

## 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.<sup>1</sup>

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.<sup>2</sup>

Další 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 archív, pozůstalost Ing. Gustava Fingera, dopis Otakara Dvořáka (dále LANTM).

