té době, na přelomu února a března, teprve dokončoval své letadlo, a výsledek připravovaných pokusů byl ovšem nejistý. Nenechat se - ovšem pouze nad českou půdou - předstihnout, by ovšem znamenalo jet okamžitě - již na počátku března - koupit osvědčené letadlo. Kašparův otec, sám sportovně

14) Neodvislé listy č. 16, 16. 4. 1910.

15) Neodvislé listy 16. 4. 1910.

založený, měl jistě pro synovy ambice pochopení. Hieronimus kupoval letadlo u údajného Blériotova německého zástupce, tedy Jan Kašpar si ne koupí přímo u Blériota! Žel, toto vše, co tu bylo řečeno, je pouhá hypotéza, pro níž chybějí přímé důkazy. Hovoří však pro ni i následující údaje. Blériotův jedenáctý typ bylo po památném letu úžiny La Manche proslavené letadlo a zájemců o ně bylo mnoho. Už proto je pravděpodobné, že dodací lhůta byla několikatýdenní. Svědčí o tom jedna zpráva Národních listů z června 1910 i pozdější vzpomínka Kašparova prvního pilotního žáka, Poláka Tadeusze Heyneho¹⁶. Ostatně, když na samém počátku února 1910 kupovalo České aviatické družstvo letadlo od těžce firmy, uplynulo mezi jeho objednááním a odesláním asi šest týdnů. A navíc, situace ve Francii, i u firmy Blériot, byla v průběhu února komplikována následky velkých záplav, k nimž došlo v Paříži a okolí na přelomu ledna a února.

V tomto světle se údajná Kašparova cesta do Paříže na konci března jeví jako cesta k převzetí dokončeného a právě dodávaného letadla. A spěch, aby bylo letadlo brzy odesláno, a on sám i letadlo brzy doma, mohl být jedním z důvodů odmítnutí pilotního výcviku ve Francii, který by trval přinejmenším několik málo týdnů. I tak byla celá akce zřejmě, oproti původním záměrům, zdržena o několik týdnů.

Vraťme se však do Pardubic do polovina dubna roku 1910. Jak už bylo zmíněno, dne 12. dubna provedl Ing. Jan Kašpar dva delší skoky do vzduchu. Při druhém, při prudším dosednutí, poškodil vruli. Protože náhradní vrtule byla u Ing. Otto Hieronima, musel nechat zhotovit v Pardubicích novou. Letové pokusy bylo možno obnovit až 15. dubna, kdy se mu opět zdařilo několik delších skoků do vzduchu. Pravděpodobně onoho dne vstoupil do Kašparových služeb truhlář František Novotný.

Pak přišel památný 16. duben 1910.

O 11. hodině dopolední uletěl Ing. Jan Kašpar v přímé linii asi 2 km ve výši 20 - 25 m. Při této příležitosti se dozvídáme, že Kašparův původní letoun byl při pokusech, konaných asi v prvních dubnových dnech, před příchodem "originál Blériota", poškozen¹⁷.

Ing. Jan Kašpar, první létající Čech.

Nebyl však prvním, kdo nad českou půdou provedl let zděli 2 km:

Ing. Otto Hieronimus, šéfkonstruktor české automobilky Laurin a Klement v Mladé Boleslavi, sám říšský Němec, ho předešel o dva týdny.

Nevalné počasí po 16. dubnu znemožnilo Ing. Janu Kašparovi další letové pokusy. Podle údajů dobového tisku se věnoval stavbě dvousedadlového letadla - zřejmě šlo o přestavu původního letadla. Okolo 20. dubna prý Kašpar uvažoval, že své další pokusy přeneseme do Plzně, kde na dostihové dráze u Malesic mělo v té době své letiště České aviatické družstvo, jehož byl Kašpar členem¹⁸. K tomu nakonec nedošlo.

16) T. Heyne, Lotnictwo - moja pasja, in: Pierwsze skrzydla, Wydawnictwo.

17) Sport a Hry č. 16., 19. 4. 1910.

18) Neodvislé listy č. 17, 23. 4. 1910.

Další Kašparův let máme doložen 26. dubna ráno okolo 5. hodiny. Větrným porывem však byl sražen k zemi, přičemž vzala za své vrtule. O dva dny později létal znovu, neukázněné obecenstvo, pohybující se po letištní ploše, však zavinilo menší nehodu. Při té byla zničena další vrtule. Zdá se, že v té době Ing. Kašpar ještě neuměl zatáčet.

Někdy v této době se České aviatické družstvo snažilo přemluvit Ing. Kašpara k uspořádání veřejné produkce asi na 5. či 6. května, Kašpar se však ještě necítil dostatečně vycvičen.

Další Kašparovy lety máme doloženy až ve druhé polovině května, je však pravděpodobné, že některé lety tisk pouze nezaznamenal. Dne 22. května byl pak v Plzni přítomen veřejné produkci Francouze Henry Maria Jullerota, s nímž se tu blíže seznámil. Pro silný vítr však bylo nutno tuto produkci odložit o čtyři dny. Kašpar zřejmě přenocoval v Plzni a v pondělí se vrátil domů. Když se v Praze loučil s redaktorem Heinzem, sdělil mu, že se odložené produkce nezúčastní, protože potřebuje v případě příznivého počasí dále trénovat. A onoho 26. května provedl v Pardubicích dva lety. V té době bratři Čihákové teprve čekali na povolení ke stavbě hangáru, které městská rada schválila až poslední květnový den¹⁹.

Koncem května přišel do Pardubic Polák Tadeusz Heyne, který několik dní před tím zakoupil od Ing. Otto Hieronima jeho Blériota XI.

S Ing. Kašparem se, stejně jako s O. Hieronimem, znal z Mladé Boleslavi od firmy Laurin a Klement. Heyne však již 30. května v Pardubicích havaroval²⁰. Během asi dvou týdnů mu Ing. Kašpar zajistil opravu těžce poškozeného letadla. Na fotografiích z opravy jsou vidět demontované díly prvního Kašparova letadla. Je zřejmé, že náš aviatik s ním v té době již definitivně přestal počítat. Kašpar sám pak znovu létal 1. a 2. června.

Asi ve dnech 10. až 12. června navštívil Ing. Jan Kašpar, doprovázen baronem Krausem a pokladníkem Českého aviatického družstva Vilémem Hlavatým budapeštský aviatický mítink. Sešli se tu opět s Henry Maria Jullerotem, který jim umožnil prohlídku hangárů, kam se běžní návštěvníci nedostali²¹.

Nejpozději 14. června 1910 byl již Ing. Jan Kašpar opět v Pardubicích a 15. června vykonal tréninkový let. Následujícího dne složil v přítomnosti místodržitelského vrchního inženýra Theodora Skuliny pilotní zkoušku podle místodržitelských předpisů z února toho roku. Zkouška byla nutnou podmínkou k tomu, aby v neděli 19. června mohl Ing. Kašpar uspořádat v rodném městě svou první veřejnou produkci. Ta proběhla úspěšně, a shlédlo ji na 7 000 nadšených diváků z Pardubic i okolí. Produkce vynesla 1358 K 38 h. Z toho letec obdržel odměnu 450.- K, zbytek připadl Ústřední matici školské a Národní jednotě severočeské.

Tehdy již bratři Čihákové měli na pardubickém letišti hangár a letadlo.

19) Okresní archiv Pardubice, fond Městská rada Pardubice, zápis z jednání.

20) Čas, Praha, č. 149., 1. 6. 1910.

21) Národní listy z června 1910.

Již 6. června 1910 učinil pardubický fotograf Josef Deyl návrh královéhradecké městské radě na uspořádání veřejné produkce. Odpověď č. 6050 z 15. července byla kladná²². Další jednání byla rychlá a již 22. června bylo jasné, že se produkce uskuteční 3. července. Ve dnech 22., 28. a 29. června uskutečnil Ing. Kašpar další cvičné lety. Asi 30. června dopravil letadlo do Hradce, kde 1. července provedl zkušební let. Při něm dosáhl výše asi 100 m, největší, v jaké dosud létal. 3. července se na hradeckém vojenském cvičišti sešlo patnáct až dvacet tisíc diváků. Přes určité potíže s motorem Anzani provedl letec celkem pět letů v trvání asi 15 - 16 minut, přičemž nejdelší z nich trval 7:24 min. Začala série Kašparových veřejných produkcí v českých a moravských městech. Asi v červnu zahájil Ing. Jan Kašpar stavbu nového jednoplošníku, který se pak proslavil následujícího roku. Pro častou nepřítomnost však stavba nepokračovala příliš rychle. Ve čtvrtek 7. července uspořádal Spolek techniků z východních Čech v pardubickém hotelu Střebský slavnostní "Večer Ing. Jana Kašpara", jímž vzdal hold dosavadním úspěchům prvního českého letce²³.

Následujícího dne podepsal Ing. Jan Kašpar smlouvu s Českým aviatickým družstvem, zastoupeným pokladníkem Vilémem Hlavatým a jednatelem Jirákem, o uspořádání veřejného vzletu v Praze v jednom z termínů 31. července, 7., 14. nebo 15. srpna s tím, že termín bude ještě upřesněn²⁴. Smlouva zaručovala letci 10 % z čistého příjmu za vstupné, nejméně pak 3 000,- K, uhrazení dopravného za letadlo a hotových výdajů pro letce, dvojici mechaniků pak 10,- denně. Kašpar zřejmě mimo svého mechanika Františka Novotného využíval služeb pana Karla Vávry, zaměstnaného jinak v pardubické strojírně František Dvořák. Mezitím fotograf J. Deyl vyjednal další veřejné vystoupení v Josefově. Bylo určeno na 17. července, aby však nekolidovalo s národní slavností Jaroměřsko českým menšinám, byla produkce o týden posunuta. 24. července se tu sešlo na 20 tisíc diváků. Pardubický aviatik provedl dva lety v celkovém trvání 6:45 min.

V této době se také objevují první náznaky o zamýšleném přeletu Pardubice - Praha, pro který však měl "originální Blériot" nedostatečný dolet. Proskakovaly zprávy o možné společné produkci Ing. Kašpara s Henry Maria Jullerotem či s Alexandrem hrabětem Kolowratem - Krakovským.

Dne 9. července 1910 podal Ing. Kašpar pražskému místodržitelství žádost o vystavení pilotního osvědčení, aby nemusel před každou veřejnou produkcí konat úřední zkušební let. Místodržitelství vyhovělo, a 5. srpna osvědčení, na základě pardubické zkoušky z 15. června, vystavilo. Mezitím České aviatické družstvo konečně získalo v Praze plochu pro letiště. Bylo to na Proseku, přibližně v místech, kde je dnes v blízkosti sídliště umístěna benzinová stanice a od ní směrem k Letňanům. 4. srpna se uskutečnilo komisionální ohledání plochy.

V neděli 7. srpna létal Ing. Kašpar za silného větru v Lysé nad Labem.

S ohledem na počasí zakázalo mladoboleslavské okresní hejtmanství pod pokutou lety v okruzích, a tak náš letec provedl jen šest přímých letů. 11. srpna byly téměř hotovy bariéry a hangár na proseckém letišti. Hangár byl dost veliký, aby mohl pojmut více než jen jedno letadlo. Toho dne bylo Kašparovo letadlo dopraveno na Prosek. Následujícího dne bylo smontováno a letec ho dvěma kratšími lety vyzkoušel. Přesto, že se Ing. Kašpar mohl prokázat místodržitelským pilotním osvědčením, nařídilo karlínské okresní hejtmanství na 13. srpna úřední zkušební let.

V neděli 14. srpna se na Proseku sešlo asi 30 tisíc diváků, kteří spatřili let trvající 10:59 min. Zpráva o první úspěšné pražské letecké produkci se rychle rozšířila, pondělní ranní vydání deníků přinesla obsáhlé nadšené referáty. A tak se onoho 15. srpna sešlo na 60 tisíc platících a snad 40 tisíc neplatících diváků. Motor letadla však po asi 8 minutách letu vysadil a letec musel nouzově přistát. Dosednutí bylo úspěšné, při výběhu však bylo letadlo nárazem do meze poškozeno. Zas bylo co opravovat.

Asi 19. srpna bylo opravené letadlo dopraveno do Olomouce. Zdejší Němci ovládaná radnice se snažila znemožnit veřejnou produkci Čecha za každou cenu, díky okresnímu hejtmanovi však neuspěla. Proto alespoň neposílila tramvajovou dopravu směrem k letišti, a tak se 15 tisíc diváků muselo 21. srpna na cvičišť u Neředína dostat pěšky. Ing. Kašpar letěl 6:33 min., pro poruchu vodorovné ocasní plochy však nemohl uskutečnit druhý let. 28. srpna se měl uskutečnit veřený vzlet v Čáslavi, pravděpodobně s ohledem na poškození letadla však byla produkce odložena.

V průběhu olomoucké produkce dostal letec též pozvání do nedalekého Prostějova²⁵. Tamní produkce byla stanovena na 8. září. Pořadatelem bylo "soukromé aviatické družstvo v Prostějově", tvořené knihkupci V. J. Pittnerem a Františkem Karáskem, městským kontrolorem Aloisem Konvalinkou a městským zahradníkem Františkem Havránkem. Smlouva zaručovala letci 50 % příjmu ze vstupného, nejméně 4000,- K. Tato částka měla být složena formou kauce již před vzletem u pardubické filiálky Živnobanky. Dále měly být hrazeny dopravní výlohy s letadlem, cestovné pro letce a jeho sekretáře Hugo Freunda a dva mechaniky, přičemž H. Freund měl dále zajištěno 5 % čistého zisku produkce, nejméně 200,- K, mechanici pak po 10,- K denně. Pořadatel byl dále zavázán postavit na letišti hangár a pojistit obecenstvo proti možnému úrazu²⁶.

Prostějovskou produkci však bylo nakonec nutno odložit a uskutečnila se až 25. září. Zatím se 11. září měl uskutečnit veřejný vzlet v Hronově, těsně u hranice s Německem. Pro nepříznivé počasí musel však být odložen. Na 18. září byla původně určena produkce na Kladně, z neznámých důvodů však nedošlo k uzavření definitivní dohody, a tak se toho dne mohl uskutečnit odložený vzlet v Hronově.

Let však trval pouhých 46 sekund. Ing. Kašpar přislíbil zopakovat produkci, na níž přišlo mnoho návštěvníků i z Německa, v pondělí 19. září, slib však nedodržel a záhy zrána z města odjel²⁷. Hronov byl prvním Kašparovým neúspěchem.

22) Státní okresní archiv Hradec Králové, varia.

23) Státní okresní archiv Pardubice, Archiv Aviatického družstva.

24) LA NTM, inventární číslo 96.

25) Okresní archiv Prostějov, fond Sokol Prostějov I.

26) LA NTM, i.č. 95.

25. září se mu ani v Prostějově nevedlo o mnoho lépe a po 63 sekundách letu došlo k nehodě.

V té době byl již dohotoven nový jednoplošník, a Ing. Kašpar jen čekal na dodání motoru. Ten však došel až 3. října 1910. Byl to rakouský vodou chlazený stojatý čtyřválec Aerodaimler o výkonu 48 kW (65 k) výrobního čísla 777, navržený Ing. Ferdinandem Porschem. A tak se nesplnilo Kašparovo očekávání, že v říjnu bude moci létat s novým letadlem.

Dne 2. října 1910 létal Ing. Kašpar znovu v Praze, tentokrát společně s Josefem Sablatnigem z Klagenfurtu. Letiště bylo nedaleko onoho srpnového, na druhé straně silnice, vedoucí do Letňan. Tentokrát se však rozkládalo na katastru Vysočan, přibližně v místech dnešních autobusových garáží Klíčov. Kašpar toho dne předvedl dva lety, v trvání 7:39 a 30:39 min. Pořadatelé chtěli úspěšnou produkci opakovat, avšak Ing. Kašpar byl na 9. října vázán do Českých Budějovic. Na vojenském cvičišti na Čtyřech Dvorech - dnes tu stojí sídliště - se dostavilo na 25 - 30 tisíc diváků, někteří až z Rakous.

Bylo však po deštích a rozmoklé letišti působilo potíže se startem. Letec provedl čtyři krátké lety v celkovém trvání 4:25 min. Nakonec zlomil vrtuli²⁸. Honorář za tuto produkci měl činit 6500.- K²⁹.

Poté odjeli Ing. Kašpar a František Novotný do Černovic v tehdejší Bukovině. Vezli sebou motor a ocasní plochy k opravě poškozeného letadla, které tu zůsatalo po Ing. Elpovi z Vídně. Po opravě a vyzkoušení letadla byla 23. října uskutečněna veřejná produkce. Letec za silného větru provedl dva lety po 8 min., druhý let však skončil nehodou. Letadlo pak Kašpar koupil údajně za 2000,-K³⁰.

Na přelomu října a listopadu 1910 navštívil Ing. Kašpar pařížský aerosalon. Během první poloviny listopadu bylo opraveno letadlo, přivezené z Černovic. Kašpar tak měl k dispozici dva Blérioty XI a nedokončené letadlo vlastní výroby. V zimě pak stavěl dvou- až třisedadlový dvouplošník, který měl být vybaven čtyřválcovým vodou chlazeným motorem Argus o 74 kW (100 k). V lednu 1911 nabízel Ing. Kašpar k prodeji dva letouny Blériot XI, zájemce však hned nenašel. V polovině února bylo ohlášeno otevření jeho pilotní školy se třemi letouny. V té době prý také dostal nabídku na turné v USA, z neznámých důvodů ji však nepřijal.

V první polovině března 1911 bylo nepříznivé počasí, a tak Ing. Kašpar vzlétl toho roku poprvé až 14. března, kdy létal na obou Blériotech. 2. dubna dokončil zástavbu motoru Aerodaimler do nového letadla. Dosud létal na Blériotech XI a též cvičil Eugena Čiháka, který začal, po neúspěchu prvního letadla typu A v létě 1910, létat v září 1910 na francouzském letadle Saulnier.

16. dubna 1911 byl v Praze zahájen VIII. mezinárodní autosalon. Ing. Kašpar

27) Lidové proudy 30. 9. 1910, Ratibor 29. 9. 1910.

28) Budivoj, říjen 1910.

29) Archiv Aviatického družstva v Českých Budějovicích, soukromá sbírka.

30) LA NTM, i.č. 96.

tu vystavoval a nabízel k prodeji Blériota XI, bratři Čihákové vystavili letoun typu C (kopii Saulniera) a k prodeji nabízeli jak tento letoun, tak další typ D, což byla kopie Saulniera, upravená pro motor Gnome Omega 37 kW (50 k).

Na konci dubna 1911 bylo v Pardubicích zřejmě 9 letadel: tři letadla Kašparova, Blériot XI Vincence Barthella (který přišel do Pardubic v létě 1910 a nepříliš úspěšně se tu pokoušel létat), jednoplošník Ludvíka Očenáška a letadla bratří Čiháků: Saulnier a vlastní typy A, C a D. Na letišti stály čtyři hangáry, které tato všechna letadla sotva pojaly. To bylo zřejmě jednou z příčin, proč se do Pardubic obtížně dostávali "přespolní" aviatíci. Můžeme jen litovat, že tu nestálo hangárů více - pardubický aviatický ruch mohl být ještě větší, a pardubický vklad počátkům českého letectví nepochybně ještě výraznější.

Dne 23. dubna 1911 zalétal Ing. Jan Kašpar nový jednoplošník letem dlouhým 14:53 min. V podvečer provedl ještě krátký let s cestujícím, jímž byl Eugen Čihák. O týden později, 30. dubna, provedl Kašpar první přelet v Čechách na trati Pardubice - Chrudim - Pardubice. Trval 24:23 min. K večeru opět letěl s cestujícím, jímž byl i tentokrát Eugen Čihák.

Pak přišel památný přelet z Pardubic do Prahy, provedený 13. května. Byl dlouhý asi 120 km, průměrná rychlost byla asi 80 km/h. Byl to tehdy nejdelší let v celém Rakousko-Uhersku a Ing. Kašpar se jím přiblížil tehdejší světové špičce. 15. a 16. května bylo letadlo vystaveno v Praze na Žofíně, a pak již Ing. Kašpara čekala příprava na první veřejnou produkci toho roku. Uskutečnila se 21. května v Čáslavi a náš aviatik létal 17:56 min. Poté vzlétl podruhé a zamířil domů do Pardubic. Kvůli této produkci, dojednané původně již na podzim 1910, odmítl možnost uspořádat v tomto termínu veřejnou produkci v rodném městě. Před startem v Čáslavi bylo letadlo fotografováno, a díky tomu známe dosti přesně podobu Kašparova jednoplošníku z doby přeletu Pardubice - Praha. Letadlo totiž postupně prošlo četnými změnami a podoba, v níž je dnes vystaveno v Národním technickém muzeu v Praze, je sice historicky vzniklá, avšak nehistorická - letadlo v době, kdy létalo, takto nevypadalo.

5. června 1911, při letu v Pardubicích, trvajícím 22:52 min., vytvořil Ing. Kašpar neoficiální český výškový rekord 785 m.

Kašparova letecká škola začala fungovat někdy koncem dubna 1911. Měla zpočátku dva žáky, Jana Stašíka a Zdenko Kecka. Posledně jmenovaný též chtěl koupit jednoho z Kašparových Blériotů XI, koupě se však nakonec neuskutečnila²³.

11. června 1911 létal Ing. Kašpar před deseti tisíci diváky ve Vysokém Mýtě 17:17 min. Pořadatelem produkce bylo Aviatické družstvo v Pardubicích, založené v dubnu 1911, spolu s mýtským Sokolem. Letec obdržel honorář dvaapůlúsiíce korun, družstvu, kde Kašpar patřil k předním členům, zbylo po uhrazení všech výloh čistého zisku asi 24 K²³. Stejně jako z Čáslavi, i z Vysokého Mýta se letec vrátil domů v duchem.

V druhé polovině června 1911 se Ing. Jan Kašpar poprvé připravoval k letecké soutěži mimo české území. Chtěl se zúčastnit letu Vídeň - Budapešť - Vídeň. Aby bylo letadlo rychlejší, opatřil je novým křídlem, a upravené letadlo zalétal

17. června v Pardubicích. Následujícího dne odeslal letadlo a sám, doprovázen Františkem Novotným a redaktorem Jaroslavem Kalvou, odjel též do Vídně. 19 června projeli autem trať soutěže. Po návratu do Vídně 20. června našli letadlo poškozené. Kdosi vyslovil domněnku, že poškození bylo úmyslné, aby tak byl vyřazen nebezpečný konkurent. František Novotný však ve svých vzpomínkách uvádí, že poškození bylo následkem přepravy po železnici.

Kašparovou nevýhodou bylo, že neměl mezinárodní pilotní diplom, jak už bylo zmíněno. A tak po opravě poškozeného letadla skládal pilotní zkoušku. Let probíhal dobře, Kašpar byl zkušený pilot. Avšak při přistání, snad oslněn sluncem, měl nehodu a poškodil letadlo. Následovala další oprava, mezitím však byl uzavřen start soutěže. Proto se Ing. Kašpar už ani nepokusil opakovat pilotní zkoušku a již nikdy se k tomu neodhodlal. To se ukázalo být zásadní chybou, uzavřel si tak možnost startu na mezinárodních leteckých soutěžích.

Opravený letoun byl převezzen do Přerova, kde byla oprava 25. června dokončena a odpoledne téhož dne tu měl veřejnou produkci, při níž létal 18:40 min. O týden později létal 13:07 min. v Kroměříži.

Dne 8. srpna brzy ráno vypukl na pardubickém letišti požár. Shořely dva hangáry, v jednom z nich jeden Kašparův Blériot. Eugen Čihák přišel o dvě letadla. Tato ztráta, která znamenala nejen ztrátu letadel, ale též značný úbytek hangárovací plochy, pardubickou aviatiku těžce postihla. Ing. Kašparovi zůstal nedokončený dvojplošník, jednoplošník Pardubice-Praha a jeden Blériot, u něhož o půl roku později letec uvažoval o možnosti nahradit opotřebovaný motor Anzani poměrně laciným německým rotačním motorem podobného výkonu³¹. Tento letoun prý byl později prodán Ing. Horovi, Čechovi působícímu dlouhodobě v Japonsku, který tam též zastupoval firmu Laurin a Klement. Zdá se však, že se letadlo nedosátalo do Japonska, spíše do Číny, kam Ing. Hora po čase přenesl své působiště.

Dne 11. srpna 1911, tři dny po požáru, létal Ing. Kašpar v Pardubicích 12 minut s cestujícím. O dva dny později měl veřejnou produkci v Kolíně, z níž se opět - již tradičně - vrátil domů vzduchem. Závada na motoru ho však donutila k nouzovému přistání u Přelouče, odkud bylo letadlo druhý den dopraveno do Pardubic.

O dva týdny později, 27. srpna, měl mít Ing. Kašpar veřejnou produkci ve Dvoře Králové nad Labem. Rozměklý terén však prodloužil rozjezd letadla, které se tak dostalo až na svažitou plochu a převrátilo se. Po opravě v Pardubicích letěl Ing. Kašpar - poprvé - k odložené produkci. Na místě nemohl najít hangár, který mezitím pořadatel nechal přemístit na vhodnější plochu. Po chvíli jej však našel a po 30:05 min. letu přistál. Náhradní produkce se odbyvala 3. září, po 2 minutách letu však vysadil motor a při nouzovém přistání bylo letadlo opět poškozeno. To vedlo k odkladu veřejné produkce v Roudnici nad Labem, stanovené na 17. září, která se nakonec nekonala vůbec.

Začátkem října 1911 zalétal Ing. Kašpar opravené letadlo. 13. října pak vzlétl

31) LA NTM, i.č. 96.

k přeletu do Jičína, kde měl mít o dva dny později první společnou produkci s bratrancem Eugenem Čihákem. Cestou však ztratil orientaci, zabloudil, a při návratu do Pardubic se těsně před přistáním zřítíl. Snad šlo o skluz po křídle v příliš ostré zatáčce. Letec byl zraněn, letadlo těžce poškozeno, poškozen byl i motor, který musel být k opravě odeslán k výrobci do Vídeňského Nového Města. 15. října létal Eugen Čihák v Jičíně sám.

Ing. Jan Kašpar se po nehodě 13. října rychle zotavil a již 22. října sledoval na letišti cvičné lety Eugena Čiháka. V polovině listopadu byl již zcela zdrav, i letadlo bylo opraveno, a tak se jen čekalo na příznivější počasí. Ing. Kašpar začal znovu létat koncem listopadu.

Dne 3. prosince 1911 létali Ing. Kašpar a E. Čihák společně v Mělníce, o tři dny později přelétli svá letadla do Prahy. Kašpara doprovázel na předním nouzovém sedadle redaktor Jaroslav Kalva. Jejich let trval 42:55 minut. Čihák byl poněkud rychlejší. V neděli 10. prosince 1911 se odbyvala společná produkce Ing. Kašpara a Eugena Čiháka. Kašpar provedl též dva lety s cestujícími. Za produkci obdržel údajně 1200,- K.

V lednu 1912 se Kašpar a Čihák rozhodli, že se zúčastní letecké soutěže Berlín - Vídeň, která se měla letět v červenci. Oběma však chyběl mezinárodní pilotní diplom. Eugen Čihák složil příslušnou zkoušku v Pardubicích na počátku května. Ing. Kašpar neměl v té době schopné letadlo, a ke zkoušce se nepřihlásil. Pak již nikdy neměl příležitost. Proto také Kašparovo jméno na listině přihlášených k uvedenému závodu chybí.

O Kašparově letecké činnosti na počátku roku 1912 nemáme téměř žádné zprávy. Údajně 15. března toho roku měl nouzové přistání u Jesničan, při němž byl poškozen motor. Ing. Kašpar ho odeslal výrobci k opravě, ta se však značně protáhla a motor se vrátil až po polovině května. I nadále s ním však byly potíže. A tak veřejné produkce, které oba pardubičtí aviatikové společně projektovali v českých a moravských městech, odlétal Eugen Čihák sám. Nedošlo tak ani k různým soutěžím mezi oběma letci, které byly projektovány na počátek června 1912 do Brna.

Ing. Kašpar nakonec uskutečnil toho roku jedinou veřejnou produkci. Bylo to 28. července v Jindřichově Hradci, let však po chvíli skončil vysazením motoru a nouzovým přistáním, při němž byl letoun znovu poškozen.

Ing. Kašpar se však letecké činnosti dosud nevzdal. Doprovázel Eugena Čiháka při jeho vystoupeních, poskytoval mu příležitostnou drobnou výpomoc, připravoval se na projektovaný I. český okružní let.

V lednu a únoru 1913 zamontoval Ing. Kašpar do letadla nový motor Argus o 74 kW (100 k)³¹, montáž dokončil 10. února, a v následujících dnech chtěl letadlo zalétat. Žel, o těchto letech nemáme žádné zprávy. Dne 3. května 1913 však zemřel aviatikův otec, což znamenalo další omezení pro Kašparovy letecké snahy. Přišla povinnost pečovat o rodinný majetek, zřejmě i matka působila, aby nebezpečného létání zanechal³².

Eugen Čihák pořádal své veřejné vzlety, a Kašparův zaměstnanec František

32) Vzpomínka Františka Šimka, mechanika letecké továrny Acro, účastníka letu do Göteborgu

Novotný ho doprovázel jako mechanik. Koncem května 1913 se Ing. Kašpar rozhodl prodat motor Aerodaimler³¹. Stále ještě však počítal se svou účastí v soutěži na trati Pardubic - Praha, která se měla letět jako náhrada za nekonalý I. český okružní let. Avšak ani tato soutěž se neuskutečnila - podmínkou konání byla přihláška nejméně tří letců české národnosti²³ a tato podmínka zřejmě nebyla splněna - do počtu chyběl třetí letec. Dokonalý obraz neutěšeného stavu české aviatiky té doby.

V polovině července toho roku doprovázel Ing. Kašpar Eugena Čiháka na aviatický mítink do Vídně³¹. Mnohé Čihákovy veřejné produkce byly stále ohlašovány jako společné s Ing. Kašparem, ten se jich však už zúčastňoval pouze na zemi. Nakonec na podzim 1913 předal svůj slavný jednoplošník Technickému muzeu pro království České v Praze, ovšem bez motoru. Motor Aerodaimler byl již zřejmě prodán, Argus měl v Pardubicích sloužit dále.

Ještě v lednu 1914 Ing. Kašpar uvažoval, že se spolu s Eugenem Čihákem účastní dubnového Schichtova letu. Společně připravili nové letadlo, Ing. Kašpar se však nakonec účasti vzdal.

V létě roku 1914 vypukla válka. Ing. Kašpar byl 15. srpna 1915 odveden k 98. pluku ve Vysokém Mýtě, avšak již 1. prosince téhož roku byl převelen k železničnímu pluku v Korneuburgu. Zástavbu polní úzkokolejky obdržel zlatý záslužný kříž na stužce medaile za statečnost. V době, kdy vznikla Československá republika, 28. října 1918, sloužil u polní dráhy v Cortině Dampezzo. Dne 1. 5. 1916 byl jmenován praporčíkem (tak pozdě zřejmě proto, že za sebou neměl celý rok služby jednoročního dobrovolníka v předválečném období), dne 1. srpna 1917 domobraneckým poručíkem. Kdy se vrátil z války domů, nevíme⁴.

V prosinci 1918 se Ing. Kašpar přihlásil do československé armády, a to do leteckého sboru. Letectví jej zřejmě dosud přitahovalo. Jeho zařazení bylo zajímavé: "stavba letiště Pardubice"⁴. Souviselo to s projektovanou vojenskou poštovní linkou Praha - Pardubice - Brno - Olomouc - Košice³³. O Kašparově činnosti v tomto směru však nevíme nic. A již 24. února 1919 byl přeložen do neaktivity, 9. prosince téhož roku byl předán do evidence železničního pluku v Pardubicích⁴.

Po odchodu z aktivní vojenské služby se Ing. Jan Kašpar věnoval civilnímu povolání. Místo na ministerstvu veřejných prací ho neuspokojilo, snad na tomto pracovišti nebyly příliš dobré vztahy. A tak se pustil, ne zvlášť úspěšně, do podnikání.

Zemřel v noci z 2. na 3. března 1927.

Letecké aktivity dalšího významného pardubického průkopníka letectví Eugena Čiháka budou předmětem samostatného pojednání. Čihák navázal na Kašparovu činnost. Roku 1914 se pokusil nahradit do té doby obvyklé veřejné produkce etapovými lety, kdy během jediného dne navštívil několik míst. To však již zájem veřejnosti příliš nepoutalo, a pořádání leteckých soutěží, obvyklé jinde

roku 1923, v roce 1971.

33) Okresní archiv Padubice, fond městský úřad.

v cizině, nepřicházelo v úvahu. Eugen Čihák byl v té době jediným aktivním českým letcem v Čechách. Ani situace celého rakouskouherského letectví nebyla nejrůžovější.

V létě roku 1914 mělo v Pardubicích dojít k oživení letecké činnosti. Svě velkoletadlo o rozpětí 18 m tu chtěl zkoušet někdejší Kašparův pilotní žák Jan Stašík. Letadlo bylo dokončováno v červnu 1914 v Praze³⁴, nemáme však spolehlivé zprávy, zda se vzhledem k blížící se válce do Pardubic vůbec dostalo. Bezpečně víme, že Stašík vyjednával s Aviatickým družstvem v Pardubicích o rozšíření hangáru, a že hangár byl upraven přístavbou. Tuto přístavbu pak družstvo roku 1915 zaplatilo ze svých prostředků²³.

Tak skončila letecká činnost v Pardubicích v nejstarším období historie našeho letectví, v tom období, v němž Pardubice hrály v našem letectví prim, a to i přes útlum činnosti v poslední fázi.

Údaje, které nejsou opatřeny odkazy na prameny, jsou převzaty z autorova staršího nepublikovaného rukopisu.

34) P.Sviták, Dreadnought No. 1, in: Journal LHS č. 1/1991.

Anfänge des Fliegens in der Stadt Pardubice und Ing. Jan Kašpar
(Zusammenfassung)

Der Autor resümiert in seiner Studie bisherige Angaben über die Anfänge des Fliegens in Pardubice, vom Ballonfliegen in der Zeit der Jubiläums - Landesausstellung (1891) angefangen, über die erfolglosen Versuche über die durch die Kraft der Arme angetriebene Flugzeugkonstruktion (Artur Kraus 1890) und weitere Flugprojekte (František Zelenka und Albert Maršíček 1895, Otakar Dvořák 1896, Vincenc Holý 1908).

Die grösste Aufmerksamkeit widmet er einem Zeitraum 1909 bis 1914 und einer Person des Ing. Jan Kašpar, der am 16. April 1910 als der erste Tscheche einen Flug von etwa 2 km Länge mit dem Motorflugzeug verwirklicht hat. In dieser Studie behandelt der Autor die Bedeutung des Ing. Jan Kašpar in einem breiten Zusammenhang des mitteleuropäischen Flugwesens damaliger Zeit. Infolge dessen, dass dem Ing. Jan Kašpar nicht gelungen ist, ein internationales Pilotendiplom zu gewinnen, konnte er an den ausländischen Flugwettbewerben nicht teilnehmen und konnte nur oberhalb des Gebietes des Königreichs Böhmen fliegen. Diese Kašpars Flugaktivität aus dem Jahre 1910 - 1914 wird vom Autor ausführlich dokumentiert und die Leser werden mit weiteren Lebenserlebnissen des ersten tschechischen Fliegers bis zu seinem Tode (+1927) bekanntgemacht.