

„DENÍK“ ING. JANA KAŠPARA**Pavel SVITÁK**

Původní deník Ing. Jana Kašpara nemáme k dispozici. Je totiž pravděpodobné, že si první český letec ani žádný nevedl. Přitom takovýto doklad by nám nepochybně umožnil důsledně zpracovat některé okamžiky jeho života, v nichž dodnes nemáme zcela jasno.

Zde předkládaná práce je pokusem o rekonstrukci základních událostí Kašparova života na základě ověřitelných údajů z tisku a některých dalších dokladů. Nezachází ovšem do podrobností. Autor si je také vědom, že i tento „deník“ je neúplný a doufá, že se ho časem podaří dále doplnit o některé další údaje, které by mohly být obsaženy zvláště v početném, dodnes ne zcela důsledně prostudovaném regionálním tisku z let 1910 až 1912.

Velice mezerovité jsou především doklady z doby Kašparova pobytu v Německu a dále poté, kdy v roce 1912 zanechal létání.

I přes nedostatky práce, kterých si je autor vědom, je však současně přesvědčen, že tento „deník“ může být užitečnou pomůckou pro badatele, kteří by se chtěli činností prvního českého letce a začátky létání v Čechách, zvláště v Pardubicích, podrobněji zabývat.

1883

20. května - narození
(Maturitní vysvědčení z 22. 6. 1901)

1890

25. května - účasten cyklistických závodů v kategorii chlapců, ze tří závodníků byl druhý - jezdil tehdy prý na kole teprve asi dva měsíce
(Pernštýn, Pardubice, roč. XII, č. 43-44, 30. 5. 1890, str. 4)

1901

22. června - vystaveno jeho maturitní vysvědčení z pardubické reálky. V posledním ročníku reálky udal jako budoucí povolání vojenskou službu (Maturitní vysvědčení, Letecký archiv Národního technického muzea, kniha inventárního čísla 95, list 19. Výroční zpráva pardubické vyšší reálné školy za školní rok 1901, str. 62)

3. října - zápsal se v Praze na Českou vysokou školu technickou, téhož dne zaplatil školné 50 K

(Výkaz studií řádného posluchače c. k. české vysoké školy technické, LA NTM, i.č. 95, list 16)

V té době bydlel v Praze v Náplavní ulici č. 9

(Legitimace řádného posluchače c. k. české vysoké školy technické v Praze, LA NTM, i.č. 95, list 15)

1902

22. dubna - zaplatil školné za druhý semestr studia, 50 K - t.j. byl toho dne zřejmě v Praze

(Výkaz studií, LA NTM, i.č. 95, list 16)

5. července - složil zkoušku z technického kreslení za I. studijní rok, bydlel tehdy v Praze v Sokolské ulici č. 50.III

(Výkaz studií, LA NTM, i.č. 95, list 16, Vysvědčení o prospěchu, dtto, list 21)

20. října - zápis do II. ročníku techniky v Praze

(Legitimace posluchače, LA NTM, i.č. 95, list 15)

8. listopadu - složil v Praze zkoušku z I. běhu matematiky, tedy za I. studijní rok

(Vysvědčení o prospěchu, LA NTM, i.č. 95, list 22)

12. prosince - složil v Praze zkoušku z deskriptivní geometrie

(Vysvědčení o prospěchu, LA NTM, i.č. 95, list 23)

1903

6. března - složil v Praze zkoušku z hydrauliky za II. studijní rok

(Vysvědčení o prospěchu, LA NTM, i.č. 95, list 24)

142

21. března - složil v Praze zkoušku ze statiky a dynamiky za I. studijní rok (Vysvědčení o prospěchu, LA NTM, i.č. 95, list 25)

7. července - složil v Praze zkoušku ze základů grafické statiky za II. studijní rok

(Vysvědčení o studiu, LA NTM, i.č. 95, list 26)

26. července - v Pardubicích na pernštýnských slavnostech představoval v průvodu Haška Zvířetického z Wartenberka

(Neodvislé listy, roč. IX., Pardubice, č. 31., 1. 8. 1903, str. 2)

20. října - v Praze zápis do III. ročníku techniky, bydlel zde na Zderaze č. 1946.II (později Na Hrádku č. 8)

(Legitimace posluchače, LA NTM, i.č. 95, list 15)

14. listopadu - složil v Praze zkoušku z technické fyziky za I. studijní rok (Výkaz studií, LA NTM, i.č. 95, list 16, Vysvědčení o prospěchu, dtto, list 31-39)

17. prosince - složil v Praze zkoušku z druhého kursu matematiky, tedy za II. studijní rok

(Výkaz studií, LA NTM, i.č. 95, list 16, Vysvědčení o prospěchu, dtto, list 40)

1904

11. února - složil v Praze zkoušku z nauky o pružnosti a pevnosti za II. studijní rok

(Vysvědčení o prospěchu, LA NTM, i.č. 95, list 41)

25. února - složil v Praze první státní zkoušku ze strojního inženýrství (Katalog C. k. české vysoké školy technické v Praze, Archiv ČVUT

Praha za rok 1903/1904, č. 558, Vysvědčení o první státní zkoušce, LA NTAM, i.č. 95, list 42)

6. března - složil v Praze zkoušku z I. dílu mechanické technologie za III. studijní rok

(Vysvědčení o prospěchu, LA NTM, i.č. 95, list 43)

26. března - složil v Praze zkoušku z teoretické nauky o strojích za III. studijní rok

143

(Vysvědčení o prospěchu, LA NTM, i.č. 95, list 44)

12. července - složil v Praze zkoušku z encyklopedie technické chemie za III. studijní rok

(Výkaz studií, LA NTM, i.č. 95, list 16, Vysvědčení o prospěchu, dtto, list 45)

23. září - na exkursi v Gleiwitz/Gliwici v ocelárně, snad exkurse studentů pražské techniky?

(lístek poslaný domů do Pardubic. V držení MUDr. B. Šedivce, Praha)

24. září - v Gliwici, odesílal odtud lístek z 23. 9., exkurse měla pokračovat do Vratislavi/Breslau

30. září - od toho dne bydlel v Praze na Novém Městě v ulici Na Hrádku (Východočeské muzeum v Pardubicích, Slavín, XI/c/999, č. A14)

14. října - zaplatil školné 50 K za zimní semestr IV. ročníku (Výkaz studií, LA NTM, i.č. 95, list 16)

18. října - uspěl v rýsování z 1. běhu stavby strojů, za III. studijní rok (Výkaz studií, LA NTM, i.č. 95, list 16)

22. října - zápis v Praze do IV. ročníku techniky, bydlel v Lípové ulici č. 8 (Legitimace posluchače, LA NTM, i.č. 95, list 15)

28. října - složil v Praze zkoušku ze základů nižší geodzie za II. studijní rok

(Výkaz studií, LA NTM, i.č. 95, list 16, Vysvědčení o prospěchu, dtto, list 46)

17. listopadu - složil v Praze zkoušku z II. dílu mechanické technologie za III. ročník

(Vysvědčení o prospěchu, LA NTM, i.č. 95, list 47)

1905

21. ledna - složil v Praze zkoušku z encyklopedie pozemního stavitelství za III. studijní rok

(Vysvědčení o prospěchu, LA NTM, i.č. 95, list 48)

8. dubna - podrobil se v Pardubicích řídičské zkoušce pro automobily (Vysvědčení o zkoušce, LA NTM, i.č. 96, list 5)

1. května - zaplatil školné za letní semestr IV. studijního roku (Výkaz studií, LA NTM, i.č. 95, list 16)

26. června - složil v Praze zkoušku z encyklopedie stavebního inženýrství, tedy za IV. studijní rok

(Výkaz studií, LA NTM, i.č. 95, list 16, Vysvědčení o prospěchu, dtto, list 27)

14. července - složil v Praze zkoušku z III. dílu mechanické technologie, tedy za IV. studijní rok

(Výpis studií, LA NTM, i.č. 95, list 16, Vysvědčení o prospěchu, dtto, list 28)

1906

16. února - složil v Praze zkoušku z I. dílu elektrotechniky za II. studijní rok

(Vysvědčení o prospěchu, LA NTM, i.č. 95, list 49)

28. března - odveden k 5. domobraneckému pluku v Pole/Pulji (Vojenský historický archiv, Praha, osobní spisy ing. Jana Kašpara)

11. května - složil v Praze zkoušku z 1. běhu stavby strojů, tedy za III. studijní rok

(Výkaz studií, LA NTM, i.č. 95, list 16, Vysvědčení o prospěchu, dtto, list 50)

1. října - nastoupil základní vojenskou službu jednoročního dobrovolníka u I. náhradní rotý v Pole/Pulji

(Vojenský historický archiv, Praha, osobní spis ing. Jana Kašpara)

13. prosince - složil v Praze zkoušku z II. běhu stavby strojů, tedy za IV. studijní rok

(Vysvědčení o prospěchu, LA NTM, i.č. 95, list 29)

1907

31. ledna - zahájil v Praze praktickou část II. státní zkoušky
(prameny viz 28.2.1907)

Praktická část II. státní zkoušky pokračovala až do 8. 2.

3. února (neděle) - pravděpodobně byl doma v Pardubicích

8. února - ukončil v Praze praktickou část II. státní zkoušky
(viz 28.2.1907)

28. února - složil v Praze II. státní zkoušku, teoretickou část
(Vysvědčení o druhé státní zkoušce, opis, LA NTM, i.č. 95, list 13,
duplikát vysvědčení z 3.11.1915, dtto, list 30)

15. dubna - zahájil jednosemestrální studium na Höhere Fachschule für
Automobilwesen v Mohuči/Mainz
(Zeugnis, LA NTM, i.č. 96, list 11)

20. srpna - ukončil studium na vyšší odborné automobilní škole v Mo-
huči
(Zeugnis, LA NTM, i.č. 96, list 11)

1908

26. března - nastoupil zaměstnání u firmy Basse & Selve v Alteně ve
Westfálsku
(Zeugnis, LA NTM, i.č. 96, list 4)

5. dubna - pobýval v Alteně, večer chtěl jít na vystoupení slovácké
kapely, psal domů lístek o zaslání fotopotřeb
(pozůstalost J.K., v držení MUDr Bořivoje Šedivce, Praha)

17. dubna - v Alteně, kde byl svátek, výlet do přírody
(viz lístek z 18.4.1908)

18. dubna - v Alteně, psal domů lístek
(v držení MUDr Bořivoje Šedivce)

19. dubna - chtěl jet - jel? - do Elberfeldu
(viz lístek z 18.4.1908)

20. dubna - chtěl jet - jel? - do Düsseldorfu
(viz lístek z 18.4.1908)

31. května - psal z Kolína nad Rýnem otci do Pardubic, zmiňoval se
o chystaném tréninku s lodí
(lístek, v držení Dr. B. Šedivce, Praha)

31. května - není jasné, kde a za jakým účelem se měl trénink, zmiňovaný
v lístku s tímto datem, konat, neboť v té době se v Kolíně nad Rýnem pravdě-
podobně žádné závody motorových člunů nekonaly
(podle sdělení Wernera Schwippse z Kolína nad Rýnem autorovi z 10. 7.
1997, který nenalezl žádné údaje o závodech v Kolíně v květnu a červnu
1908 v Kölner Zeitung, Kölner Volkszeitung, Rheinische Zeitung ani v měst-
ském archivu)

6. června - měl jet zpět do Alteny
(viz 31. 5. 1908)

8. června - měl jet do Frankfurtu
(viz 31. 5. 1908)

10. června - přijel autem (se Selvem ?) do Kielu
(viz 12.6.1908)

11. června - psal domů lístek z Kielu
(viz 12.6.1908)

12. června - odeslal z Kielu lístek domů do Pardubic, brzy ráno měl
opravit něco na autě, měli (se Selvem?) téhož dne dorazit do Hamburku
(lístek v držení MUDr Bořivoje Šedivce)

6. srpna - posílal otci lístek z Friedrichshafenu, se Selvem tu asi účasten
závodu motorových člunů, psal, že pluli kolem plovoucího vzduchodní-
ho hangáru, vzduchodň Zepelin létat ke své lýtosti neviděl
(lístek, v držení MUDr B. Šedivce, Praha)

6. srpna - psal otci do Pardubic lístek z Kostnice/Konstanz
(lístek, v držení Dr. B. Šedivce, Praha)

7. srpna - měl se zúčastnit závodů motorových člunů - ty se toho dne konaly v Kostnici, bližší údaje dosud neznámé
(lístek z 6. 8. 1908, friedrichshafenský Seeblatt podrobnosti neobsahuje)

8. srpna - se měl zúčastnit květinového korza - na Bodamském jezeře. Účast na korzu doložena pouze fotografií ozdobeného motorového člunu Selve, v němž sedí Ing. Kašpar
(lístek z 6. 8. 1908, friedrichshafenský Seeblatt se o této lodi nezmiňuje)

9. srpna - měl se zúčastnit závodů motorových člunů - ve Friedrichshafenu
(lístek z 6. 8. 1908, Friedrichshafenský Seeblatt se o účasti lodi Selve nezmiňuje)

27. srpna - složil v Alteně, Westfálsko, řidičskou zkoušku na benzinové automobily
(Zeugnis, LA NTM, i.č. 96, list 12)

31. srpna - psal z Alteny otci do Pardubic
(lístek, v držení Dr. B. Šedivce, Praha)

3. září - měl jet (se Selvem) snad na závody
(lístek, viz 31. 8. 1908)

6. září se zúčastnil (se Selvem?) horského závodu v Eisenachu
(viz 18.9.1908)

asi kolem 10. září byl v Berlíně
(viz lístek z 18.9.1908)

18. září - psal domů z Alteny
(lístek v držení MUDr Bořivoje Šedivce)

23. prosince - firma Basse & Selve mu psala do Pardubic - v té době byl pravděpodobně doma na vánoční dovolené
(LA NTM, i.č. 96, list 3)

1909

28. ledna - odešel od firmy Basse & Selve v Alteně
(Zeugnis, LA NTM, i.č. 96, list 4)

29. března - nastoupil v Mladé Boleslavi u firmy Laurin a Klement
(Vysvědčení, LA NTM, i.č. 96, list 15)

21. dubna - město Pardubice vystavilo ing. J. Kašparovi domovský list
(List domovský, LA NTM, i.č. 95, list 13)

23. dubna - psal domů do Pardubic z Mladé Boleslavi
(lístek, LA NTM, i.č. 98, list 29, str. 1)

25. dubna - ve dnech před tímto datem uvažoval, že možná na 25.4. přijede do Pardubic, ale mohl také zůstat v Mladé Boleslavi či jet jinam - skutečnost nemáme doloženu
(lístek, LA NTM, i.č. 98, list 29, str. 1)

1. července - odešel z Mladé Boleslavi od firmy Laurin a Klement
(Vysvědčení, LA NTM, i.č. 95, list 15)

1910

26. ledna - městská rada v Pardubicích schválila otci ing. Kašpara stavbu kůlny na vojenském cvičišti
(Východočeský obzor, Pardubice, č. 5., 27. 1. 1910, str. 3)

prý v únoru - asi až koncem měsíce - při jedné zkoušce narazilo letadlo do vrat hangáru a silněji se poškodilo, brzy poté odjel Kašpar do Francie koupit letadlo Blériot
(Čas, Praha, č. 138., 20. 5. 1911)

asi 10. března - dokončil Kašpar v Pardubicích první letadlo své konstrukce
(Neodvislé listy, Pardubice, č. 11., 12. 3. 1910)

kolem 19. - 20. března - téměř každodenní pokusy s letadlem vlastní konstrukce, v Pardubicích
(Sport a hry, Praha, č. 12., 22. 3. 1910)

19. března - v Praze ustavující valná hromada Českého aviatického družstva, Kašpar po jistou dobu členem Družstva - byl přítomen této valné hromadě ?

prý v březnu - asi koncem měsíce - přivezl Kašpar z Francie letadlo Blériot
(Čas, Praha, č. 138, 20. 5. 1911)

1. dubna - psala královéhradecká Obnova o dokončování Kašparova letadla s motorem Anzani 30 k

13. dubna - první pokusy o let s Blériotovým jednoplošníkem v Pardubicích, dva skoky o délce několika set metrů, při druhém zlomena vrtule, rezervní vrtuli měl v té době půjčenu Hieronimus
(Neodvislé listy, Pardubice, č. 16., 16. 4. 1910)

14. dubna - výroba nové vrtule
(Neodvislé listy, Pardubice, č. 16., 16. 4. 1910)

15. dubna - opět několik delších skoků do vzduchu na pardubickém vojenském cvičišti
(Neodvislé listy, Pardubice, č. 16., 16. 4. 1910)

16. dubna - v Pardubicích v 11 hodin dopoledne první přímý let dlouhý 2 km ve výši 20 - 25 m, na Blériotu XI
(Sport a hry, Praha, č. 16., 19. 4. 1910)

17. - 21. dubna - v Pardubicích pracoval na přestavbě svého prvního letadla na dvousedadlové, pro špatné počasí nemohl létat s Blériotem
(Neodvislé listy, Pardubice, č. 17., 23. 4. 1910)

snad kolem 25. dubna - chtěl prý ve dnech 5. a 6. května podniknout veřejný vzlet - v Pardubicích ?
(Sport a hry, Praha, č. 18., 3. 5. 1910, str. 128)

26. dubna - ráno let v Pardubicích, nehoda. Popřeno, že má České aviatické družstvo s Kašparem pevně smluvenu produkci na 5. a 6. května
(Čas, Praha, č. 115., 27. 4. 1910)

26. dubna - podle Prostějovských Hlasů z Hané, č. 48. z 30. dubna 1910 měl Kašpar nehodu v Plzni, ale zpráva se zdá být trochu zmatená

28. dubna - několik letů v Pardubicích na Blériotu, brzy ráno a pak dopoledne, při jednom dopoledním se vyhybal zvědavcům, zničil vrtuli
(Samostatné směry, Pardubice, č. 23., 30. 4. 1910, Český svět, č. 33., 6. 5. 1910)

30. dubna - Ernst Daniels psal Kašparovi z Alteny, děkoval za „letecký pozdrav“ z Paříže (z konce března - začátku dubna ?), 28. dubna psaly noviny - zde označené zkratkou B. Z. (Berliner Zeitung ?) - o Kašparových „tamních“ (míněno zřejmě pardubických) letech, E. Daniels činí narážku na jakousi Kašparovu nehodu (nehoda dne 26. dubna?), při níž naštěstí zůstal nezraněn.

(lístek, v držení Dr. Bořivoje Šedivce, Praha)

kolem 3. - 4. května - učinil Kašpar rozhodnutí o přeletech Pardubice - Medlešice a Pardubice - Chrudim. V té době pracoval Kašpar na svém údajně původním letadle pro 2 osoby s motorem o 50 k
(Hlasy východočeské, Chrudim, č. 18., 6. 5. 1910)

asi 13. května - lety v Pardubicích
(Národní listy, Praha, večerník, č. 131., 13. 5. 1910)

asi 18. nebo 19. května - Kašparův oblet pardubického letiště
(Neodvislé listy, Pardubice, č. 21., 21. 5. 1910)

21. května - ráno provedl dvojnásobný oblet pardubického letiště a okolí, čas asi 8 - 9 minut. Uvažoval o uspořádání veřejného vzletu v Pardubicích
(Neodvislé listy, Pardubice, č. 21., 21. 5. 1910, Sport a hry, Praha, č. 21., 24. 5. 1910, str. 147)

22. května - podle Hlasů z Hané provedl „v neděli“ (tedy 22.5.) dva lety, není však jisté, zda se nemá jednat o lety z předešlého dne.

22. května - odpoledne v Plzni účasten jako divák na Jullerotově produkci. Zůstal pak do rána v Praze.
(Národní listy, Praha, č. 144., 27. 5. 1910)

23. května - ráno odjížděl z Prahy do Pardubic
(Národní listy, Praha, č. 144., 27. 5. 1910)

25. května - tři lety v Pardubicích v trvání 3 min 20 s, 2 min 10 s a 1 min 15 s

(Samostatné směry, Pardubice, č. 27., 28. 5. 1910)

26. května - dva lety v Pardubicích po 5 min. České aviatické družstvo se prý snažilo přemluvit v té době svého člena ing. Kašpara ke společné produkci s Jullerotem, asi 5. června, v Plzni - uspořádání Kašparovy blíže nestanovené produkce smluvilo družstvo již dříve

(Národní listy, Praha, č. 144., 27. 5. 1910, Čas, Praha, č. 144., 27

27. května - dva lety v Pardubicích.

(Jihočeské listy, České Budějovice, č. 60., 28. 5. 1910, Čas, Praha, č. 145., 28. 5. 1910)

asi 27. až 30. května - oprava Blériota XI, který po lehké nehodě koupil od ing. Hieronima Polák Tadeusz Heyne

(Samostatné směry, Pardubice, č. 28., 4. 6. 1910. Heyneho vzpomínky v knize Pierwsze wzloty)

28. května - členové Českého aviatického družstva navštívili v Pardubicích inž. Kašpara, ten se v té době připravoval na let Pardubice - Chrudim, odpoledne ukončil montáž motoru. Toho dne dokončen druhý ? hangár a v něm uloženo Heineho letadlo

(Sport a hry, Praha, č. 22., 31. 5. 1910, str. 153)

29. května - krátký, asi dvouminutový let v Pardubicích

(Sport a hry, Praha, č. 22., 31. 5. 1910, str. 153)

30. května - v Kašparově přítomnosti havaroval v Pardubicích Heyne, Kašpar odtáhl poškozené letadlo za svým automobilem do hangáru

(Sport a hry, Praha, č. 22., 31. 5. 1910, str. 153)

1. června - pro závadu na motoru nelétal

(Neodvislé listy, Pardubice, č. 23., 4. 6. 1910)

2. června (podle Samostatných směrů 1. června) - dopoledne údržba motoru, po 19. hodině start, dva oblety letiště, po přistání drobná oprava na motoru. Nový vzlet ve 20.05 h, sedm okruhů nad letištěm a okolím, přistání asi 20.26 h (podle Samostatných směrů) - podle Neodvislých listů let trval nikoli 19 min, nýbrž 14 min. Na 12. 6. zamýšlena veřejná produkce ve pro-

spěch českých menšin. Hlasy z Hané uvídějí rovněž datum 2. 6. a letový čas 14 min

(Samostatné směry, Pardubice, č. 28., 4. 6. 1910, Neodvislé listy, č. 23., 4. 6. 1910, Hlasy z Hané, č. 61., 7. 6. 1910)

Asi 2. - 14. června - oprava Heyneho havarovaného letadla

(Heyneho vzpomínky v knize Pierwsze wzloty)

6. června žádal Kašpar o povolení veřejné produkce v Pardubicích na 12. června - zřejmě dopisem na místodržitelství v Praze

(Státní ústřední archiv, Praha, fond Místodržitelství pro království České, Registraturs-Abtlg 55, Nummer 9, Sub-Nr 3, Zahl 4, Nr. 150.038 ai 1910)

asi 9. června - pardubická městská rada zřídila aviatickou komisi, do níž jmenován i Ing. Kašpar

(Čas, Praha, č. 188., 10. 6. 1910)

10. června - okresní hejtmanství v Pardubicích ohlásilo Kašparovi, že z rozhodnutí místodržitelství z 9. června je na 15. června komisionální ohledání letiště a letadla v Pardubicích, jehož se letec musí zúčastnit

(kopie sdělení v SÚAr, Praha, č. 23.279)

10. června - pražský Čas (č. 188.) oznámil, že toho dne má v Jaroměři létat ing. Kašpar - ale je to jakýsi omyl (špatně svázaný ročník časopisu?) - Kašpar byl ten den pravděpodobně na cestě do Budapešti či v Budapešti

11. června - byl v Budapešti shlédnout tamní letecký mítink, setkal se tam s Jullerotem

(Národní listy, Praha, č. 161., 13. 6. 1910)

12. června - odpoledne byl Kašpar ještě v Budapešti, přihlížel leteckému mítinku

(Národní listy, Praha, č. 163., 15. 6. 1910)

13. června - zřejmě potvrzeno ujednání s Kašparem o veřejném vzletu v Pardubicích dne 19. 6. - to by znamenalo, že tohoto 13. 6. byl již z Budapešti doma

(Čas, Praha, č. 162., 14. 6. 1910)

15. června - několik letů před okresním hejtmanem Novákem

(Samostatné směry, Pardubice, č. 30, 18. 6. 1910)

16. června - úřední zkouška před místodržitelským vrchním inženýrem T. Skulinou, první let 1,5 min, druhý 5 min, třetí 1 min několik sekund, čtvrtý neznámé délky. Dle Národních listů z 17. 6. trvání tří letů 2 min 35 s, 5 min 4 s, 2 min 9 s. Dle dokladů ve Státním ústředním archivu Praha celkové trvání tří letů 10 min 12 s

(Samostatné směry, Pardubice, č. 30., 18. 6. 1910)

18. června - vystavilo místodržitelství v Praze „certifikát“ na letadlo Blériot XI ing. Jana Kašpara

(SÚAr, Praha, čís. 154 452 ai 1910)

19. června - veřejná produkce v Pardubicích, první let asi 2 min 30 s, druhý 4 min, třetí let 8 min (podle Neodvislých listů z 25. 6. 1910 trval třetí let 1 min 53 s, měřeno stopkami), odměna letci 450 K. Podle Hlasů z Hané (z 21. 6. 1910) celkový letový čas 7 min 53 s

(Samostatné směry, Pardubice, č. 31., 25. 6. 1910)

19. června - při příležitosti Kašparovy produkce vznikla myšlenka založit Aviatické družstvo (v Pardubicích)

(Státní okresní archiv, Pardubice, fond Aviatické družstvo Pardubice, č. 31)

asi 1. července (30. června ?) - speditérským vozem dopraveno Kašparovo letadlo do Hradce Králové

1. července - provedl Kašpar v Hradci Králové úřední zkušební let do výše 100 m

(Ratibor, Hradec Králové, č. 28., 9. 7. 1910, Čas, Praha, č. 181. 3. 7. 1910, Sport a hry, Praha, č. 27., 5. 7. 1910, str. 185)

3. července - veřejný vzlet v Hradci Králové. Tři lety. Po vzletu letoun ihned rozmontován a odvezen do Pardubic. V Hradci v Grand hotelu večírek na Kašparovu počest, s letcovou účastí

(České Illustrované Noviny, č. 29, Světozor č. 41, Orlické proudy, Hradec Králové, č. 34., 9. 7. 1910, Východočeský kraj, Vysoké Mýto, č. 28., 9. 7. 1910, Ratibor, Hradec Králové, č. 28., 9. 7. 1910)

7. července - Spolek techniků z východních Čech uspořádal v pardubickém hotelu Střebný „Večer ing. J. Kašpara“ na jeho počest

(dopis - pozvánka, LA NTM, i.č. 96, list 21. Neodvislé listy, Pardubice, a č. 28. 7. 1910)

7. července - na schůzi městské rady Pardubic byl Kašpar spolu s dalšími zvolen do „aviatického odboru“

(Sport a hry, Praha, č. 29., 19. 7. 1910, str. 196)

8. července - České aviatické družstvo uzavřelo s ing. Kašparem smlouvu na vzlety v Praze v termínech 31. 7. nebo 7. 8. nebo 14. a 15. 8. za minimální honorář 3500 K. Smlouva uzavřena v Praze

(smlouva, LA NTM, i.č. 95, list 160)

9. července - žádal Kašpar místodržitelství o potvrzení o vykonání pilotní zkoušky

(LA NTM, i.č. 96, list 27)

kolem 10. července - pokračoval v přípravě dalšího svého letadla, kteé mělo dostat silnější motor tuzemské - české, nebo rakouské ? - výroby

(Sport a hry, Praha, č. 28., 12. 7. 1910, str. 190)

červenec - podle propozic, dochovaných z archivu Aviatického družstva v Českých Budějovicích, byl Kašparovým impresáriem Oldřich Doležal z Prahy, aviatik si tou dobou vymíňoval minimální honorář 4000 K

17. července - létal v Pardubicích 25 minut ve výši 120 - 150 m)

(Čas, Praha, č. 198., 20. 7. 1910)

18. července - v Pardubicích let 28 minut, výše 150 m

(Orlické proudy, Hradec Králové, č. 36., 23. 7. 1910)

snad kolem 20. července - objednal motor „s praktičtějším chlazením“, prý o 40 k, s jeho použitím pomýšlel na let Pardubice - Praha

(Neodvislé listy, Pardubice, č. 31., 30. 7. 1910, Budweiser Kreisblatt, Č. Budějovice, č. 58., 23. 7. 1910, Orlické proudy, Hradec Králové, č. 38., 6. 8. 1910)

22. července - psal Ing. Kašpar z Pardubic do Českých Budějovic, mimo jiného uváděl, že do druhé poloviny srpna je již vázán produkcemi a mohl by v Č. Budějovicích létat až poté

(archiv Aviatického družstva v Českých Budějovicích)

24. července - veřejná produkce v Josefově, lety necelé 2 min a 4 min 50 s

(Orlické proudy, Hradec Králové, č. 37., 30. 7. 1910)

asi 24. července - hovořilo se o Kašparově produkci v Chuchli, případně s hrabětem Alexandrem Kolowratem. O některých pozváních k veřejným produkcím s Kašparem jednáno 24. 7. při produkci v Jaroměři

(Čas, Praha, č. 204., 26. 7. 1910, Sport a hry, Praha, č. 30., 26. 7. 1910, str. 201)

kolem 25. července - Kašpar chtěl uskutečnit let do Chrudimi, z neznámých důvodů však byl let odložen

(Neodvislé listy, Pardubice, č. 31., 30. 7. 1910)

asi 25. července - pomýšlel Ing. Kašpar po dodávce vodou chlazeného motoru o 40 k podniknout let Pardubice - Praha

(Neodvislé listy, Pardubice, č. 31., 30. 7. 1910)

kolem 27. července - dlel v Olomouci dojednat veřejnou produkci

(Samostatné směry, Pardubice, č. 36., 30. 7. 1910)

5. srpna vystavilo místodržitelství v Praze pod číslem 184.946/1910 potvrzení o složení pilotní zkoušky

(LA NTM, i.č. 96, list 27)

7. srpna - vzlet v Lysé nad Labem, provedeno 5 přímých letů, údajně pro silný vítr, v trvání údajně 5 s, 5 s, 45 s, 30 s, 20 s.

(Mladoboleslavské listy, č. 63., 10. 8. 1910 a č. 65., 17. 8. 1910, str. 6)

7. srpna - zástupce pořadatele českobudějovické produkce V. Tomšů jednal v Lysé nad Labem s ing. Kašparem a předběžně dohodli produkci na 4. září 1910. Impresariem Kašparovým tehdy Oldřich Doležal.

(Budivoj, České Budějovice, č. 63., 9. 8. 1910, Jihočeské listy, České Budějovice, č. 91., 10. 8. 1910)

10. srpna - měl být do Prahy dopraven Kašparův Blériot

(Čas, Praha, č. 219., 10. 8. 1910)

11. srpna - měla proběhnout v Praze montáž Kašparova Blériota XI

(Čas, Praha, č. 219., 10. 8. 1910)

11. srpna - byl Kašpar již podruhé v Olomouci, obhlédl budoucí letiště

(Našinec, Olomouc, 12. 8. 1910)

12. srpna - měl Kašpar přijet do Českých Budějovic uzavřít smlouvu o vzletu a dohodl se na termínu pořádání produkce, zřejmě s ohledem na přípravu pražské produkce se však návštěva neuskutečnila a byla odložena na 16. 8. (Budivoj, České Budějovice, č. 64., 12. 8. 1910, Jihočeské listy, České Budějovice, č. 93., 17. 8. 1910)

11. srpna - asi v 18.30 hod přijel Kašpar automobilem na prosecké letiště, chtěl hned začít montovat letadlo, avšak nakonec se spokojil s prohlídkou letiště. Letadlo přivezeno 10. nebo 11. srpna Po ukončení prohlídky odjel do Prahy - autem.

(Čas, Praha, č. 221., 12. 8. 1910)

12. srpna - v Praze dokončena montáž Blériota XI, zkušební let 3 min 29 s, pak úřední zkušební let před komisařem karlínského okresního hejtmantství

(Světozor, č. 46, 19. 8. 1910, Čas, Praha, č. 22., 13. 8. 1910)

14. srpna - první den pražské produkce, let 10 minut 59,2 s

(Čas, Praha, č. 224., 16. 8. 1910)

15. srpna - druhý den pražské veřejné produkce, let 8 minut 54 s zakončen nouzovým přistáním s lehkým poškozením letadla. Letadlo ihned rozmontováno k dopravě do Pardubic k opravě

(Čas, Praha, č. 224., 16. 8. 1910, Sport a hry, Praha, č. 33., 17. 8. 1910)

16. srpna - měl Kašpar přijet do Českých Budějovic podepsat smlouvu o veřejné produkci a prohlédnout si letiště, po nehodě v Praze 15. srpna však návštěvu odložil. Stále uváděn termín českobudějovické produkce na 4. 9. 1910

(Jihočeské listy, České Budějovice, č. 93., 17. 8. 1910)

16. srpna - chtěl v Pardubicích opravit poškozeného Blériota XI. V noci 16. (tj. z 15. na 16. ?) se vrátil z Prahy do Pardubic

(Pozor, Olomouc, asi 19. 8. 110)

17. srpna - chtěl podle záměru z 15. 8. v Pardubicích zkoušet opravené letadlo

(Pozor, Olomouc, asi 19. 8. 1910)

asi 18. (již 17.?) srpna vyzkoušel několika lety opravené letadlo

(Neodvislé listy, Pardubice, č. 34., 20. 8. 1910)

18. srpna - večer odeslal letadlo z Pardubic do Olomouce, údajně chtěl do Olomouce poslat nejen Blériot XI.76, ale i nové dvousedadlové letadlo (Pozor, Olomouc, asi 19. 8. 1910)

Někdy v srpnu 1910 - inž. Kašpar prý nabízel Barthellovi prodej originálního Blériota XI. K tomu však nedošlo.

(Státní okresní archiv Pardubice, Fond Aviatické družstvo Pardubice, č. 28)

asi 18. srpna - Kašpar telegraficky oznámil pořadatelstvu českobudějovické produkce, že s ohledem na poškození letadla v Praze 15. 8. dojde k posunu dalších produkcí a českobudějovická se uskuteční až 25. 9. 1910 (Jihočeské listy, České Budějovice, č. 94., 20. 8. 1910, Budivoj č. 66., 19. 8. 1910)

asi 18. - 19. srpna - měl dohodnutou veřejnou produkci na 28. srpna do Kladna (Orlické proudy, Hradec Králové, č. 40., 20. 8. 1910)

19. srpna - Kašpar přijel z Pardubic do Olomouce autem (Pozor, Olomouc, asi 19. 8. 1910)

19. srpna - ohledání letiště v Hronově se zúčastnil nikoli Kašpar osobně, nýbrž jeho zástupce (Stráž, č. 5, příloha k Štítu č. 34., Hradec Králové 25. 8. 1910)

21. srpna - vzlet v Olomouci, let v trvání 6 min 32,8 s, při přistání poškozeno výškové kormidlo. Blériot XI.76. Před produkcí poránu dva zkušební lety (Pozor, Olomouc, asi 22. 8. 1910, Hlasy z Hané, č. 92, 23. 8. 1910, Sport a hry, Praha, č. 34., 23. 10. 1910)

21. srpna - při vzletu v Olomouci pozval knihkupec Pittner Kašpara ke vzletu do Prostějova. (Hlasy z Hané, Prostějov, č. 92., 23. 8. 1910)

22. srpna - asi toho dne z Olomouce odvezeno letadlo poškozené při produkci v Olomouci (plyne ze zprávy Sportu a her, Praha, č. 34., 23. 10. 1910)

asi 27. srpna - byl Kašpar v Černovicích v Bukovině, zřejmě dojednat podrobnosti tamní produkce, psal odtud do Českých Budějovic, že zdejší vzlet nebude v září možný (Buvivoj, České Budějovice, č. 69., 30. 8. 1910)

28. srpna - Kašpar dlel v Prostějově, prohlédl si letiště (Sport a hry, Praha, č. 35., 30. 8. 1910, str. 235)

29. srpna - ing. Kašpar uzavřel (asi v Prostějově) smlouvu na vzlet v Prostějově dne 4. září, případně 5. září, honorář minimálně 4000 K, pro sekretáře H. Freunda honorář minimálně 200 K, pro dva mechaniky po 10 K za den, pořadatelé zaplatí cestovné, dopravu letadla do a z Prostějova, obstarají stavbu hangáru 10x10x3 m, zajistí pojištění diváků. (Smlouva, LA NTM, i.č. 95, list 161)

30. srpna - Hlasy z Hané ohlásily konání Kašparovy produkce v Prostějově na 4. září

kolem 1. září - Kašpar odmítl produkci v Moravské Ostravě pro nevhodný terén nabízeného letiště (Haná, č. 35., 3. 9. 1910)

5. a 6. září - letoun Blériot XI měl být vystaven v prostějovské sokolovně (fotografie z vystavení v Prostějově existují - kdy tu byl skutečně vystaven není zatím přesně známo) (Hlasy z Hané, Prostějov, 3. 9. 1910)

8. září, po odřeknutém vzletu v Prostějově - pro nepříznivé počasí, bylo letadlo rozebráno a odesláno (vlakem ?) do Hronova (Ratibor, Hradec Králové, č. 37., 10. 9. 1910)

kolem 10. září - zřejmě se znovu jednalo o Kašparově vzletu v Moravské Ostravě - v Novém Jičíně firma Rainer Hosch v té době měla předprodej vstupenek (Deutsche Volkszeitung f. d. Neutitscheiner Kreis, 14. 9. 1910)

11. září - pro počasí odložen vzlet v Hronově na 18. 9. Letadlo uloženo (celý týden?) demontované v pivovaru blízko letiště. Blériot XI (Ratibor, Hradec Králové, č. 38., 17. 9. 1910, Lidové proudy, Náchod, č. 38., 16. 9. 1910)

asi kolem 12. září - jednalo České aviatické družstvo s Kašparem o vzlety v Praze na Proseku na 25. 9., 28. 9. a 2. 10., výdělečné konsorcium s letadlem Wright chtělo tytéž dny pořádat produkce v blízkosti Proseka, hodlalo angažovat rovněž Kašpara

(Čas, Praha, č. 253., 14. 9. 1910)

13. září - dopoledne v 10. hodin přijel Kašpar do Českých Budějovic, dojednat podrobnosti veřejné produkce, prohlédl si také zdejší letiště, produkce stanovena na konec září nebo začátek října

(Budívoj, České Budějovice, č. 73., 13. 9. 1910, č. 74., 16. 9. 1910, Jihočeské listy, Č. Budějovice, č. 105. 14. 9. 1910)

16. září - mělo být v Hronově smontováno Kašparovo letadlo. Po smontování letadla nebyl uskutečněn obvyklý zkušební let

(Lidové proudy, Náchod, č. 38., 16. 9. 1910, Lidové proudy, č. 40., 30. 9. 1910)

16. září - navštívil Kašpara v Pardubicích V. Tomšů jako zástupce pořadatele českobudějovické produkce a dojednal její definitivní termín

(Jihočeské listy, České Budějovice, č. 106., 17. 9. 1910)

18. září - neúspěšná produkce v Hronově, let 46 s, nakonec poškozena vrtule. Působil opakování produkce 19. 9.

(Ratibor, Hradec Králové, č. 39., 24. 9. 1910, Čas, č. 259., 20. 9. 1910)

19. září - ráno v Hronově Kašpar letadlo rozmontoval a odvezl.

(Ratibor, Hradec Králové, č. 39., 24. 9. 1910)

23. září - Kašparovo letadlo mělo být dopraveno do Prostějova

(Hlasy z Hané, Prostějov, 20. 9. 1910)

25. září - vzlet v Prostějově, let 1 minuta 02 sekundy, poškození letadla

(Hlasy z Hané, Prostějov, 27. 9. 1910, Čas, Praha, č. 266., 27. 9. 1910)

25. nebo 26. září - spíše v druhé uvedené datum - odjel Kašpar z Prostějova do Vídeňského Nového Města k firmě Austro Daimler, kvůli opoždující se dodávce objednaného motoru

(Sport a hry, Praha, č. 39., 27. 9. 1910, str. 260)

26. září - večer oznámil přátelům v Praze (telegraficky z Vídeňského

Nového Města ?, nebo při průjezdu Prahou při návratu od fy Daimler?), že 28. září má mít motor v Pardubicích. 2. října v Praze chtěl již létat s novým motorem

(Sport a hry, Praha, č. 39., 27. 9. 1910)

27. září - ze zprávy Sportu a her, č. 39, str. 260, konečně vyplývá, že rozpracované Kašparovo (dvousedadlové) letadlo je zvětšené Blériotova typu vlastní Kašparovy stavby

asi 28. září - ustaven přípravný výbor aviatického družstva v Pardubicích, členem Kašpar

(Orlické proudy, Hradec Králové, č. 46., 1. 10. 1910)

asi 29. září - Kašpar chystal - dokončoval - nový jednoplošník, pro motor Daimler, v případě úspěchu zkoušek chtěl s novým letadlem létat v Praze 2. 10. 1910

(Čas, Praha, č. 269., 30. 9. 1910)

29. září - místodržitelství pro království České vystavilo „certifikát“ na letadlo Blériot XI v.č. 76

(Státní ústřední archiv, Praha, zn.ČM 1901 - 1910, krabice 9811, č. 55/9/3/4)

30. září - místodržitelství odeslalo Kašparovi certifikát na letadlo Blériot XI v.č. 76

(Státní Ústřední archiv, Praha, zn. ČM 1901-1910, krabice 9811, č. 55/9/3/4, LA NTM, i.č. 96, list 23 - originál certifikátu)

asi 30. září - ing. Kašpar očekával, že v Českých Budějovicích bude 9. října létat s novým letadlem s motorem 60 k

(Jihočeské listy, České Budějovice, č. 111., 1. 10. 1910)

30. září - večer měl přijet ing. Kašpar do Prahy

(Čas, Praha, č. 270., 1. 10. 1910)

1. října - Kašpar v Praze smontoval svého originálního Blériota XI

(Čas, Praha, č. 271., 2. 10. 1910)

2. října - veřejná produkce v Praze, spolu s J. Sablatnigem, Kašparovy lety 7 min 39 s a 30 min 30 s

(Triester Tagblatt, 4. 10. 1910, v LA NTM i.č. 95, list 59, str. 1)

3. října - do Pardubic došel motor Daimler
(Budivoj, České Budějovice, č. 83., 18. 10. 1910)

4. října - oznámen nový vzlet Kašpara a Sablatniga v Praze na 5. 10.
(Čas, Praha, č. 273., 4. 10. 1910)

5. října - měl se Sablatnigem mít produkci v Praze, pro vítr nekonána
(Čas, Praha, č. 274., 5. 10. 1910 a č. 275., 6. 10. 1910)

6. října - letoun Blériot XI.76 odeslán z Prahy do Českých Budějovic
(Budivoj, České Budějovice, č. 83., 18. 10. 1910)

7. října - dopraven do Českých Budějovic Kašparův letoun Blériot XI
(Jihočeské listy, České Budějovice, č. 114., 8. 10. 1910)

8. října - přijel Kašpar s pardubickými přáteli do Českých Budějovic,
ubytován u svého budějovického přítele Völfla
(Jihočeské listy, České Budějovice, č. 114., 8. 10. 1910)

9. října - vzlet v Českých Budějovicích, čtyři krátké lety, letadlo Blériot
XI.76, doma v Pardubicích připraveno nové letadlo pro motor 60 k. Před
vzletem možnost prohlídky letadla v hangáru
(Budivoj, č. 81., 11. 10. 1910, Jihočeské listy, Č. Budějovice, č. 114., 8. 10.
1910)

9. října - večer měl být v Besedě v Českých Budějovicích přátelský
večírek na počest ing. Kašpara, za jeho přítomnosti
(Budivoj, České Budějovice, č. 79., 4. 10. 1910)

V době českobudějovické produkce vážil ing. Jan Kašpar 67 kg
(Budweiser Kreisblatt, Nr. 81, 12. 10. 1910, str. 4)

asi 10. října - odjel s motorem z Č. Budějovic do Černovic
(Sport a hry, Praha, č. 41., 11. 10. 1910, str. 272)

12. nebo 13. října (již 11. 10. ?) - byl již v Černovicích
(Budivoj, České Budějovice, č. 83., 18. 10. 1910. Datum 11. 10. by mohlo
vyplývat ze zprávy Sportu a her z 11. 10. 1910)

15. října - Kašpar psal z Černovic do redakce českobudějovického
Budivoje dopis

(Budivoj, č. 83., 18. 10. 1910)

23. října - veřejný vzlet v Černovicích v Bukovině. První let krátký pro
závadu na motoru, druhý let - ukončen nárazem větru, který ho srazil, při-
tom zlomeno křídlo a vrtule, pilot nezraněn, let trval asi 5 min - podle někte-
rých českých novin oba lety trvaly po 8 minutách
(Czernowitzer Zeitung, 25. 10. 1910, in LA NTM, i.č. 95, list 60, str. 1,
neoznačený a nedatovaný výstřižek - i.č. 95, list 60, str. 2, Budivoj, České
Budějovice, č. 85., 25. 10. 1910)

asi 24. - 25. října - odesláno letadlo z Černovic do Pardubic
(Neodvislé listy, Pardubice, č. 44., 29. 10. 1910)

asi 28. října - odjel Ing. Kašpar do Paříže
(Čas, č. 298., 29. 10. 1910, Samostatné směry, Pardubice, č. 49., 29. 10.
1910)

asi 2. listopadu - vyjel s Kalvou v autu z Paříže do Prahy, předpokládaný
příjezd 4. 11.
(Čas, Praha, č. 303., 3. 11. 1910)

asi 4. listopadu - vrátil se ing. Kašpar z pařížského aerosalonu, kde
koupil automobil a letadlový motor (údajně Gnome)
(Čas, Praha, č. 310., 10. 11. 1910, Čas, č. 313., 13. 11. 1910, Neodvislé listy,
Pardubice, č. 45., 5. 11. 1910)

kolem 10. listopadu - počasí znemožňovalo zkoušky letadel
(Neodvislé listy, Pardubice, č. 46., 12. 11. 1910)

kolem 16. listopadu - pro nepříznivé počasí nebylo možno zkoušet leta-
dla
(Neodvislé listy, Pardubice, č. 47., 19. 11. 1910)

kolem 1. prosince - dokončil nové letadlo (dvouplošník ?), pro nepřízeň
počasí nemohl zkoušet
(Neodvislé listy, č. 49., 3. 12. 1910)

4. prosince - marné čekání na utišení větru, aby bylo možno zkoušet
letadlo (asi dvouplošník)
(Neodvislé listy, Pardubice, č. 50., 10. 12. 1910)

kolem 10. prosince - jednali pp. Scharer a Korynta s Kašparem o veřejnou produkci v Praze někdy v prosinci
(Čas, Praha, č. 342., 122. 12. 1910)

11. prosince - rozmoklý terén znemožnil zkoušky letadla
(Neodvislé listy, Pardubice, č. 51., 17. 12. 1910)

1911

4. ledna - pražský Čas (č. 4) oznámil, že inž. Kašpar nabízí k prodeji dva Blérioty (XI)

asi 12. ledna - byl Kašpar v Praze, neúspěšně sháněl Kalvu,

asi 13. ledna - odjížděl zřejmě dříve z Prahy a Kalvu již nesháněl

asi 17. ledna - psal Kašpar Kalvovi z Pardubic obě výše uvedené skutečnosti
(lístek, LA NTM, i.č. 95, list 167, str. 2)

asi 10. února - Kašpar se údajně uvolil vyzkoušet Očenaškovo letadlo
(Čas, Praha, č. 43., 12. 2. 1911)

10. března - E. Čihák provedl několik letů v Pardubicích, Kašpar zřejmě ještě nelétal
(Čas, Praha, č. 73., 14. 3. 1911)

kolem 12. března - první Kašparovy lety roku 1911
(Sport a hry, Praha, č. 11., 15. 3. 1911, str. 99)

asi kolem 15. března - chtěl ing. Kašpar zahájit provoz pilotní školy
(Neodvislé listy, Pardubice, č. 10., 11. 3. 1911)

21. března - dopisem z Pardubic společně Kašpar a E. Čihák žádali za pronájem velkého hangáru od Aviatického družstva v Pardubicích
(archiv Aviatického družstva v Pardubicích, Státní okresní archiv Pardubice)

asi 30. nebo 31. března - několik letů v Pardubicích na Blériotu XI
(Čas, Praha, č. 96., 6. 4. 1911)

1. dubna - několik letů v Pardubicích
(Národní listy, Praha, č. 93., 3. 4. 1911)

2. dubna - Kašpar účasten Očenaškových pojižděcích zkoušek. Pak Kašpar létal na Blériotu. Dokončil montáž nového jednoplošníku. Chtěl vzlétnout s redaktorem Kalvou, avšak během rozjezdu se poškodilo kolo
(Národní listy, Praha, č. 93., 3. 4. 1911, Čas, Praha, č. 96., 6. 4. 1911, Neodvislé listy, Pardubice, č. 15., 8. 4. 1911)

7. dubna - Světozor, Praha, v č. 32. otiskl zprávu, že Kašpar staví dvouplošník

16. dubna - zahájen v Praze autosalon, kde Kašpar vystavoval podle Času svůj nový jednoplošník. Podle Sportu a her tu vystavil Blériota XI (a nabízel ho na prodej)a, dále jednoplošník a dvouplošník.
(Čas, Praha, č. 106., 16. 4. 1911, Sport a hry, č. 16-17, 21. 4. 1911, str. 159)

asi 20. dubna - započala činnost letecká škola ing. Kašpara
(archiv Aviatického družstva v Pardubicích, dopis družstva redakci - redakcím? z 21. 4. 1911, Státní okresní archiv Pardubice)

23. dubna - dopoledne asi deset zkušebních letů v Pardubicích, pak odjel domů a na letiště se vrátil k večeru
(Sport a hry, Praha, č. 19., 3. 5. 1911, str. 189)

23. dubna - (k večeru) provedl Kašpar let nad pardubickým okolím
(Samostatné směry, Pardubice, č. 23., 29. 4. 1911)

26. dubna - ustavující valná hromada Aviatického družstva v Pardubicích, ing. J. Kašpar přítomen, zvolen do výboru
(mimo jiné: archiv Aviatického družstva v Pardubicích, list č. 16, Státní okresní archiv Pardubice)

asi 26. dubna při valné hromadě - zaplatil zálohu zápisného do Aviatického družstva v Pardubicích 1 K
(archiv Aviatického družstva Pardubice, list bez čísla a data - seznam, Státní okresní archiv Pardubice)

30. dubna - uskutečnil na novém jednoplošníku přelet Pardubice - Chručim a zpět, celkový letový čas 24 min 23 s. Večer čtyři okruhy nad letištěm,

pak krátký přímý let s cestujícím E. Čihákem. Asi koncem dubna přijal za žáka pilotní školy Z. Kecka

(Hlasy východočeské, Chrudim, č. 18., 6. 5. 1911, Národní listy, Praha, č. 120., 2. 5. 1911, Samostatné směry, Pardubice, č. 24., 6. 5. 1911)

2. května - ing. J. Kašpar zaplatil členský příspěvek do Aviatického družstva v Pardubicích - jako činný člen 12 K, a doplatil 1 k do zápisného, dále zaplatil 20 K za dva měsíce nájmu hangáru

(Archiv Aviatického družstva v Pardubicích, účetní kniha, plus lístek s účetním zápisem, Státní okresní archiv Pardubice)

3. května - pilotní žák Z. Keck přes zákaz učitele provedl skok do vzduchu. Údajně každý den Kašpar s ním hodinu konal cvičení (zpočátku pouze pojíždění)

(Samostatné směry, Pardubice, č. 24., 6. 5. 1911)

4. května - po namontování nové vrtule provedl v pozdní odpoledne 5 min. let, před blížící se bouří přistál a ukryl letadlo v hangáru

(Samostatné směry, Pardubice, č. 24., 6. 5. 1911)

12. května - dopoledne let 38 min, v Pardubicích, odpoledne krátký let ukončený závadou na motoru, jinak přípravy k přeletu do Prahy

(Národní listy, Praha, č. 130., 13. 5. 1911, Samostatné směry, Pardubice, č. 25., 13. 5. 1911)

13. května - přelet Pardubice - Praha

(např.: Budivoj, České Budějovice, č. 39., 17. 5. 1911)

asi hned 13. května - odjel Kašpar autem do Pardubic

(Národní listy, Praha, č. 134., 16. 5. 1911)

14., 15. a 16. května - Kašparovo letadlo vystaveno v Praze na Žofině

(Národní listy, Praha, č. 133., 15. 5. 1911, č. 134., 16. 5. 1911)

16. května - dopisem psaným v Pardubicích sdělil Sportovnímu klubu Pardubice, že ve dnech 25. a 28. 5. nemůže v Pardubicích uspořádat veřejnou produkci

(Východočeské muzeum Pardubice, Slavín - XI/c/999, č. D3)

17. května - letadlo odesláno železnicí z Prahy do Pardubic

(Národní listy, Praha, č. 136., 18. 5. 1911)

17. května - byl Kašpar přijat pražským starostou dr. Grošem (Národní listy, Praha, č. 136., 18. 5. 1911)

asi 18. a 19. května - revize letadla v Pardubicích před produkcí v Čáslavi (Národní listy, Praha, č. 136., 18. 5. 1911)

21. května - produkce v Čáslavi, po ní přelet do Pardubic: vzlet v 18.53 hodin, přistání v Pardubicích v 19.19 hodin. Večer večírek na Veselce (Budivoj, České Budějovice, č. 41., 23. 5. 1911, Čas, Praha, č. 140., 22. 5. 1911, Národní listy, 22. 5. 1911)

4. června - v Pardubicích letěl 16 minut, výše až 400 m (Čas, Praha, č. 155., 7. 6. 1911)

5. června - v Pardubicích dosáhl za letu výše 785 m, let trval 22 minut (Čas, Praha, č. 155., 7. 6. 1911)

6. června - byl ve Vysokém Mýtě dojednávat veřejný vzlet, pak se zřejmě vracel vlakem domů. Večer zřejmě v Pardubicích „večer s p. inž. Kašparem“

(archiv Aviatického družstva Pardubice, výtah z účtu - stavitele E. Kašpara pro Aviat. družstvo, dále list č. 37, Státní okresní archiv Pardubice)

7. června - znovu ve Vysokém Mýtě kvůli veřejnému vzletu (archiv Aviatického družstva v Pardubicích, list č. 93, Státní okresní archiv Pardubice)

8. června - Aviatické družstvo v Pardubicích uspořádalo v pardubickém hotelu Střebský přátelský večer, kde ing. Kašparovi odevzdán stříbrný věnec družstva na paměť letu Pardubice - Praha (13. 5. 1911)

(Sport a hry, Praha, č. 25., 14. 6. 1911, str. 261 ?)

9. června - Kašparovo letadlo dopraveno do Vysokého Mýta, přepravu provedla firma B. Hostovský v Pardubicích

(archiv Aviatického družstva v Pardubicích, list č. 212, Státní okresní archiv Pardubice)

10. června - Kašparovo letadlo mělo být vystaveno ve Vysokém Mýtě (Samostatné směry, Pardubice, č. 29., 10. 6. 1911)

11. června - veřejný vzlet ve Vysokém Mýtě, let v trvání 17 min 17 s, po druhém startu v 18.28 hodin přeletěl do Pardubic, přistání v 19.02 hodin (Čas, Praha, č. 160., 12. 6. 1911)

asi 13. června - Kašparovi přiznána odměna 2100 K za let ve Vysokém Mýtě od Aviatického družstva v Pardubicích (archiv Aviatického družstva v Pardubicích, Odpočet veřejného vzletu ve Vys. Mýtě, Státní okresní archiv Pardubice)

17. června - mu byl (Aviatickým družstvem v Pardubicích) poukázán honorář 2100 K za vzlet v Čáslavi (Východočeské muzeum Pardubice, Slavín - XI/c/999, č. D4)

18. června - Kašpar s Kalvou odjeli automobilem z Pardubic do Vídně, počasí je však zdrželo 60 km před Vídní (Národní politika, Praha, č. 168., 20. 6. 1911)

19. června - ráno dorazili Kašpar a Kalva do Vídně, jednání na sportovních „úřadech“ o účasti v letu Vídeň-Pešť-Vídeň, pak si vypůjčil rychlejší automobil a v 11 hodin dopoledne odjel Kašpar s Kalvou do Budapešti k obhlídce terénu předpokládané trasy letu.

Letadlo došlo do Vídně téhož 19. června (Národní politika, Praha, č. 168., 20. 6. 1911)

20. června - ráno Kašpar s Kalvou prohlíželi v Budapešti Rákoczyho pole, sloužící za letiště. V 5. hodin ráno odjeli zpět do Vídně, kam dorazili před polednem. Na letišti na simmeringské pláni našli letadlo poškozené. Ihned započata oprava, dokončena téhož 20. června? (Národní politika, Praha, č. 170., 22. 6. 1911)

21. června - smontoval ve Vídni letadlo - t.j. dokončil opravu?, 22. června chtěl - za příznivého počasí - složit pilotní zkoušku, 23. června chtěl startovat k soutěžnímu letu. Špatné počasí ve Vídni (Národní politika, č. 171., Praha, 23. 6. 1911)

22. června - při pokusu o složení pilotní zkoušky nehoda. Start v asi 12.30 h, let 11.30 min

(Národní politika, Praha, č. 171., 23. 6. 1911, archiv Aviatického družstva v Pardubicích, záznam telefonní zprávy, Státní okresní archiv Pardubice)

23. června - nesehnal ve Vídni vhodnou náhradní vrtuli (rakouské výroby) za onu zničenou při neúspěšném pokusu o pilotní zkoušku, záložní vrtuli neměl sebou

(Národní politika, Praha, č. 172., 24. 6. 1911)

asi 24. června - ve Vídni oprava poškozeného letadla

25. června - dopoledne dopraveno kolem 10 h Kašparovo ne zcela opravené letadlo do Přerova k veřejné produkci, oprava dokončena kolem 5. hodiny odpolední - těsně před produkcí. Letadlo tou dobou jednomístné. (Národní politika, Praha, č. 174., 26. 6. 1911)

25. června - vzlet v Přerově, 18 min 40 s, výše až 450 m, druhý let pro drobnou závadu nekonán. Letadlo při přípravě na let Vídeň - Budapešť - Vídeň mělo odstraněné druhé sedadlo. Po produkci letadlo uloženo v hangáru

(Samostatné směry, Pardubice, č. 32., 1. 7. 1911, Národní politika, Praha, č. 174., 26. 6. 1911)

29. června - dopisem psaným v Pardubicích žádal Kašpar Aviatické družstvo v Pardubicích o zapůjčení hangáru, který dosud užíval Barthel, namísto velkého hangaru, který měl dosud Kašpar zapůjčen

(archiv Aviatického družstva v Pardubicích, Čís. 109, Státní okresní archiv Pardubice)

asi 1. července - Zamýšlený přelet Přerov - Kroměříž neuskutečnil pro silný vítr. V Kroměříži v cukrovaru výstava Kašparova letadla, Kašpar sám si prohlédl zemský ústav pro choromyslné. Večer letadlo dopraveno do hangáru na letiště.

(Samostatné směry, Pardubice, č. 33., 8. 7. 1911, Sport a hry, Praha, č. 28., 5. 7. 1911, str. 290)

2. července - krátký zkušební let v Kroměříži, vlastní let veřejné produkce trval 13 min 7 s, výše až 200 m. Večer uspořádal SK Haná na počest aviatika přátelský večírek

(Čas, Praha, č. 183., 5. 7. 1911, Sport a hry, Praha, č. 28., 5. 7. 1911, str. 290)

4. července - konala se schůze předsednictva Aviatického družstva v Pardubicích, které měl ing. J. Kašpar odevzdat dvě razítka družstva, dále měla schůze rozhodnout resp. schválit propůjčení hangáru po Barthellovi.

Kašpar svým podpisem na průklep dopisu potvrdil příjem dopisu, jak plyne z dalšího, razítka toho dne zřejmě nepředal.

(archiv Aviatického družstva v Pardubicích, lístek č. 114 z 4. 7. 1911 - s Kašparovým podpisem, že bere na vědomí, Státní okresní archiv Pardubice)

10. července - předsednictvo Aviatického družstva v Pardubicích dopisem oznámilo ing. Kašparovi propůjčení hangáru po Barthellovi a současně urgovalo předání razítek

(archiv Aviatického družstva v Pardubicích, č. 123, Státní okresní archiv v Pardubicích)

asi 15. července - nastoupil do Kašparovy pilotní školy druhý žák Jan Stašík. Kašpar v té době upravoval a přestavoval letadlo, to bylo opět dvousedadlové

(Sport a hry, Praha, č. 30., 19. 7. 1911, str. 313)

kolem 3. srpna - dokončil úpravy letadla
(Samostatné směry, Pardubice, č. 36., 5. 8. 1911)

8. srpna - odpoledne byl v Čihákově hangáru, snad pomáhal s opravou letadla

(Samostatné směry, Pardubice, č. 37., 12. 8. 1911)

8. srpna - v noci z 8. na 9. srpna při požáru na pardubickém letišti shořel Kašparovi propůjčený hangar a „originál“ Blériot XI v.č. 76, který měl pojištěn na částku 18 000 K, jednoplošník z přeletu Pardubice - Praha byl pojištěn na 15 000 K

(Čas, Praha, č. 219, 10. 8. 1911 a č. 221., 12. 8. 1911, Samostatné směry, Pardubice, č. 37., 12. 8. 1911)

9. srpna - provedl Kašpar v Pardubicích dopoledne let se svým žákem Keckem jako cestujícím, 12 minut

(Kolínské listy, Kolín, č.33., 12. 8. 1911)

12. srpna - Oldřich Haller dojel (pravděpodobně na bicyklu) do Pardubice, ing. Kašpar však už byl v Kolíně

(lístek otci z 12. 8. 1911, LA NTM, i.č. 96., list 69)

12. srpna - dopoledne měl Kašpar přijet na letiště dohlédnout na montáž letadla

(Neodvislé listy, Pardubice, č. 51., 12. 8. 1911)

13. srpna - veřejná produkce v Kolíně. Jeden let, při druhém letu setrval chvíli nad letištěm, pak zamířil do Pardubic, nouzové přistání u Přelouče
(Kolínské listy, č. 34., 19. 8. 1910)

Na 13. srpna prý měl původně v úmyslu přiletět po veřejné produkci z Kolína do Pardubic s redaktorem Kalvou jako cestujícím
(Osvěta lidu, Pardubice, č. 97., 12. 8. 1911)³

14. srpna - dopravil rozmontované letadlo na voze z Přelouče do Pardubice
(Samostatné směry, Pardubice, č. 38., 19. 8. 1911)

19. srpna - dopisem z Pardubic sdělil Kašpar Aviatickému družstvu v Pardubicích, že 27. srpna bude létat ve Dvoře Králové a po vzletu se chce vrátit vzduchem do Pardubic

(archiv Aviatického družstva v Pardubicích, list č. 182, Státní okresní archiv Pardubice)

kolem 20. srpna - měl přijet Kašpar do Roudnice nad Labem a pomoci vyhledat vhodné letiště
(Podřipan, Roudnice, č. 34., 19. 8. 1911)

21. srpna - Kašpar dopisem okresnímu hejtmanství ve Dvoře Králové sdělil, že 27. 8., případně 3. 9. hodlá ve Dvoře uspořádat veřejnou produkci (dopis, okresní archiv Trutnov, fond Okresní hejtmanství Dvůr Králové)

23. srpna - okresní hejtmanství ve Dvoře Králové odpovědělo pořadateli Kašparovy produkce, že se letec musí 26. srpna podrobit zkušebnímu vzletu
(okresní archiv Trutnov)

26. srpna - komisionální prohlídka letiště ve Dvoře Králové a Kašparova letadla, od zkušebnímu letu upuštěno, protože letec se vykázal pilotním vysvědčením. Udělen souhlas k produkci
(okresní archiv Trutnov)

27. srpna - při veřejné produkci ve Dvoře Králové nad Labem nehoda (Ratibor, Hradec Králové, č. 36., 2. 9. 1911)

28. srpna - pokus opravit poškozené Kašparovo letadlo ve Dvoře Králové
(Ratibor, Hradec Králové, č. 36., 2. 9. 1911)

29. srpna - Kašpar dal dopravit poškozené letadlo ze Dvora Králové nad Labem do Pardubic k důkladné opravě
(Čas, Praha, č. 243., 3. 9. 1911, Ratibor, Hradec Králové, č. 37., 9. 9. 1911)

31. srpna - večer dokončil montáž opraveného letadla a vyzkoušel ho za letu - v Pardubicích
(Sport a hry, č. 37., 6. 9. 1911, str. 390)

asi 31. srpna - z technických příčin bylo nutno Kašparův vzlet v Roudnici odložit na 24. 9. 1911, některý tisk však ještě 1. a 2. září potvrzoval termín 8. září

(Podřipan, Roudnice, č. 35., 2. 9. 1911, str. 4. Mladé Podřipsko, č. 35., Mělník, 2. 9. 1911, Obzor, Mělník, č. 35. 1. 9. 1911)

Asi mezi 31. srpnem až 1. zářím - v Pardubicích u starosty Prokopa schůzka pražské a pardubické delegace kvůli I. českému okružnímu letu, již přítomen ing. Kašpar
(Sport a hry, Praha, č. 37., 6. 9. 1911)

1. září - ráno nový zkušební let v Pardubicích. Do 14 hod pracoval na letadle, pak odjel do města, vrátil se v 17.25 h, nová prohlídka letadla, pak Kašpar přelétával z Pardubic do Dvora Králové nad Labem, vzlet v 17.41 hodin, přistání asi v 18.30 hodin.

(Čas, Praha, č. 243., 3. 9. 1911, Sport a hry, Praha, č. 37., 6. 9. 1911, str. 390, Samostatné směry, Pardubice, č. 40., 2. 9. 1911)

2. září - zkušební let, 9 minut, ve Dvoře Králové
(Čas, Praha, č. 243., 3. 9. 1911)

3. září - veřejná produkce ve Dvoře Králové, po letu trvajícím 2 minuty nehoda, letadlo poškozeno, letec nezraněn, nemohl uskutečnit přelet zpět do Pardubic - letadlo ještě 3. 9. dopraveno nákladním autem do továrny továrníka Picka z Třemošné, asi 4. nebo 5. září (vlakem) do Pardubic

(Čas, Praha, č. 244., 4. 9. 1911, Ratibor, Hradec Králové, č. 37., 9. 9. 1911, Sport a hry, Praha, č. 37., 6. 9. 1911, str. 390)

asi kolem 5. září - žádal Kašpar (snad dopisem) Očenáška, aby demontoval své letadlo v pardubickém hangáru, aby měl dost místa pro „zmontování“ svého letadla

(dopis L. Očenáška Aviatickému družstvu v Pardubicích z 9. 9. 1911, archiv Aviatického družstva, č. 142, Státní okresní archiv Pardubice)

asi 9. září - dokončena oprava letadla, zahájena montáž
(Samostatné směry, Pardubice, č. 41., 9. 9. 1911)

kolem 10. září - Kašpar se dohodl se svým žákem Keckem o prodeji letadla
(Sport a hry, Praha, č. 38., 13. 9. 1911, str.406)

11. září - chtěl Kašpar (dle předpokladu z 9. 9.) zkusit opravené letadlo
(Samostatné směry, Pardubice, č. 41., 9. 9. 1911)

snad kolem 12. září - Kašparův vzlet v Roudnici odložen pro porouchané letadlo na 24. případně 28. září.
(Český sever, Libochovice, č. 20., 29. 9. 1911)

asi 20. - 22. září - pro poruchu letadla odložen roudnický vzlet Kašparův na neurčito
(Český sever, Libochovice, č. 20., 29. 9. 1911, Čas, Praha, č. 264., 24. 9. 1911)

26. září - pražský Čas (č. 266.) oznámil, že v blízké době bude mít Kašpar veřejné produkce v Jičíně a pak v Krakově

asi 27. září - Očenáškův montér demontoval v Pardubicích Očenáškovo letadlo a tím uvolnil Kašparovi prostor v hangáru pronajatém od Družstva (archiv Aviatického družstva, list č. 149, Státní okresní archiv Pardubice)

asi 28. září - Kašpar prodal letoun Blériot XI svému žákovi Z. Keckovi (archiv Aviatického družstva v Pardubicích, list č. 151 - dopis Z. Kecka družstvu, Státní okresní archiv Pardubice)

4. října - dopisem adresovaným „aviatické škole v Pardubicích“ a došlým Aviatickému družstvu v Pardubicích se za žáka Kašparovy pilotní školy hlásil Vilém Wirth z Prahy-Vršovic

(archiv Aviatického družstva v Pardubicích, č. 156, Státní okresní archiv Pardubice)

kolem 6. října - cvičný let 15 minut v Pardubicích
(Sport a hry, Praha, č. 42., 11. 10. 1911)

8. října - cvičný let v Pardubicích
(Sport a hry, Praha, č. 42., 11. 10. 1911)

12. října - večer se v hotelu Veselka konala schůze Aviatického družstva v Pardubicích (výboru?), na níž byl zván Kašpar, jak potvrdil podpisem na zvací dopis.

(archiv Aviatického družstva v Pardubicích, č. 159, Státní okresní archiv v Pardubicích)

13. října v 11.30 hodin dopoledne vzletěl v Pardubicích k přeletu do Jičína, zabloudil, přistál u Lysé nad Labem, při návratu do Pardubic havaroval, vážně zraněn

(Čas, č. 285., 15. 10. 1911)

14. října - ráno stav ing. Kašpara po nehodě uspokojivý, zranění méně závažná než se jevílo při prvním ohledání

(Samostatné směry, Pardubice, č. 46., 14. 10. 1911)

asi 16. října - Henry Maria Jullerot, francouzský pilot, se telegraficky dotazoval na stav ing. Kašpara po nehodě z 13.10.1911

(Čas, Praha, č. 289., 19. 10. 1911)

16. nebo 17. října - Kašparovi se již po nehodě vedlo poněkud lépe
(Čas, Praha, č. 288., 18. 10. 1911)

17. října - činitelé Sportovního klubu Haná v Kroměříži se dopisem ptali na Kašparův stav po nehodě

(archiv Aviatického družstva v Pardubicích, č. 160, Státní okresní archiv Pardubice)

19. října - po ukončení letu Pardubice - Chrudim - Heřmanův Městec - Pardubice navštívil Eugen Čihák ing. Jana Kašpara

(Sport a hry, Praha, č. 44., 28. 10. 1911, str. 471)

22. října - Kašpar se uzdravil již do té míry, že mohl být přítomen na pardubické závodní (dostihové) dráze, kam ho přiletěl E. Čihák pozdravit
(Čas, Praha, č. 294., 24. 10. 1911)

24. října - ing. Kašpar zaplatil za odznak Aviatického družstva v Pardubicích 2 K

(archiv Aviatického družstva v Pardubicích, účetní kniha, Státní okresní archiv v Pardubicích)

asi 24. nebo 25. října - Kašpar slíbil, že se 5. 11. zúčastní Čihákova vzletu v Německém Brodě, dovolí-li mu to zdravotní stav (snad tu chtěl i létat)

(Jihlavské listy, Jihlava, č. 43., 27. 10. 1911, str. 8)

29. října - v Chrudimi létal jen Čihák - Ing. Kašpar produkci přítomen
(Sport a hry, Praha, č. 45., 1. 11. 1911, str. 488)

30. 10. - ing. Jan Kašpar a E. Čihák oznámili Aviatickému družstvu v Pardubicích, že rezignují na členství ve výboru družstva

(archiv Aviatického družstva v Pardubicích, list č. 170, Státní okresní archiv v Pardubicích)

5. listopadu - výbor Aviatického družstva v Pardubicích přijal Kašparovu rezignaci na funkci ve výboru, oznámil mu to dopisem pravděpodobně dne 6. 11. Téhož dne výbor se Kašpara dopisem dotazoval, kdy prodal Keckovi letadlo, aby mohl nájemné za hangár, neplacené od června 1911, spravedlivě rozdělit mezi něj a Kecka. I tento dopis pravděpodobně převzal Kašpar 6. 11.

(archiv Aviatického družstva v Pardubicích, list č. 174, Státní okresní archiv v Pardubicích)

6. listopadu - zaplatil ing. Kašpar nájem hangáru za 5 měsíců (50 K) a za 6 měsíců za E. Čiháka (60 K)

(archiv Aviatického družstva v Pardubicích, účetní kniha, Státní okresní archiv v Pardubicích)

Kolem 10. listopadu - Láglerová psala ing. Kašparovi, ten ji odkázal na Aviatické družstvo v Pardubicích, kam potom napsala nedatovaný dopis.

(archiv Aviatického družstva v Pardubicích, list 194., Státní okresní archiv v Pardubicích)

asi 19. listopadu - byl již Kašpar zcela zdrav, začal zkoušet opravené letadlo, avšak ještě ne za letu

(Čas, Praha, č. 322., 21. 11. 1911)

26. listopadu - Kašpar vyzkoušel za letu opravené letadlo

(Čas, Praha, č. 331., 30. 11. 1911, Čas, č. 334., 3. 12. 1911, Sport a hry, Praha, č. 49., 29. 11. 1911, str. 538)

asi 1. prosince - dopisem adresovaným Aviatickému družstvu v Pardubicích projevila B. Láglerová zájem uložit letadlo v Pardubicích a pořádat společné produkce s Kašparem a E. Čihákem. S hangárováním družstvo souhlasilo, ve věci produkci ji odkázalo na Kašpara a Čiháka. Zda s nimi dále korespondovala, není známo.

(archiv Aviatického družstva v Pardubicích, list 196, Státní okresní archiv Pardubice)

3. prosince - společný vzlet Kašpara a Čiháka na Mělnice

(Mladé Podřipsko, č. 49., Mělník, 9. 12. 1911)

4. prosince - psal Kalva, že s ing. J. Kašparem uvázli 3. prosince v Beřkovicích (asi cestou na mělnickou produkci), když jim došel benzin, na zámku u Lobkowitzů si půjčili konev benzínu, pak dojeli do Mělníka. Ráno 4. listopadu jeli do Brandýsa n. Labem, na přání arciknížete měli tam ve středu 6. přiletět, odtud měli letět do Prahy. Onoho 4. prosince jeli z Brandýsa do Prahy kvůli pražské veřejné produkci, na (smíchovské) okresní hejtmanství. Večer 4. prosince se chtěli vrátit do Mělníka

(lístek, podepsaný Kalvou, E. Čihákem a ing. Kašparem, v držení B. Šedivce, Praha)

5. prosince - v Mělnice let s Kalvou na palubě, trvání 11 minut

(Čas, Praha, č. 338., 6. 12. 1911)

6. prosince - přelet z Mělníka do Prahy, s Kalvou jako cestujícím. Vzlet v Mělnice a přistání v Chuchli po přeletu z Mělníka filmoval ing. Havel, majitel bio Lucerna. Smíchovské okresní hejtmanství nařídilo pilotní zkoušku

(Čas, Praha, č. 338., 7. 12. 1911, Karlínské listy, č. 53., 30. 12. 1911)

7. prosince - Kašpar a Čihák složili v Chuchli okresním hejtmanstvím Smíchov nařízenou pilotní zkoušku

(Čas, Praha, č. 339., 8. 12. 1911)

9. prosince - poslalo Aviatické družstvo v Pardubicích Kašparovi (a Čihákovi) blahopřání k přeletu Mělník - Praha

(archiv Aviatického družstva v Pardubicích, list č. 201, Státní okresní archiv Pardubice)

10. prosince - společná produkce Kašpar - Čihák v Praze Chuchli. Kašparovy lety sólo i s cestujícím red. Heinzem

(Zlatá Praha, č. 13., 16. 12. 1911)

10. prosince - večer v pražském hotelu U černého koně (na Příkopech) přátelský večírek na počest Kašpara a Čiháka

(Osvěta lidu, Pardubice, č. 150., 12. 12. 1911)

asi 11. či 12. (13.?) prosince - měli prý do Brandýsa nad Labem přiletět Kašpar a Čihák a při příležitosti pobytu archivévody obletět zámek

(Karlínské listy, č. 50., 9. 12. 1911)

12. prosince - psal, asi z Pardubic, A. Pátkovi do Kladna

(LAN TM)

15. prosince - dopisem z Pardubic děkoval Aviatickému družstvu v Pardubicích za blahopřání k letu Mělník - Praha

(archiv Aviatického družstva v Pardubicích, list č. 204, Státní okresní archiv Pardubice)

asi 18. prosince 1911 - J. Kašpar, Kalva, E. Čihák, H. Čihák a Vondřich poslali Kašparově sestře do Berlína lístek z Paříže, že jsou na místě a toho dne jdou navštívit výstavu (asi aerosalon)

(lístek, v držení Dr. B. Šedivce, Praha)

asi 19. prosince - Kašpar s přáteli ještě pobýval v Paříži, psal lístek do redakce Času

(Čas, Praha, č. 354., 23. 12. 1911)

23. prosince - setník Booms psal lístek z Vídně, děkoval za pozdrav z Pařížského aerosalonu, přál hezké svátky

(lístek, v držení Dr. B. Šedivce, Praha)

1912

kolem 1. ledna - Kašpar s přáteli snad ještě pobýval v Paříži na Aerosalonu ?

(Sport a hry, Praha, č. 1., 4. 1. 1912, str. 12, č. 2., 10. 1. 1912, str. 18)

9. ledna - psal z Pardubic J. Kalvovi, že ho bude 13. ledna večer čekat v Parubicích na nádraží

(lístek, LA NTM, i.č. 95, list 164, str. 2)

13. ledna - Kalva psal Kašparovi, že přijede do Pardubic v neděli 14. ledna

(lístek Kašpara Kalvovi s poštovním razítkem 14.I.1912, LA NTM, i.č. 95, list 167, str. 1)

16. ledna - tisk oznámil, že Kašpar se hodlá účastnit soutěžního letu Berlín - Vídeň

(Český Deník, Plzeň, č. 16., 16. 1. 1912)

Přihlášku k letu Berlín - Vídeň Kašpar nepodal

(Dopis G. Schmitta, Berlín, P. Svitákovi 10. 10. 1984 na základě dokladů v německých archivech)

17. února psal z Milána lístek sestře do Berlína

(lístek, v držení Dr. Bořivoje Šedivce, Praha)

18. února - odeslal z Milána lístek psaný 17. 2. sestře do Berlína

(viz 17., 2.)

19. února - chtěl jet z Milána do Janova

(viz 17. 2.)

21. února - byl (s Kalvou?) v Monte Carlu, v noci chtěl odjet do Benátek (lístek z 21.2.1912, v držení dr. Bořivoje Šedivce, Praha)

asi 20. března - po zimní přestávce Kašpar znovu létal v Pardubicích (Cep, č. 12., 22. 3. 1912)

2. dubna ? - psal Kalvovi z Berlína, kde navštívil leteckou výstavu (Východočeské muzeum Pardubice, Slavín - XI/c/999, č. A13/53/1)

7. a 8. dubna - přítomen v Ústí nad Orlicí, kde měl létat E. Čihák (a 8. dubna také Čihák měl veřejnou produkci)

(Sport a hry, Praha, č. 15-16., 10. 4. 1912, str. 177)

11. dubna - byl v Berlíně na letecké výstavě ALA, psal Kalvovi do Prahy lístek. Uvažoval o koupi rotačního motoru 25 k pro Blériota XI

(lístek, LA NTM, i.č. 95., list 53)

30. dubna - Kašpar s Čihákem měli jet do Mladé Boleslavi, zřejmě dohodnout podrobnosti tamní produkce

(lístek Kalvovi, LA NTM, i.č. 95., list 164, str. 1. Lístek došel do Prahy 29.4.)

asi 1. května - Aviatické družstvo v Pardubicích upomínalo ing. Kašpara o zaplacení nájemného za hangár od 1. 11. 1911 do 1. 5. 1912

(archiv Aviatického družstva v Pardubicích, list č. 222, Státní okresní archiv v Pardubicích)

kolem 1. května - Z. Keck si s ing. J. Kašparem definitivně vyjasnil - poté, co Kašpar na podzim 1911 nesplnil mezi nimi dohodnuté podmínky koupě letadla (Blériot XI) Z. Keckem - záležitosti této koupě a letadlo zůstalo Kašparovi. Z. Keck pak 7. 5. sdělil Aviatickému družstvu v Pardubicích, že ing. Jan Kašpar je povinný placením nájemného z pardubického hangáru (archiv Aviatického družstva v Pardubicích, list bez č. - dopis Z. Kecka ze 7. 5. 1912, Státní okresní archiv Pardubice)

1. května - v noci chtěl jet do Wiener Neustadtu - asi kvůli opravě motoru Daimler

(lístek Kalvovi z 28. 4. 1912, LA NTM, i.č. 95., list 164, str. 1. Lístek došel do Prahy 29. 4. 1912)

2. května - měl být Kašpar ve Wiener Neustadtu v továrně Daimler kvůli opravě motoru Daimler

(viz 1. 5. 1912)

3. května - ráno chtěl být Kašpar v Praze

(viz 1. 5. 1912)

4. května - pražský Čas (č. 123.) sdělil, že Kašpar a Čihák projektují pro nejbližší týdny řadu produkcí v českých městech

5. května - přítomen v Kutné Hoře veřejné produkci E. Čiháka
(Sport a hry, Praha, č. 20., 8. 5. 1912, str. 231)

asi 6. května - psal Kašpar z Pardubic Kalvovi, aby „poslal mi hned tu židličku“, která zřejmě měla přijít do letadla jako obnovené druhé sedadlo. Očekával brzký příchod motoru z Wiener Neustadtu
(lístek, LA NTM, i.č. 95., list 167, str. 1)

10. května - setník Booms psal z Vídně Kašparovi do Pardubic, že po produkci v Brně 26. a 27. května by mohl ihned tam, v Brně, složit pilotní zkoušku, k níž byl Booms přijel z Vídně do Brna
(lístek, v držení Dr. B. Šedivce, Praha)

12. května - přítomen Čihákově produkci v Turnově, původně tu chtěl také létat (zřejmě nedokončená oprava motoru v továrně)
(Mladoboleslavské listy, Ml. Boleslav, č. 39., 18. 5. 1912, Čas, Praha, č. 131., 12. 5. 1912)

ssi 12. května - Kašpar neměl dosud motor, proto se předpokládalo, že letěl-li by se I. český okružní let 5. - 6. června, nemohl by se ho zúčastnit
(Krulišova poznámka na dopisu J. Kalvy z 11. 5. 1912, archiv Aviatického družstva v Pardubicích, bez čísla, Státní okresní archiv Pardubice)

snad 13. nebo 14. května - dostal Kašpar telegram, že 20. května mu bude z Wiener Neustadtu odeslán opravený motor Daimler. 18. května chtěl přijet do Prahy
(lístek Kalvovi s nečitelným datem, LA NTM, i.č. 95., list 164, str. 2)

19. května - létal Čihák v Mladé Boleslavi, přítomen ing. Kašpar, který dosud neměl opravený motor a nemohl sám létat. Doufal, že v Brně už bude létat také.
(Národní listy, Praha, č. 138., 20. 5. 1912, Mladoboleslavské listy, Ml. Boleslav, č. 40., 22. 5. 1912)

asi 23. května - přišel Kašparovi opravený motor Daimler, vmontován v Pardubicích do letadla, Kašpar doufal, že v Brně bude 26. a 27. 5. létat společně s Čihákem
(Národní listy, č. 143., 25. 5. 1912)

25. května - ráno zkoušel Kašpar opravený motor, zabudovaný do leta-

dla, před jeho odesláním do Brna, avšak motor nebyl v pořádku, Kašpar předpokládal opravu hotovou za dva dny. Kašpar snad zůstal v Pardubicích, nejel do Brna, aby mohl pokračovat v opravě motoru
(Národní listy, Praha, č. 144, 26. 5. 1912)

26. května - v Brně nemohl Čihák pro počasí létat - odklad produkce na 2. 6., kdy snad již mohl mít Kašpar opavené letadlo
(Národní listy, č. 145., 28. 5. 1912)

2. června - ze zprávy pražského Času (č. 151.) vyplývá, že se Kašparovi nedařilo řádně seřídit motor Daimler, proto nemohl létat toho dne v Brně s Čihákem

6. června - měli v Brně vzlétnout Čihák i Kašpar
(Čas, Praha, č. 155., 6. 6. 1912)

12. června - pražský Čas (č. 161.) oznámil na 16. června vzlet Kašpara a Čiháka v Jindřichově Hradci

15. června - vzlet (Kašpara a Čiháka), stanovený na 16. června, odložen bez udání data. Příčinou údajně Čihákova účast na mítinku v Aspernu - tedy Kašpar asi stále neměl schopné letadlo
(Čas, Praha, 15. června 1912, Ohlas od Nežárky, Jindřichův Hradec, č. 24., 14. 6. 1912)

po 10. červenci - obdržel konečně z továrny Daimler opravený motor, předtím několikrát pro špatně provedenou opravu továrně vrácený
(Neodvislé listy, Pardubice, č. 56., 17. 7. 1912)

asi 13. - 14. července - zkoušel v Pardubicích letadlo s opraveným motorem, ten však neměl dostatečný výkon a letadlo nevlétlo
(Neodvislé listy, Pardubice, č. 56., 17. 7. 1912)

Následujícího dne (14.?, 15.? července) - začal Kašpar opravovat motor Daimler
(Neodvislé listy, Pardubice, č. 56., 17. 7. 1912)

17. (16.?) července - Kašpar zkoušel letadlo s opraveným motorem, několik okruhů nad letištěm
(Neodvislé listy, Pardubice, č. 56., 17. 7. 1912)

20. července - v Jindřichově Hradci vystavena letadla Kašpara a Čiháka (Ohlas od Nežárky, č. 30., 26. 7. 1912)

21. července - v Jindřichově Hradci vystavena letadla J. Kašpara a E. Čiháka, produkci však zabránilo počasí. Pro nutný odklad jindřichohradecké produkce se uvažovalo o odkladu produkce v Lounech (Čas, Praha, č. 202., 23. 7. 1912)

26. července - pražský deník Čas ohlásil na 28. července Kašparovu a Čihákovu produkci v Lounech, v témže č. 205 přinesl zprávu, že v Lounech bude létat E. Čihák a ing. Kašpar v Jindřichově Hradci

26. července - tábořský časopis Tábor oznámil, že 25. srpna budou v Táboře létat E. Čihák i J. Kašpar. 24. srpna měla být v Táboře vystavena letadla obou letců

28. července - Kašparova produkce v Jindřichově Hradci, po startu vynechal motor a při nouzovém přistání letadlo poškozeno. Dopolední zkušební let však byl úspěšný (Čas, Praha, č. 208., 29. 7. 1912. Ohlas od Nežárky, č. 31., 2. 8. 1912)

2. srpna - tábořský časopis Tábor oznámil, že přes jindřichohradecký neúspěch by měl Kašpar v Táboře 25. srpna létat

9. srpna - pražský Čas (č. 219.) ve zprávách o přípravě Čihákovy produkce v Písku se nahodile - snad omylem? - zmiňuje o „vzletu aviatika inž. Kašpara v Písku“

kolem 10. srpna - ing. Kašpar koupil od E. Čiháka motor o 100 k (pozn.: Argus) (Sport a hry, Praha, č. 35., 21. 8. 1912, str. 412)

17. srpna - až do 11. srpna, původního termínu Čihákovy písecké produkce, písecký tisk hovoří o Čihákově produkci, po jejím odkladu o 1 týden se náhle uvedeného 17. 8. objevuje nejasná zpráva o „vzletu inženýra Kašpara a Eugena Čiháka“ (Písecký kraj, č. 34.).

18. srpna - podle pražského Času č. 237. z 27. srpna v Písku „mohlo dojít i ke vzletu aeroplanu pp. Čiháka a ing. Kašpara“. Podle Píseckého kraje i dalšího jihočeského tisku však létat 18. 8. v Písku pouze Čihák

23. srpna - ve zprávě tábořského časopisu Tábor se hovoří pouze o Čihákově, nikoli Čihákově a Kašparově vzletu v Táboře dne 25. srpna

24. srpna - pražský Čas v č. 234. oznámil na 25. srpna vzlet Kašpara a Čiháka v Táboře

26. srpna - pražský Čas v č. 236. oznámil na 1. září 1912 Kašparovu produkci v Roudnici n. L.

26. srpna - pro déšť Kašpar odložil letové zkoušky opraveného letadla a dal letadlo zatáhnout zpět do hangáru. Čihák havaroval, havárii nebyl Kašpar přítomen, přijel na letiště až poté, co se o nehodě dozvěděl, a vezl autem k Čihákovi domů MUDr. Kučeru

(Čas, Praha, č. 238., 28. 8. 1912, Sport a hry, Praha, č. 37., 4. 9. 1912, str. 436)

29. srpna - pražský Čas oznámil odklad Kašparovy roudnické produkce na 8. září, protože v panujícím (špatném) počasí nemohl vyzkoušet opravené letadlo (Čas č. 239.)

1. září - přítomen v Praze na Pankráci veřejné produkci Františka Šimůnka (Sport a hry, Praha, č. 37., 4. 9. 1912, str. 436)

6. září - tábořský časopis Tábor oznámil, že jako náhradu za neuskutečený Čihákův tábořský veřejný vzlet vzletne ve městě ing. Kašpar s letadlem, opatřeným motorem o 100 k

30. září - (v Pardubicích?) konána úřední zkouška Kašparova auta ENV (Úřední potvrzení, LA NTM, i.č. 96., list 6)

asi 1. října - vezl Kašpar autem E. Čiháka do Prahy (Čas, Praha, č. 273., 2. 10. 1912)

4. října - psal z Pardubic Kalvovi. V té době měl Kašpar 7 aut o celkovém výkonu 400 k. (lístek, LA NTM, i.č. 95., list 164, str. 2)

6. října - chtěl eventuálně s E. Čihákem přijet z Pardubic do Prahy, ale

odpoledne by se vracel domů
(viz 4. 10. 1912)

asi po 10. říjnu - měli Kašpar a Čihák zahájit zkoušky „s novými stroji a motory“
(Čas, Praha, č. 280., 9. 10. 1912)

20. října - ráno odjel s E. Čihákem a J. Kalvou do Brandýsa nad Labem (kde měl Čihák veřejnou produkci)
(nedatovaný dopis V. Kalvové Heinzovi, Muzeum tělesné výchovy a sportu, Praha, pozůstalost Heinz, krabice 2, sign. 4-a-15)

23. října - s Kalvou dělali v Pardubicích odhad škody na Očenáškově letadle. Kašpar měl v té době hotové letadlo (zřejmě jednoplošník JK) s novým křídlem, počasí nedovolovalo letové zkoušky.
(Kalvův dopis Heinzovi z 25. 10. 1912, pozůstalost V. Heinze v Muzeu tělesné výchovy a sportu, Praha, krabice 2, sign. 4-a-14)

24. října - v Praze navštívil Kalvu
(nedatovaný dopis V. Kalvové V. Heinzovi, Muzeum tělesné výchovy a sportu, Praha, pozůstalost Heinz, krabice 2, sign. 4-a-15)

26. října - byl v Praze, spolu s Kalvou a Čihákem posílali Heinzovi do Berlína několik pohlednic. Následujícího dne se chtěl účastnit Čihákova vzletu v Klatovech - pohlednice odeslány 27. října
(pohlednice, Muzeum tělesné výchovy a sportu, Praha, pozůstalost V. Heinze, krabice 2, sign. 4-a-14)

27. října - chtěl být v Klatovech s Čihákem na jeho veřejném vzletu, předpokládal odjezd z Prahy do Klatov ráno 27. 10.
(nedatovaný dopis V. Kalvové Heinzovi, Muzeum tělesné výchovy a sportu, Praha, pozůstalost Heinz, krabice 2, sign. 4-a-15)

asi 29. nebo 30. října - chtěl jet Kašpar do Berlína
(nedatovaný dopis V. Kalvové Heinzovi, Muzeum tělesné výchovy a sportu, Praha, pozůstalost Heinz, krabice 2, sign. 4-a-15)

4. listopadu - s Kalvou a E. Čihákem odjel (z Prahy?) do Paříže na tamní aerosalon
(dopis Kalvy Heinzovi z 19. 11. 1912, Muzeum tělesné výchovy a sportu, Praha, pozůstalost Heinz, krabice 2, sign. 4-a-14)

5. listopadu - Kašpar s Kalvou a Čihákem přijeli do Paříže snad už 4. 11.?
- 5. 11. byli ve městě
(pohlednice zaslaná Kalvou do Berlína Heinzovi z Paříže 5. 11. 1912, Muzeum tělesné výchovy a sportu, Praha, pozůstalost Heinz, krabice 2, sign. 4-a-14)

6. nebo 7. listopadu - navštívil Kašpar s Kalvou a E. Čihákem francouzské vojenské letiště Villacoublay
(Kalvův dopis Heinzovi z 19. 11. 1912, Muzeum tělesné výchovy a sportu, Praha, pozůstalost Heinz, krabice 2, sign. 4-a-14)

9. listopadu - byli už Kašpar s Kalvou a E. Čihákem z Paříže doma
(Kalvův dopis z 19. 11. Heinzovi, Muzeum tělesné výchovy a sportu, Praha, pozůstalost Heinz, krabice 2, sign. 4-a-14)

11. listopadu - psal z Pardubic Kalvovi lístek
(LA NTM, i.č. 95., list 166, str. 2)

kolem 15. listopadu - Kašpar prý stavěl další letadlo, podle vzoru Bristolu - snad pokračoval na svém nedokončeném dvouplošníku?, chtěl ho vystavit na autosalonu v Praze na jaře 1913
(dopis Kalvy Heinzovi z 19. 11. 1912, Muzeum tělesné výchovy a sportu, Praha, pozůstalost Heinz, krabice 2, sign. 4-a-14)

5. prosince - psal z Pardubic Kalvovi do Prahy
(lístek, LA NTM, i.č. 95)

7. prosince - měl za Kašparem do Pardubic přijet V. Vondřich
(viz lístek z 5. 12.)

8. prosince - chtěl se Kašpar v Pardubicích účastnit mikulášské zábavy
(viz lístek z 5. 12. 1912)

1913

2. ledna - psal pražský Čas, že Kašpar a Čihák zkouší letadla, bez bližšího a konkrétnějšího údaje
(č. 2., 2. 1. 1913)

asi 21. ledna - Kašpar chtěl přijet do Prahy

(lístek Kalvovi, asi z 20. 1. 1913, datovaný však 22. 1., LA NTM, i.č. 95, list 166, str. 1)

kolem 4. února - chtěl přijet do Prahy koupit nějaké trubky a drobnosti potřebné k zástavbě motoru Argus do letadla

(lístek s nečitelným datem poštovního razítka, LA NTM, i.č. 95, list 166, str. 1)

9. února - zábavná jízda autem Oldřicha Dvořáka, jako další účastníci E. Čihák a nějaké slečny.

(viz 10.2.1913)

10. února - psal z Pardubic Kalvovi, litoval, že Kalva 9. února nepřijel do Pardubic. Tohoto dne Kašpar namontoval do letadla motor o 100 k, asi od 11. - 12. února chtěl začít létat

(lístek, LA NTM, i.č. 95, list 165, str. 2)

1. března chtěl jet z Pardubic do Prahy, ale nakonec nemohl
(lístek Kalvovi z 2. 3. 1913, LA NTM, i.č. 95, list 166, str. 1)

2. března - psal z Pardubic Kalvovi do Prahy
(viz 1. 3.)

8. března - psal z Pardubic Kalvovi do Prahy, že 9. března přijede do Prahy

(lístek, LA NTM, i.č. 95, list 165, str. 2)

asi 24. března (špatně čitelné datum!) - psal z Pardubic Kalvovi
(lístek, LA NTM, i.č. 95., list 166, str. 2)

kolem 25. března - chtěl jet do Bělehradu
(viz 1. 3. 1913)

3. dubna - psal z Pardubic Kalvovi do Prahy, že 4. dubna přijede
(lístek, LA NTM, list 167, str. 1)

4. dubna - chtěl přijet do Prahy a zůstat tam v hotelu U arcivévodý Štěpána do 5. 4.

(viz 3. 4.)

5. dubna - chtěl být v Praze přes noc ze 4. 4. na 5. 4.
(viz 3. 4.)

3. května - zemřel mu v Pardubicích otec
(Východočeské muzeum Pardubice, Slavín - XI/c/999, č. A4-A5)

3. května - přítomen v Hradci Králové Čihákově veřejné produkci
(Sport a hry, č. 18., 6. 5. 1913)

5. května - konal se pohřeb Kašparova otce
(Neodvislé listy, Pardubice, č. 35., 3. 5. 1913)

7. května - v Pardubicích valná hromada Aviatického družstvo, Kašpar zvolen členem výboru a správcem letiště

(Čas, Praha, č. 128., 11. 5. 1913, Neodvislé listy, Pardubice, č. 39., 17. 5. 1913)

25. května - psal z Pardubic lístek Kalvovi, nedlouho před tím si pomohodil kříž. V té době chtěl prodat motor Daimler, který byl vystaven u Václava Vondřicha

(lístek, LA NTM, i.č. 95., list 169)

27. května - psal z Pardubic lístek Kalvovi
(lístek, LA NTM, i.č. 95., list 168, str. 2)

31. května - u Pardubic nouzově přistál vojenský dvouplošník řízený Rudolfem Holekou. Na místo přistání se mimo jiných dostavil inž. Kašpar
(Neodvislé listy, Pardubice, č. 43., 31. 5. 1913)

3. června - v Pardubicích účasten letu v letadle, řízeném Rudolfem Holekou
(Neodvislé listy, Pardubice, č. 44., 4. 6. 1913)

3. června - odpoledne pravděpodobně přítomen na pardubickém letišti, když chtěl Holeka odletět do Prahy, v čemž mu však zabránilo počasí
(Neodvislé listy, Pardubice, č. 44., 4. 6. 1913)

3. června - v hotelu Veselka se ing. Kašpar účastnil večere pardubických aviatiků s R. Holekou. Platil zřejmě baron Arthur Kraus, ač nepřítomen
(archiv Aviatického družstva v Pardubicích, účet Josefa Košťála, hoteliéra ve Veselce, list č. 1, Státní okresní archiv Pardubice)

4. června - ráno při Holekově odletu do Prahy pravděpodobně přítomen na pardubickém letišti

(Neodvislé listy, Pardubice, č. 44., 4. 6. 1913)

12. června - psal z Pardubic Kalvovi, že 15. jede (asi s Čihákem) do Aspernu

(lístek, LA NTM, i.č. 95., list 168, str. 2)

4. července - psal z Pardubic Kalvovi, že 5. června přijede s E. Čihákem vlakem do Prahy, neměl tou dobou zdravé „obutí“ na auto

(lístek, LA NTM, i.č. 95, list 167, str. 2)

asi kolem 15. července - pracoval ing. Kašpar na svém novém letadle a chtěl se zúčastňovat leteckých závodů

(Neodvislé listy, Pardubice, č. 57., 19. 7. 1913)

20. července - chtěl zkoušet nové letadlo, letiště snad nezpůsobilé po předchozích dnech špatného počasí. V té době rozhodnut neporádat již veřejné produkce a létat jen pro vlastní potěchu

(Neodvislé listy, Pardubice, č. 58., 23. 7. 1913)

10. srpna - byl (s E. Čihákem ?) v Hradci (Králové?)

(viz lístek z 12. 8.)

12. srpna - psal z Pardubic Kalvovi, chtěl se jet podívat na podzimní manévry do jižních Čech

(lístek, LA NTM, i.č. 95., list 168, str. 1)

21. srpna - psal z Pardubic Kalvovi, že 22. nebo 23. srpna přijede odpoledne do Prahy, chtěl tam mluvit s Očenáškem

(lístek, LA NTM, i.č. 95., list 168, str. 1)

asi 5. září - psal z Pardubic Kalvovi že 6. 9. přijede do Prahy, 8. září měl jet se sestrou do Uher

(lístek, LA NTM, i.č. 95, list 165, str. 1)

10. září - psal z Pardubic Kalvovi, měl zájem o legitimaci na císařské manévry do jižních Čech

(lístek, LA NTM, i.č. 95, list 166, str. 2)

26. září - psal z Pardubic Kalvovi, že 27. přijede do Prahy, chtěl mluvit s Očenáškem

(lístek, LA NTM, i.č. 95, list 169)

Asi kolem 10. listopadu - dva výrostci se vloupali do Kašparova hangáru, když ho uslyšeli přijíždět, utekli

(Neodvislé listy, Pardubice, č. 89., 12. 11. 1913)

22. prosince - psal z Pardubic Kalvovi, že 25. prosince přijede v poledne vlakem do Prahy

(lístek, LA NTM, i.č. 95, list 167, str. 2)

27. prosince - přítomen v Praze na Letné Pégoudově akrobatické letecké produkci

(Čas, Praha, č. 354., 28. 12. 1913)

1914

kolem 5. ledna - oznámil tisk, že Kašpar se hodlá účastnit Schichtova letu

(Čas, Praha, č. 6., 6. 1. 1914)

snad kolem 15. dubna - pronajal Kašpar hotel Veselka J. Košťálovi (Východočeský obzor, Pardubice, č. 17., 23. 4. 1914)

19. dubna - při startu Schichtova letu čekal v Praze na Čihákův přilet, aby mu popřípadě mohl poskytnout pomoc

(Sport a hry, Praha, č. 13., 21. 4. 1914. str. 207)

2. května - nemohl přijet za Kalvou do Prahy, měl v Pardubicích návštěvu

(viz lístek ze 4. května)

asi 4. května - psal z Pardubic Kalvovi

(lístek, LA NTM, i.č. 95., list 168, str. 2)

11. května - přítomen valné hromadě Aviatického družstva v Pardubicích, zvolen do výboru

(archiv Aviatického družstva v Pardubicích, list datovaný 11. 5. 1914, Státní okresní archiv Pardubice)

20. května - psal z Pardubic Kalvovi
(lístek, LA NTM, i.č. 95., list 168, str. 1)

začátkem června - neměl ing. Kašpar v hangáru Aviatického družstva zřejmě uložen žádný materiál
(archiv Aviatického družstva v Pardubicích, koncept dopisu A. Kabeláčovi z 6. 6., čj. 17, Státní okresní archiv Pardubice)

asi 6. července - obdržel dopis z Prahy ohledně úprav hangáru pro Stašítkovo letadlo
(Východočeské muzeum v Pardubicích, Slavín, XI/c/999, č. C6)

28. června - ing. Kašpar zaplatil členský příspěvek Aviatického družstva v Pardubicích, 12,- K
(archiv Aviatického družstva v Pardubicích, účetní kniha, svazek 2., Státní orkesní archiv Pardubice)

asi 16. září - psal z Pardubic lístek Kalvovi, že by případně (19.? nebo 20.?) září přijel do Prahy
(lístek, LA NTM, i.č. 95., list 164, str. 1)

5. listopadu - píše z Pardubic Kalvovi, že prodal vůz Laurin a Klement S, chtěl koupit jiné, modernější auto, v té době nebyl ještě odveden
(lístek, LA NTM, i.č. 95., list 165, str. 1)

1915

28. ledna - svým podpisem potvrdil, že pokrývačský mistr Křemenák z Pardubic správně opravil lepenkovou střechu na obou hangárech Aviatického družstva v Pardubicích
(archiv Aviatického družstva v Pardubicích, list č. 7 (1915), Státní okresní archiv Pardubice)

1. března (1915?) - psal z Pardubic Kalvovi, že následujícího dne přijede do Prahy
(lístek, LA NTM, i.č. 95, list 164)

15. srpna - odveden v Pardubicích k 98. pěšímu pluku ve Vysokém Mýtě
(Vojenský historický archiv, Praha, osobní spisy - evidenční list č. evid. 127)

190

3. listopadu - c. k. česká vysoká škola technická mu vystavila duplikát vysvědčení o II. státní zkoušce
(LA NTM, i.č. 95, list 30)

1. prosince - přeložen k železničnímu pluku v Korneubugu
(Vojenský historický archiv, Praha, evidenční list, č. evid. 127)

1916

30. září - psal z Pöstyénu sestře do Benešova u Prahy, byl tam u svého švakra MUDr. Šedivce
(lístek sestře, v držení Dr. B. Šedivce, Praha)

1917

1. srpna - jmenován praporčíkem
(Vojenský historický archiv Praha)

15. srpna - povýšen na domobraneckého poručíka
(Vojenský historický archiv, Praha, osobní spisy)

1918

před 28. říjnem - sloužil u polní dráhy v Cortině Dampozzo
(Vojenský historický archiv, osobní spis, Letecký sbor, evidenční list, č. 127)

asi 20. listopadu - Kašpar dosud konal službu u železničního oddělení, kolem 20. 11. žádal o přeřazení k leteckému sboru (letectvu)
(Národní listy, Praha, večerník, č. 135., 21. 11. 1918, str. 2)

prosinec - přihlásil se u leteckého sboru v Praze k čs. armádě, přidělené zařazení „stavba letiště Pardubice“
(Vojenský historický archiv, Praha, osobní spis, evidenční list, č. evid. 127)

1919

24. února - z armády na trvalou dovolenou - do neaktivity
(Vojenský historický archiv, Praha, osobní spisy, evidenční list, č. evid. 127)

191

10. června - Československý Aviatický Klub v Praze psal ing. Kašparovi do Pardubic, vyzýval ke spolupráci s klubem
(průklep dopisu, LA NTM, i.č. 95, list 52, str. 1)

údajně 10. června - přijat Kašpar za člena Československého aviatického klubu (asi má být správně 10. 7.)
(Aviatika, č. 7., červenec 1919)

13. června - psal z Pardubic Československému aviatickému klubu a souhlasil s přistoupením za jeho člena
(dopis Čs. aviatického klubu Kašparovi z 20. 6. 1919, LA NTM, i.č. 95, list 51, str. 2. K dopisu měla být přiložena přihláška)

pravděpodobně 10. července - Kašpar přijat za člena Československého aviatického klubu
(viz též „údajně 10. června“ 1919)

12. říjen - otevřena I. letecká výstava v Praze v Klementinu, vystaven tu Kašparův tříválcový motor vlastní konstrukce
(Aviatika, Praha, č. 10., str. 133, Sportsman, č. 29., 8. 10. 1919, str. 4)

1920

9. prosince - předán do evidence železničního pluku v Pardubicích jako příslušník bývalého železničního pluku - nejasná poznámka o náhradní rotě leteckého pluku 2

(Vojenský historický archiv, Praha, osobní spisy, evidenční list, č. evid. 127)

21. prosince - přemístěn od náhradního praporu letectva v Olomouci k železničnímu pluku
(VHA, osobní spisy)

31. prosince - demobilizován
(VHA, osobní spisy)

1921

4. září - psal z Pardubic Československému aviatickému klubu, potvrzoval příjem 30 kusů plakátů
(lístek, LA NTM, i.č. 95., list 56)

192

1922

13. ledna - pardubický Východočeský republikán otiskl reklamu (opakovanou v několika dalších číslech) na „parní pilu, výrobu beden,

26. ledna - Čs. aviatický klub dopisem sdělil Kašparovi, že ho kandiduje do vzduchoplavecké sportovní komise
(Kašparův dopis z 27. 1. 1922, LA NTM, i.č. 95., list 57)

27. ledna - Kašpar dopisem z Pardubic sděluje, že kandidaturu do komise Čs. aviatického klubu přijímá, omlouvá se, že se však nebude moci pravidelně zúčastňovat výborových schůzí
(dopis, viz 26. 1. 1922)

29. ledna - na 9. valné hromadě Československého aeroklubu zvolen do Vzduchoplavecké sportovní komise.
(Východočeský sport a hry, Hradec Králové, č. 6., 7. 2. 1922, str. 3)

3. února - zvolen na valné hromadě Československého aviatického klubu (v nepřítomnosti) členem Čs. vzduchoplavecké sportovní komise.
(Kašparův dopis z Pardubic 6. 2. 1922, LA NTM, i.č. 95., list 58)

4. února - jako poručík letectva podal duplikát přihlášky o přijetí do svazku armády.
(potvrzení, Východočeské muzeum Pardubice, Slavín - XI/c/999, list č. B9)

6. února - dopisem Kašpar sdělil Čs. aviatickému klubu, že přijímá funkci ve „vzduchoplavecké sportovní komisi“.
(viz 3. 2. 1922)

27. října - přijat do armády za příčinou určení nového branného poměru
(Vojenský historický ústav, Praha, osobní spisy)

4. listopadu - podrobil se zkoušce, na jejímž základě oprávněn k samostatné obsluze parních kotlů - pro kotel u fy V. Polák, inž. Kašpar a spol.
(vysvědčení, LA NTM, i.č. 96, list 16)

12. prosince - stal se členem svazu čsl. důstojnictva, odbočky Pardubice
(legitimace, LA NTM, i.č. 95, list 17)

193

1923

8. dubna - psal (asi z Pardubic) lístek sekretariátu čs. aeroklubu, jímž se přihlašoval na dvoudenní zájezd do Brna a na Macochu
(lístek, LA NTM, i.č. 95., list 55)

13. července - Ministerstvo veřejných prací přihlásilo ing. Kašpara jako svého úředníka za činného člena Československého aeroklubu a uhradilo členský příspěvek za rok 1923
(č.j. 17 b-7/36-ai 1923, LA NTM, i.č. 95, list 51)

18. července - jako cestující (letadla Aero A-10) odlétal z Prahy do Göteborgu (Švédsko). Trasa Praha-Berlín-Kodaň-Göteborg
(lístek Dr. J. Šedivcovi z 20. 7. 1923, v držení MUDr. B. Šedivce, Praha)

19. července - Otevření letecké výstavy v Göteborgu, tam Kašpar viděl švédského krále, večer účasten velkému banketu
(lístek z 20. 7. 1923, viz 18. 7. 1923)

22. listopadu - v zastoupení podepsal jako úředník Ministerstva veřejných prací přípis z Ministerstva pošt a telegrafů z 16. 11. 1923. (Státní ústřední archiv, Praha, fond Ministerstvo veřejných prací, inventární číslo 577, signatura IX/4 (karton 75), Základní číslo 2504 - spisy k Úmluvě mezi Československem a Francií o letectví, přípis)

31. prosince - přeložen do II. zálohy jako poručík
(Vojenský historický archiv, osobní spisy, list hlavní kmenové knihy - č. listu 431DII)

1924

1. ledna - s tímto datem mu byla vystavena letimace člena Aeroklubu RČS

(legitimace, Východočeské muzeum Pardubice, Slavín - XI/c/999, č.B12)

1. dubna - potvrzena mu Aeroklubem RČS platnost legitimace do konce roku 1924

(legitimace, Východočeské muzeum Pardubice, Slavín - XI/c/999, č. B12)
1925

15. dubna - posádkové velitelství v Pardubicích mu vystavilo legitimaci

ke vstupu na vojenské cvičiště v Pardubicích platnou do 31. 12. 1925. Tehdy majitelem parní pily firmy V. Polák a ing. J. Kašpar.
(Legitimace v Kašparově pozůstalosti v pardubickém muzeu)

1927

3. března - zemřel
(Východ, Pardubice, č. 11., 122. 3. 1927)

6. března - pohřben
(Letectví, č. 3/1927, březen 1927)