

Louis Blériot

Před 100 léty, 25. července 1909, přeletěl **Louis Blériot** jako první kanál La Manche. Let se uskutečnil na trase Calais – Dover dlouhé 37 km a trval necelých 40 minut. Byla to tehdy senzace světového významu. Za pouhých deset let nato, v roce 1919 již dokázaly letouny těžší vzduchu překonat i Atlantský oceán a uskutečnit dálkový let z Anglie do Austrálie.



Louis Blériot (1872-1936)

“Nic jsem neviděl. Ani Francii, ani Anglii. Byl jsem sám, byl jsem ztracen. Pak jsem spatřil Doverské útesy!”

První desetiletí 20. století bylo poznamenáno řadou pokusů o dobytí vzduchu letouny těžšími než vzduch. Prvními úspěšnými vzduchoplavci byli **bratři Wrightové** (prosinec 1903), ale ještě dlouho potom bylo letectví vnímáno jen jako něco mezi sportem a pouťovou atrakcí. Blériot svým letem přinesl první důkaz o tom, že letadlo může být užitečným dopravním prostředkem a probudil obrovský zájem o letadla a létání.

V Evropě byly jako první lety uznány pokusy **Alberto Santos Dumonta** (1873-1932) v říjnu a listopadu 1906. Jeho letoun měl podobu "kachny" s ocasními plochami vpředu a křídly vzadu. Jeho první samostatný let 13. září 1906 - pravděpodobně první motorový let na evropském kontinentu - byl jen skok dlouhý 7 metrů, který skončil poškozením stroje.. Po opravě letěl znovu 23. října, udržel se ve vzduchu 7 sekund a prolétl 60 metrů. Tím získal cenu 3000 franků, vypsanou v roce 1904 za let delší než 25 metrů. Po úpravách stroje vzletl znovu 12. listopadu 1906, aby získal cenu francouzského aeroklubu 1500 franků za let alespoň 100 m dlouhý. Při prvním letu na louce Bagatelle v Buloňském lesíku před komisaři aeroklubu ulétl jen 82,6 m za 7,2 s. Při druhém dosedl na zem ve vzdálenosti 220 m. Vystoupil do výše 6 m a let trval 21,2 s. **Alberto Santos Dumont** byl významný letecký průkopník a konstruktér. Sestrojil první skutečně říditelnou vzducholod' na světě. Vyprávělo se o něm, že svou nejmenší vzducholod' č. 9 využíval k rychlé dopravě po Paříži.

Louis Blériot při svém letu přes kanál odstartoval na jednoplošníku dřevěné konstrukce Blériot XI ve 4:35 ráno z místa zvaného Les Baraques v obci Sangatte u severofrancouzského města Calais a přistál v 5:12 na louce Northfall u anglického Doveru. Vzdálenost asi 37 kilometrů uletěl tedy za 37 minut. Let se neobešel bez komplikací. Nad kanálem La Manche jej zastihl liják, kdy deset minut prakticky nic neviděl, poté jej vítr zanesl z určené trasy trochu na sever. Při přistání rozbil podvozek i vrtuli. Pečlivý celník pak do vstupního formuláře napsal: "Pan Louis Blériot ... řidič jakési létající loďky, kterou nazývá monoplán, přistál v Anglii. Prohlašuje, že nemá žádnou ze známých nakažlivých chorob, proto se mu dovoluje pokračovat v cestě." Za tento historicky první přelet kanálu Blériot získal cenu 1000 £, kterou na tento výkon vypsala londýnský list Daily Mail. Vedle toho mu úspěch přinesl i

množství zakázek na stavbu dalších strojů - jeden z nich zakoupil i český aviatik Jan Kašpar. a použil jej pro svůj let z Pardubic do Prahy v roce 1911.



Francouzský konstruktér **Louis Blériot** se narodil 1. června 1872 v Cambrai. Vystudoval Ecole Centrale Paris. Původně vyráběl automobilové reflektory vlastní konstrukce. Na světové výstavě v roce 1900 v Paříži uviděl "bizarní přístroj podobný velikému netopýru“, který jej přivedl k letectví, kterému pak zasvětil celý život. Ještě v téže roce postavil svou vlastní ornitoptéru (letadlo, které napodobovalo ptáky máváním křídel) . Se svým společníkem Gabrielem Voisinem pak v roce 1903 založil továrnu na vývoj a výrobu letadel. V roce 1907 uskutečnil svůj první let na letounu své vlastní konstrukce. Učil se létat a konstruovat cestou pokusů a omylů. V následujícím roce navrhl systém ovládání letadla pomocí otočných klapek na křídlech, tento princip se používá dodnes. Během dalších let jeho letecká továrna vyrobila řadu letounů známých svoji vysokou kvalitou. Za I. světové války dodal francouzskému letectvu několik tisíc úspěšných bojových letounů SPAD. Po skončení válečného konfliktu vyvíjel a vyráběl dopravní letadla, která svými aerodynamickými tvary předběhla dobu. Jeho výjimečné schopnosti a nadání přispěly k pokroku na poli letectví i k jeho popularizaci. V leteckém průmyslu zůstal činný až do svých 64 let, zemřel 2. srpna 1936.

Během první světové války zaznamenalo letectví prudký rozvoj a ukázalo jaké ohromující možnosti poskytuje. A tak již za 10 let po Blériotově přeletu kanálu La Manche byly provedeny první přelety Atlantského oceánu.

První stroj těžší vzduchu, který překonal Atlantik, byl létající člun Curtiss NC-4. Dne 8. května 1919 vzlétl z newyorského Long Islandu a pokračoval 16. května nejdelší částí své trasy - přeletem z Newfoundlandu na Azory, kam dorazil o patnáct hodin později. Po nutných opravách stroj 27. května doletěl do Lisabonu. Celkový čas strávený ve vzduchu byl 26 hodin, posádku létajícího člunu tvořili: velitel/navigátor A. Cushing Read a piloti Walter Hinton, Elmer F. Stone. Stroj pak pokračoval v letu a přistál 31. května 1919 v anglickém Plymouthu.

Za skutečné pokořitele Atlantského oceánu se považují Britové, Capt. John Alcock, DSC a Lt. Arthur Whitten Brown. V modifikovaném bombardéru Vickers F.B.27 Vimy Mk.IV překonali 14. a 15. června 1919 (v celkovém letovém čase 15 hodin a 57 minut) 1890 mil, které dělily Lester's Field na Newfoundlandu a irský Clifden. Zároveň tak vyhráli cenu ve

výši 10 000 £, kterou za transatlantický let vypsala Daily Mail a za svůj vynikající výkon byli králem Jiřím V. povýšeni do šlechtického stavu...

V témže roce provedli piloti Ross Smith a Keith Smith se dvěma mechaniky i dálkový let z Anglie do Austrálie. Použili k tomu opět letoun Vickers Vimy. Přelet trval 720 hodin (čistý letový čas byl 135 hodin a 55 minut). Po 14 mezipřistáních přistálo jejich letadlo 10. prosince 1919 v australském Darwinu. Získali tak odměnu 10 000 £ vypsanou australskou vládou. Toto letadlo je vystaveno v Smithově rodném městě Adelaide v Austrálii

Letoun Vickers F.B.27 Vimy byl původně konstruován jako těžké bombardovací letadlo, první let vykonal v roce 1917, existoval i v civilní verzi. Měl dva motory Rolls Royce Eagle VIII, každý o výkonu 268 kW, rozpětí křídel 20,7 m, max. vzletovou hmotnost 5670 kg, max. rychlost 166 km/h a dostup 3200 m.



Za prvního pokořitele Atlantiku je ale většinou uváděn Američan Charles Augustus Lindbergh, Jr. Tomu patří skutečně primát v přeletu sólo, přestože to nebylo vlastním účelem letu. Tím bylo získání Orteighovy ceny ve výši 25 000 \$, která spočívala v nepřerušovaném letu z New Yorku do Paříže. Vzdálenost dělící tato dvě města překonal 20. a 21. května 1927 ve speciálně připraveném letounu Ryan NYP „Spirit of St. Louis“. Potřeboval k tomu 33 hodin a 30 minut.

Ve dvacátých létech minulého století se stala letecká doprava osob a nákladů zcela běžnou záležitostí a letadla spojovala na pravidelných linkách všechna významná města. Letecké spojení kontinentů přes oceány se stala jen otázkou času. Šlo o překonávání rozlehlých vodních ploch a tak se jako nejpřirozenější a nejbezpečnější cesta jeví velké letadlo, schopné přistávat na vodě. Toto „letiště“ nebylo voleno jen kvůli riziku nouzového přistání, ale také proto, že ke vzletu tak zatíženého stroje pomocí bylo zapotřebí velice dlouhé dráhy, která nebyla běžně k dispozici.

Vedle amerických a britských firem se do této soutěže zapojila i německá továrna Dornier svým experimentálním létajícím člunem pro přepravu osob Dornier Do – X. Tento letoun měl úctyhodné rozměry (rozpětí 48 m a délku 40 m), hmotnost (prázdná 32700 kg, max. vzletová 56000 kg) i kapacitu (14 členů posádky a 66 cestujících). Uvnitř konstrukce nezvykle tlustého křídla byl průlez pro mechaniky, který vedl k šesti pylonům, na nichž bylo v gondolách nad křídlem po dvojicích umístěno dvanáct vzduchem chlazených hvězdicových devítiválců Bristol Jupiter o výkonu po 450 ks (331 kW). Každý poháněl vlastní tlačnou a tažnou čtyřlístou vrtuli. V té době to byla nejsilnější pohonná skupina na světě.



Zkušební lety byly zahájeny na Bodamském jezeru 12. července 1929. Při jednom z prvních pokusů se letadlu nepodařilo vzlétnout ani po 13 km dlouhém rozjezdu. I potom ovšem trvalo stoupání velkoletadla do letové výšky 1000 metrů celých 14 minut a maximální dostup činil pouhých 1250 m. Letadlo bylo také pomalé – maximální rychlost činila 210 km/hod a cestovní jen 175 km/hod. Maximální množství paliva umožňovalo dolet jen 2.000 km. Zkoušky prototypu trvaly následujících 19 měsíců.

V květnu 1931 byly odstraněny všechny problémy a bylo rozhodnuto vykonat demonstrační transoceánský let do New Yorku a zpět, zatím bez platících cestujících. Původně instalované motory Bristol Jupiter byly před letem vyměněny za výkonnější, řadové motory Curtiss Conqueror o výkonu 450 kW, takže výkon motorové skupiny vzrostl na 5.400 kW, výkony letadla se však příliš nezlepšily.

Vzhledem k tomu, že letadlo mělo poměrně krátký dolet, musel být let proveden po etapách. Trasa přeletu Atlantiku byla volena tak, aby byl překonán v nejužším místě s několika mezipřistáními. Letoun odstartoval z Portugalské Guineje 3. června 1931 a přistál koncem června v New Yorku.. Do Německa se Do-X vrátil až na jaře následujícího roku. Na jezeře Müggelsee u Berlína zakotvil 24. května 1932 byl předán společnosti Lufthansa k provozování letecké dopravy, ale k dalším letům už nedošlo. Skončilo v berlínském muzeu, kde bylo za války zničeno bombardováním. Pravidelné komerční lety přes oceán byly zahájeny až koncem třicátých let létajícími čluny americké firmy Boeing..