

Ing. Jan Kašpar - první český aviatik

Po sto letech, 16. dubna t.r. opět vzlétlo v Pardubicích legendární letadlo **Blériot**, které stálo v počátcích české aviatiky. Na replice tohoto letadla vystoupal pilot Mára asi do výšky 60 metrů a několikrát přelétl nad přistávací dráhou a zopakoval tak krátký let, který se podařil průkopníkovi letectví **Ing. Janu Kašparovi** v roce 1910. Po přistání pilot Mára řekl "Let s tímto letadlem je pro pilota nevšedním zážitkem. Je to je zcela bezpečný stroj, i když létání v něm je obtížnější než u dnešních letadel a je nestabilní vzhledem k počasí. Tohle letadlo je technicky schopné absolvovat i let do Prahy, který v roce 1911 provedl Ing. Kašpar."

Vraťme se o 100 let zpátky. V deníku *Národní politika* se objevila ve středu 13. dubna 1910 krátká zpráva "Nový český aviatik inženýr Kašpar z Pardubic zakoupil si u Blériota letadlo a hodlá s ním cvičiti na závodní dráze pardubické.". Začátkem dubna bylo letadlo dopraveno z nádraží do hangáru, smontováno a vyzkoušen jeho motor, možná i pojiždění. Protože neměl Ing. Kašpar dost prostředků na leteckou školu v Paříži, učil se sám podle knížek a příruček. Již 13. dubna jsou doloženy první několikasetmetrové skoky do vzduchu, které však skončily poškozením vrtule. V sobotu **16. dubna** se mu už podařilo uskutečnit dva kilometry dlouhý přímý let ve výšce 20-25 m přes celé pardubické vojenské cvičiště. **Tento den je také označován za den zrodu českého letectví.** Následující dva měsíce trénoval, naučil se nejen létat rovně, ale také zatáčet, a když získal dostatečnou jistotu v ovládnutí svého letadla, složil 16. června 1910 v Pardubicích úřední pilotní zkoušku.



Ing. Jan Kašpar se narodil 20. května 1883 v Pardubicích. Už když dokončoval studium strojního inženýrství na pražské technice se zajímal o létání a v roce 1908 nastoupil do zaměstnání u firmy, která vyráběla hliníkové součásti pro vzducholodě. V té době už v Evropě se konaly první úspěšné pokusy s letouny těžšími než vzduch a tak se rozhodl postavit si letadlo vlastní a stát se v Čechách nejen prvním letcem, ale zároveň i prvním úspěšným konstruktérem.

Na podzim roku 1909 začíná spolu se svým bratrancem Evženem Čihákem stavět své letadlo s vlastním motorem - jednoplošník po vzoru letadla Antoinette francouzského konstruktéra Lathama., ale letadlo rozbil už při prvním pokusu o vzlet. Na prototypu se projevila řada potíží, plynoucích z nezkušenosti, ale hlavně z poměrně značné hmotnosti letadla a malé výkonnosti motoru. Proto odjel do Paříže, kde si koupil letadlo Blériot XI, výrobní číslo 76 (údajně za 18 000 franků), do něhož pak v Pardubicích zamontoval nejprve vlastní motor, později motor Anzani o výkonu 33 k (také koupený v Paříži) a začal zkoušet na vojenském

cvičišti za městem první lety. Po složení úřední pilotní zkoušky, odhodlal se k první veřejné produkci, která se konala v Pardubicích 19. června 1910.



V témže roce stihl ještě provést několik veřejných produkcí : 3. července v Hradci Králové, 18. 7. v Pardubicích (udržel ve vzduchu 28 minut a dosáhl výše 150 m), 24. 7. v Jaroměři (za prudkého větru), 7.8. v Lysé nad Labem, 14. a 15. 8. v Praze (druhý den produkce došlo k lehčí nehodě), 21. 8. v Olomouci, 18. 9. v Hronově (za nepříznivých podmínek), 25. 9. v Prostějově (došlo k poškození letadla), 2. 10. v Praze, 9. 10. v Českých Budějovicích (nevhodný terén mu však neumožnil delší lety), 23. 10. v Černovicích (v tehdejší Bukovině, dnes Ukrajina).

V těchto produkcích pokračoval i v následujících rocích, historicky nejvýznamnější je ale jeho přelet z **Pardubic do Prahy**, který se uskutečnil v sobotu **13. května 1911**. Krátce po šesté hodině ranní odstartoval z Pardubic, zamířil na západ, vodítkem mu byla železniční trať. Brzy pod sebou uviděl Přelouč, o chvíli později minul Kolín, Český Brod, pak navázal na tok Vltavy a let šťastně zakončil přistáním na chuchelském závodistišti přesto, že v Praze byla mlha. Vzdálenost 121 km překonal za 92 minut ve výšce asi 800 m. což byl i v evropském měřítku úctyhodný výkon. a byl to nejdelší přespolní let v tehdejší Rakousku-Uhersku. Tímto činem vstoupil mezi nejslavnější průkopníky českého letectví.

Několik dní před tím, 30.4. si vyzkoušel orientaci při letu na trati Pardubice – Chrudim a zpět. Let ve výšce 400 m trval 24 minut. Téhož dne uskutečnil Kašpar první vzlet s cestujícím, tím byl jeho bratranec E. Čihák. Dne 5. 6. pak v Pardubicích utvořil neoficiální český výškový rekord 785 m. Dalším jeho významným letem je první dálkový přelet s cestujícím, redaktorem listu *Národní politika* J. Kalvou dne 6. 12. 1911 na trase Mělník – Praha Chuchle, kterou zdolal za 42 minut. Při svých produkcích měl také řadu problémů, několikrát letadlo poškodil nebo musel nouzově přistát, ale vždy se u podařilo letadlo opravit.

V roce 1913 po smrti svého otce, který ho podporoval, Ing. Kašpar s létáním skončil. Měl nedostatek finančních prostředků k nákupům letadel a součástí a svůj nejslavnější aeroplán, se kterým letěl z Pardubic do Prahy, věnoval tehdejšímu Technickému muzeu Království českého. Jeho následovník, Národní technické muzeum, stroj vystavuje dodnes.

Ve správě rodinného majetku nebyl ale úspěšný, soustavně prodělával a o peníze prý přišel i nepodařenými transakcemi na burze. Trpěl těžkými depresemi a zemřel 2. března 1927 ve věku necelých 45 let.

Jeho průkopnické činy v té době už měly mnoho následovníků, po první světové válce se létání stalo v Československu téměř národní posedlostí. Přes skromné začátky se v zemi rychle rozvinul letecký průmysl, vznikly továrny na letadla a letecké motory Aero, Avia, Letov, Praga a Walter, byly založeny podniky pro leteckou dopravu - státní Československé aerolinie a později Československá letecká společnost, patřící do koncernu Škoda (ten vlastnil i továrnu Avia). Výraznou roli hrálo za první republiky i sportovní létání, které mělo velkou podporu nejvyšších míst (Masarykova letecká liga). Ing. Jan Kašpar se už ale na československém leteckém životě prakticky nepodílel.

Ing. Jiří Valenta