

# Z ČERNIVCŮ AŽ DO JAPONSKA

---

## VEŘEJNÉ VZLETY VE VÝCHODNÍ HALIČI A BUKOVINĚ V ROCE 1910

MICHAL PLAVEC

V souvislosti s veřejnými vzlety v roce 1910 ve východní Haliči a Bukovině, konkrétně ve Lvivě a v Černivcích, najdeme české stopy, byť pouze Ing. Jan Kašpar byl rodilým Čechem. Ing. Otto Hieronimus byl sice Němcem, rodákem z Kolína nad Rýnem, ale v té době pracoval jako konstruktér společnosti Laurin & Klement v Mladé Boleslavi, a vídeňský rodák Ing. Heinz Elpel pracoval později u pražské firmy Breitfeld, Daněk & spol. a od srpna 1913 byl konstruktérem ve společnosti Etrich Flugzeugwerke jednoho z nejlepších rakouských letadlových konstruktérů Igo Etricha, rodáka z Horního Starého Města (Oberaltstadt) u Trutnova. Proto není od věci si okolnosti těchto letů připomenout. A ani pozdější osud obou letadel rozhodně nebyl bezbarvý.

### První pokusy o veřejný vzlet v Černivcích

O záměru uspořádat veřejný vzlet v Černivcích se objevily první zmínky v lednu 1910. Plány to byly skutečně velkolepé. Pokud by se je podařilo realizovat, patřily by Černivci vůbec k jednomu z prvních měst ve střední a východní Evropě, kde se podobný počín podařil. Připomeňme pouze, že 2. ledna 1910 se na dostihovém závodě ve Velké Chuchli u Prahy uskutečnil odložený, a nezdařený, veřejný vzlet Francouze Louise-Juliena Gauberta.

Jako první se objevila zmínka, že se do Černivců chystají v souvislosti s uspořádáním veřejného vzletu přijet v nejbližší době zástupci vídeňského aviatického konsorcia.<sup>1</sup> O několik dní později se již otevřeně hovořilo o letadle Blériot.<sup>2</sup> Místní noviny psaly 13. ledna 1910, že by se vzlet měl uskutečnit 23. ledna 1910. Mylně se pouze autor této zprávy zmiňoval o „Blériotově říditelném balonu [vzducholodi] (Bleriot'sche Lenkballon)“.<sup>3</sup> Někdy před 15. ledna 1910 do Černivců přijel zástup-

---

1 Die Eroberung der Luft. Czernowitzer Allgemeine Zeitung. Nr. 2067, Czernowitz, 8. 1. 1910, s. 5.

2 Der Schaulflug Bleriot. Czernowitzer Allgemeine Zeitung. Nr. 2069, Czernowitz, 11. 1. 1910, s. 4.

3 Der Schaulflug. Czernowitzer Allgemeine Zeitung. Nr. 2071, Czernowitz, 13. 1. 1910, s. 5.

ce „vídeňského aviatického konsorcia“ Dr. Viktor Schlauch von Linden, jenž se již zmínil i o konkrétním pilotovi, jímž měl být Ing. Elpel. Předpokládalo se, že by letadlo mělo vzlétnout z vojenského cvičiště v dnešní černivecké čtvrti Horeča (Гореча).<sup>4</sup> Přípravy byly skutečně rozjeté. Pouze se nově měl veřejný vzlet konat až 30. ledna 1910.<sup>5</sup> Bohužel ale i toto datum bylo zrušeno, oficiálně kvůli sněhové pokrývce, na niž ostatně upozorňoval již před necelými dvěma týdny Dr. Schlauch von Linden.<sup>6</sup>

Ing. Heinz Elpel skutečně nějakou dobu procházel v Pau pilotním výcvikem v Blériotově škole. Na počátku prosince 1909 se ubytoval v hotelu Gassion, kde bydlel také Richard von Unruh. Oba měli v kolonce důvod pobytu napsáno pilotní žáci („*élève aviateur*“).<sup>7</sup> Zdá se, že Elpelovi školu platili právě podnikatelé z „vídeňského aviatického konsorcia“, které zastupoval Dr. Schlauch von Linden. Přímo o něm a aviatice toho ale skutečně mnoho nevíme. Snad jen můžeme dodat, že pocházel z rodiny Lörince kardinála Schlaucha (rozený Lorenz Schlauch von Linden), římskokatolického biskupa a osobního rádce papeže Lva XIII.

Ing. Elpel spolu s von Unruhem (Berlín) a „*von Maasdykem*“ (Amsterdam) je jmenován k 5. prosinci 1909 jako jeden ze tří nových pilotních žáků ve škole v Pau. Clément Guillaume Jean van Maasdijk byl jedním z prvních nizozemských pilotů. Zahynul v letadle typu Sommer 1910 již 27. srpna 1910 v Arnhemu. V Pau se učil létat na letadlech typu Wright a později Blériot XI.<sup>8</sup>

V úterý 27. prosince 1909 uskutečnil Alfred Leblanc, jeden z prvních francouzských aviatiků a první žák Louise Blériota, jenž tehdy vedl školu v Pau, let v letadle typu Blériot XI, které si zakoupil Heinz Elpel. Letiště oblétl dvakrát, než přistál. Jakmile dosedl, vzlétl s dalším letadlem, s nímž byl ve vzduchu 34 minut. Pilotní žáci Elpel a Jaluse se v té době seznamovali s motory svých letadel a poprvé v letadlech pojížděli po zemi.<sup>9</sup>

Již tehdy měl Ing. Elpel užší vztahy s Prahou, ovšem konkrétně nevíme, jakého byly charakteru. Svědčí pro to, že občas publikoval v německy psaných pražských denících. Každopádně již na začátku prosince 1909, když se začal v Pau učit létat, plánoval, že v českém hlavním městě uskuteční veřejný vzlet s „*letadlem, která je*

---

4 Der Schauflug. Czernowitzer Allgemeine Zeitung. Nr. 2074, Czernowitz, 16. 1. 1910, s. 5.

5 Der Schauflug. Czernowitzer Allgemeine Zeitung. Nr. 2077, Czernowitz, 20. 1. 1910, s. 4.

6 Der Schauflug. Czernowitzer Allgemeine Zeitung. Nr. 2083, Czernowitz, 27. 1. 1910, s. 3.

7 2me Liste Officielle des Etrangers. Pau-Saison. Chronique Mondaine, Littéraire & Sportive. Sixième Année No 2. Dimanche 5. 12. 1909, s. 6.

8 K jeho osobě srov. např. Schoemaker, Wim – Postma, Thijs: Aviateurs van het eerste uur. De Nederlandse luchtvaart tot de Eerste Wereldoorlog. Luchtvaart 1984, s. 32, 34–35, 37, 50, 71, 88.

9 M. Leblanc Flies For 34 Minutes At Pau. The New York Herald. European Edition — Paris No. 26 791. 29. 12. 1909, s. 3.

právě v Praze vystaveno“. Patrně se nejednalo konkrétně o vystavené letadlo, ale o typ Blériot XI.<sup>10</sup> Toto letadlo bylo skutečně v českém hlavním městě vystaveno. Jednalo se o letadlo, v němž samotný Louis Blériot uskutečnil v říjnu 1909 dva veřejné vzlety v Budapešti a jeden ve Vídni. Letadlo od něj zakoupila skupina podnikatelů v čele s ředitelem Hugo Kulkou. Aeroplán byl potom vystaven v různých městech habsburské monarchie a v bavorském království. V Praze bylo vystaveno od 21. do 28. listopadu 1909, 2. a 3. prosince 1909 v Ústí nad Labem, 5. prosince 1909 v Teplicích, a 17. až 19. prosince 1909 v Liberci. Mezi 20. a 28. lednem 1910 pořadatelé vystavili toto letadlo i v Brně<sup>11</sup>

O počátcích své výuky i s některými podrobnosti také zaslal Ing. Elpel do jedné pražských novin obšírný dopis, který nám umožňuje se blíže seznámit s výukou tehdejších pilotních žáků v Pau.<sup>12</sup> V únoru 1910 se Elpel nacházel mezi žáky, kteří v Pau procházeli výcvikem. Dalšími byli francouzský poručík Paul Aquaviva, Bartolomeo Cattaneo (první italský diplomovaný pilot), Francouz René Barrier, „*Plauchu*“, Fernand Delétang, Brit William Edward McArdle, „*Booby*“, slečna Spencer Kavanagh (pod pseudonymem Viola Spencer-Kavanagh, jedním z mnoha, které používala, se skrývala pozdější první britská diplomovaná pilotka Edith Maud Cook), Uruguajec Mario García Cames, „*Jaluse*“, „*Lesna*“, Louis Kuhling, „*Mander*“.<sup>13</sup> Stejně tak tomu bylo i na počátku března 1910. Pilotní školu v Pau stále vedl Alfred Leblanc. Zastupoval ho Élie Mollien a hlavním mechanikem byl v té době pan Donnaud. Z civilních žáků jich tehdy bylo ve výcviku jedenáct: J. Dewulf, Émile Duval, Louis Kuhling, „*Lesna*“, Fernand Delétang, Heinz Elpel, „*Perret*“, Roger Morin, „*Auer*“, William Edward McArdle, Bartolomeo Cattaneo, René Barrier, Belgičan Jules Tyck, „*Morisson*“, Brit Douglas Graham Gilmour, „*Wilson*“, „*Darroch*“, „*Clayton*“, „*van Muruch*“ a „*Horocq*“.<sup>14</sup> Vše nasvědčuje tomu, že Elpel výcvik ukončil někdy v únoru, nejpozději v březnu 1910. Ne všichni

10 Die Wiener Ingenieur Elpel bei Blériot. Prager Tagblatt Nr. 336, 6. 12. 1909. XXXIII. Jahrgang. Mittag-Ausgabe, s. 5.

11 Sviták, Pavel: Blériot XI výstavní. Letectví+kosmonautika speciál: Češi a Slováci v historii letectví. Praha, č.12, 2010, s. 11–12.

12 Aviatikerbrief aus Pau. Prager Tagblatt Nr. 353, 23. 12. 1909, s. 8. Dopis končí slovy: „*Das Landen ist nicht so schwer wie angenommen wird, nur ist dabei eine vollkommene Ebene, ohne kleine Unebenheiten unerlässlich. Durch Bedienung des Höhensteuers versucht der Pilot einen Flug parallel zum Erdboden in geringer Höhe (etwa 1 M.) zu erreichen, und stellt dann langsam den Motor ab. Durch die vorzügliche Federung der Räder geschieht dann das eigentliche Landen sehr sanft. Ist aber ein Hindernis, ein Sandhaufen oder ein Graben c. im Wege, ist dann immer ein Sturz und eine mehr oder weniger starke Beschädigung des Apparates die unmittelbare Folge.*“

13 L'Aviation a Pau. L'Indépendant des Basses-Pyrénées Quarante-troisième Année No88. Mardi 1. 2. 1910, s. 2.

14 Le Mois Aérien. L'Ecole de Pau. La Revue de l'Aviation Cinquième Année No40. 1. 3. 1910, s. 67.

ovšem školu dokončili jako diplomovaní piloti. To byl zřejmě i případ Heinze Elpela, neboť nikde nejsou zmínky o tom, že by složil pilotní zkoušku a stal se diplomovaným pilotem nějakého aeroklubu.

Na počátku března 1910 psal Ing. Heinz Elpel do Černivců, že se veřejný vzlet neuskutečnil z různých technických a dalších potíží. Dušoval se, že veřejný vzlet uskuteční v nejbližším možném termínu. Dodal také, že vše záleží na tom, kdy se mu podaří do Černivců přepravit letadlo Blériot XI, jež se dosud nacházelo v Pau.<sup>15</sup> Letadlo vypravil z Pau špeditér Jean Lallane 5. března 1910. Dokonce sdělil i číslo vagonu: 39 368.<sup>16</sup>

Ing. Elpel skutečně přijel do Černivců 20. března 1910 ráno rychlíkem z Vídně.<sup>17</sup> Když shlédnul vybranou plochu na vojenském cvičišti v Horeči (Гореча), došel k závěru, že tato plocha vybraná „*Wiener aviatische Konsortium*“ není ke vzletu vhodná. Vybral proto raději plochu položenou na druhém břehu řeky Prut, v blízkosti nové vodárny.<sup>18</sup>

Pole či louka se nacházelo u obce Rohizna (Рохизна). Jeho úpravy probíhaly již na počátku dubna 1910. Počítalo se s tím, že k veřejnému vzletu dojde 17. dubna 1910. I tak by se Černivci staly jedním z prvních měst v habsburské monarchie, kde by se veřejný vzlet uskutečnil.<sup>19</sup>

Zástupci černiveckého okresního hejtmanství úředně prohlédli plochu, která se podle nové zprávy nacházela skutečně v blízkosti městské vodárny u vsi Stara Žučka (Стара Жучка), hned vedle vsi Rohizna (dnes obě městské části Černivců).

Těsně před vzletem bylo letadlo vystaveno v pivním paláci („*das Bierpalast*“). Mezi četné návštěvníky patřili i zemský prezident vévodství Bukovina, brněnský rodák, Oktavian Regner von Bleyleben, „*baronka Vasilko*“, ve skutečnosti Gerda Walden, manželka říšského poslance rusínského původu Mykola Vasilka (Nikolaus Ritter von Wassilko), generálmajor Alfred rytíř von Raffay, velitel 59. pěší brigády, která měla posádku v Černivcích, nebo dvorní rada Barleon.<sup>20</sup> Letadlo bylo 14. dubna 1910 rozmontováno a během následujícího dne dopraveno na místo vzletu.<sup>21</sup>

Zájem diváků předčil očekávání pořadatelů, ovšem nakonec musel být let, původně pouze o několik dní, odložen. Ing. Elpel k tomu uvedl, že chtěl 16. dubna

---

15 Der Schauflug. Czernowitzer Allgemeine Zeitung. Czernowitz, Nr. 2116, 8. 3. 1910, s. 4.

16 Der Schauflug. Czernowitzer Allgemeine Zeitung. Czernowitz, Nr. 2125, 19. 3. 1910, s. 3.

17 Der Schauflug. Czernowitzer Allgemeine Zeitung. Czernowitz, Nr. 2126, 20. 3. 1910, s. 5.

18 Der Schauflug. Czernowitzer Allgemeine Zeitung. Czernowitz, Nr. 2132, 27. 3. 1910, s. 15.

19 Der Schauflug. Czernowitzer Allgemeine Zeitung. Czernowitz, Nr. 2138, 6. 4. 1910, s. 4.

20 Der Schauflug. Czernowitzer Allgemeine Zeitung. Czernowitz, Nr. 2144, 13. 4. 1910, s. 4.

21 Der Bleriot-Apparat. Czernowitzer Allgemeine Zeitung. Czernowitz, Nr. 2146, 15. 4. 1910, s. 5.

1910 odpoledne kolem 17. hodiny podniknout zkušební let, ale když zjistil poruchu motoru, musel veřejný vzlet 17. dubna 1910 ve čtyři hodiny odpoledne zrušit, než se mu podaří motor opravit.<sup>22</sup>

Zkušebnímu letu ovšem bylo přítomno velké množství přihlížejících, včetně vysokých představitelů státní správy, místní samosprávy i z vojenských kruhů: zemský prezident Regner von Bleyleben, generálmajor von Raffay, vládní rada Felix Krześniowski, vrchní policejní komisař František Nedvěd, okresní komisař Dr. Rudolf Oehl. Jako zástupci okresního hejtmanství a zároveň členové komise, která měla vzlet posoudit, byli na místě okresní komisař ze Zastavné Dr. Władysław Wysocki, zemský okresní inženýr Hugo von Resori a zodpovědný odborník Ing. Zygmunt Krudzielski (von Krudzielski).

Ing. Elpel líčil, že již po nastartování motoru zjistil menší poruchu v zapalování. Motor naskočil, ovšem podle pilota nedával takový výkon, jaký bylo potřeba. Přesto se rozjel na dráze dlouhé asi čtyřicet metrů, ovšem na jedné nerovnosti terénu se letadlo zakomíhalo, narazilo jedním křídlem do země a lehce ho poškodilo. V neděli 17. dubna 1910 proto nebylo možné létat. Křídlo se podařilo opravit již v pondělí 18. dubna 1910. Poruchu motoru potvrdil i Ing. von Krudzielski.

Předpokládalo, že se motor podaří opravit během středy 20. dubna 1910. Ing. Elpelovi s tím měl pomoci technik Ing. Bečvář, podle příjmení Čech, jenž byl spolupracovníkem vídeňského časopisu Flug- und Motortechnik. Počítalo se s tím, že se veřejný vzlet uskuteční v neděli 24. dubna 1910.<sup>23</sup> Podle další zprávy se podařilo během středy motor opravit a stále se počítalo s tím, že se v neděli veřejný vzlet uskuteční.<sup>24</sup> Nakonec však musely noviny napsat, že se let nebude pořádat. Jako důvod pořadatelé uvedli, že půda je příliš měkká a při rozjezdu se boří kola letadla do země, takže není možné vzlétnout.<sup>25</sup>

Ing. Elpel údajně podnikl úspěšný zkušební let již ráno ve čtvrtek 21. dubna 1910. Údajně ho sledovala řada cestujících, kteří čekali ve stanici Žučka na vlak. Nicméně, další let se mu měl zdařit v pondělí 25. nebo v úterý 26. dubna 1910. Zřejmě několikrát zakroužil nad vzletovou plochou a letěl směrem ke Stare Žučce. Měl dosáhnout výšky patnácti metrů. Ve vzduchu patrně zůstal „několik minut“ a hladce přistál před připravenými tribunami.<sup>26</sup>

22 Der Schauflug verschoben. Czernowitzer Allgemeine Zeitung. Czernowitz, Nr.2148, 17. 4. 1910, s. 6.

23 Der unterbliebene Schauflug. Czernowitzer Allgemeine Zeitung. Czernowitz, Nr. 2149, 19. 4. 1910, s. 5.

24 Der Schauflug. Czernowitzer Allgemeine Zeitung. Czernowitz, Nr. 2151, 21. 4. 1910, s. 4.

25 Der Schauflug. Czernowitzer Allgemeine Zeitung. Czernowitz, Nr. 2154, 24. 4. 1910, s. 6.

26 Gelungene Probeflüge des Ingenieurs Elpel. Czernowitzer Allgemeine Zeitung. Czernowitz, Nr. 2155, 26. 4. 1910, s. 4.

Odložený veřejný vzlet se měl konat ve druhé polovině května 1910. Jeho přípravy měly být v plném proudu.<sup>27</sup> Vše ovšem záleželo na tom, kdy zašle firma Blériot nová křídla. Místní noviny uveřejnily zprávu, že křídla byla odeslána, a proto by bylo možné je na letadlo nainstalovat do soboty 28. května, takže by se mohlo s veřejným vzletem v neděli 29. května 1910 počítat.<sup>28</sup>

Ovšem vše, často bez uvedení důvodů, bylo zrušeno. Spekulace trvaly až do počátku července 1910. Před zkušební komisí vedenou vládním radou Krzesniowským a představitelů haličského autoklubu měl uskutečnit Ing. Elpel 1. července 1910 zdařilý zkušební let, za který se mu od přítomných dostalo uznání.<sup>29</sup> Ovšem již následujícího dne upozornily konkurenční noviny, že ve skutečnosti se žádný veřejný vzlet příští neděli 10. července 1910 neuskuteční, neboť se mnozí kupci vstupenek cítili natolik ošizeni, že si v kanceláři ve městě v úterý 5. července 1910 dal se zástupci „*Bleriotgesellschaft*“ schůzku Heinrich Baltinester. Z tohoto článku nepřímo vyplývalo, že se v dohledné době po několika měsících čekání nic neuskuteční a vše se bude řešit přes právní zástupce.<sup>30</sup>

Ing. Elpel zjevně samotného létání zanechal, ale oboru se z technické stránky stále věnoval. Po roce 1910 byl zaměstnán v Praze ve firmě Breitfeld, Daněk & spol., ovšem od 1. srpna 1913 nahradil v konstrukční kanceláři společnosti Etrich Flugzeugwerke průkopníka aviatiky česko-slovinského původu Stanko Bloudka. Společnost vlastnil nejvýznamnější konstruktér letadel v habsburské monarchii Igo Etrich. Samotná konstrukční kancelář měla sídlo v Etrichově rodném městě Trutnově, respektive v jeho dnešní městské části Horní Staré Město.<sup>31</sup>

### **Ing. Otto Hieronimus Lété ve Lvivě a Krakově**

Jméno šéfkonstruktéra mladoboleslavské společnosti Laurin & Klement není třeba automobilové veřejnosti blíže představovat. Pokud budeme sledovat jeho životní osudy, zjistíme, že se dosud nikdo podrobněji nevěnoval jeho počínům aviatickým, na rozdíl od těch automobilových. Přitom patřil k nejvýznamnějším průkopníkům aviatiky v zemích Koruny české, přátelil se s většinou prvních pilotů a pilotek a konstruoval i jeden z prvních letadlových motorů v Rakousku-Uhersku. Ač jeho aviatická kariéra netrvala dlouho, zapsal se do análů vzduchoplavby jako první letec, který vzlétl například v Krakově. Své zkušenosti z létání později úspěšně přetavil do vývoje letadlových motorů, které poháněly během Velké války rakousko-uherská letadla, především námořní.

---

27 Der Schauflug. Czernowitzer Allgemeine Zeitung. Czernowitz, Nr. 2173, 19. 5. 1910, s. 4.

28 Vom Schauflug. Czernowitzer Allgemeine Zeitung. Czernowitz, Nr. 2176, 22. 5. 1910, s. 4.

29 Der Schauflug. Czernowitzer Allgemeine Zeitung. Czernowitz, Nr. 2209, 2. 7. 1910, s. 4.

30 Der Schauflug. Czernowitzer Allgemeine Zeitung. Czernowitz, Nr. 1938, 3. 7. 1910, s. 5.

31 Salz, Hanuš: Igo Etrich, průkopník letectví. Lnářský průmysl. Supplementum 11. Trutnov: Tixeln a Okresní archiv 1992, s. 87, s. 187–188.

## Stavba prvního letadla a letadlový motor

První zmínky v denním tisku o stavbě Hieronimusova aeroplánu v Mladé Boleslavi se objevily na konci října 1909. Podrobnosti o aviatických pokusech Ing. Otto Hieronimuse nalezneme ve vzpomínkách zaměstnanců mladoboleslavské továrny Laurin & Klement jako Františka Krutského nebo Metoděje Vlacha.

Jako první začal v Mladé Boleslavi stavět letadlo těžší vzduchu Metoděj Vlach. Mechanik František Krutský, věrný souputník hraběte Saschi Kolowrata a Ing. Otto Hieronimuse na automobilových závodech, podle jehož životní osudů vytvořil Adolf Branald postavu Františka Projsy v románu Dědeček automobil, na počátky stavby letadel vzpomínal.

*„Téhož roku [1907] byl podnik proměněn v akciovou společnost, jejímž generálním ředitelem stanoven V. Klement. Rok na to nastupuje u firmy známý závodník a konstruktér Ing. O. Hieronimus. Tento v r. 1909 konstruuje první speciální letecký motor v Rakousku. Byl to stojatý čtyřválec průměr 120 mm vrtání, 130 mm zdvih, vodou chlazený s dvěma magnetkami o výkonu 50 ks a o váze 75 kg. Válce byly ocelové s plechovými chladícími plášti. Škoda, že se tyto motory montovaly jen tři. První motor zamontoval Hieronimus do vlastního letadla, které jsme montovali v hangaru na p. Zakouřilově zahradě. Byly to krásné chvíle, kdy jsem po práci pomáhali Hieronimovi na montáži draku. Ihned, jak byl motor na brzdě vyzkoušen, zamontovali jsme jej do letadla a hajdy s ním ven na zkoušku. Byl zrovna pátek a my jsme sráželi Hieronyma, že jest to nešťastný den, ale on zase naopak chtěl letět poprvé v pátek. Žádný o ničem nevěděl, že snad se bude pokoušeti o vzletnutí, ani my ne. Provedla se motorová zkouška, pilot sedí v kabině, naslouchá pravidelnému zvuku motoru a najednou poroučí: 'Špalky pryč!' a než se nadějeme, běží před námi letoun, najednou se odlepuje od země a již jej vidíme, jak se klidně nese směrem ke Kosmonosům, otáčí se a klidně před námi přistává. Žádný si nedovede představit, jakou radost jsme měli my a jakou Hieronimus. První letadlo celé vyrobené českými pracovníky létá.*

*P. Klement pozval správní radu podniku a let byl oficiálně před zraky jak zaměstnanců, tak značné části obyvatel Boleslavi. Hieronimus po startu učinil několik krásných okruhů nad vojenským cvičišťem Radouč a klidně se snesl na zem. Tenkrát p. Klement neposlechl hlasy rádců, aby se továrna zabývala výrobou leteckých motorů, až teprve r. 1925 zavedla tuto výrobu. Dva motory L & K se montovaly do letadel ve Vídeňském Novém Městě, kde jsem byl na montáži. V té době stavěli letadlo také dva zaměstnanci L & K Vlach a Vítek se zapůjčeným motorem L, který jim dala firma k dispozici. Po delších zkouškách však toho nechali,“* zní jedna z Krutského vzpomínek.<sup>32</sup>

32 Archiv Národního technického muzea (dále ANTM), f. Sbíрка vzpomínek a rukopisů k dějinám techniky a průmyslu (dále Klepova sbírka), inv. č. 424, František Krutský: Laurin a Klement

Továrna Laurin & Klement zvala vždy v prvním měsíci roku novináře, aby se v Mladé Boleslavi seznámili s novými projekty. Na konci ledna 1910 otiskl týdeník Čas, který vydával Jan Herben a k jehož zakladatelům patřil profesor Tomáš Garrigue Masaryk a v té době byl stranickým listem Realistické strany, podrobný článek o tom, co se v tomto středočeském městě na poli automobilismu a motocyklismu děje. Mimo jiné jeho autor napsal: „Zatím co inž. Hieronim ‘privátně’ baví se stavbou aeroplanu Wrightovu — továrna pod dozorem svého ‘konstruktera Hieronyma’ chystá se k výrobě vzduchoplaveckých motorů. Motor, jež uvidíme patrně na výstavě automobilní označen jako ‘Emmenthalský typ’, jest čtyřcyl., 50 HP a váží jen 1 ½ kg na koňskou sílu, t. j. asi 75 k. s. (Anzani, užívaný Bleriotem na 50 kg = 106 kg, 50 HP Renault 179 kg, Antoniette 50 HP 75 kg, Wolseley 50 HP 60 kg). Ale 50 HP jest normální síla motoru již možno ještě zvýšiti. Válce jsou ocelné a pokryty pláštěm plechovým, v němž cirkulovati bude voda. Šedou litinu na motoru neuvidíte. Setrvačnický konstruktér vynechal a spoléhá, že úlohu jeho obstará vrtule. Ostatní detaily jsou ještě tajemstvím p. Hieronimovým.“<sup>33</sup>

Redaktor Vilém Heinz z Národních listů, kromě Jaroslava Kalvy nejvýznamnější propagátor aviatiky v době před rokem 1914 v zemích Koruny české, této návštěvě věnoval živou reportáž, z níž se dozvíme mnohé, co by jinak zůstalo skryto: „[...] V samé poledne nám zbyla chvilka pro výlet v novém voze EN na Kosmonosy. Kde jsou ty doby, kdy jsme žasli nad rychlostí, kterou nás do tohoto kopce vznesla motorka o 2 koňských silách! Jaký to rozdíl proti letu tohoto vozu, jehož motor se silou spojuje pružností takovou, že na čtvrtou rychlost nařizen zůstává za rychlostí pěšákovou, ale i probíhá všechny stupně až někam k 90 km. Při návratu do města jsme učinili malou odbočku k vile p. Hieronima. Na návrší nad ní se vypínají dvě mohutné kolny čili hangáry; jeden hraběte Kolowrata, druhý našeho průvodce. Jen do tohoto vstup dovolen.

Aeroplan! Opravdový dospělý dvojplošník, jehož linie připomínají Wrighta, od něhož se uchyluje řešením postranní stability, vzdává se zakřívování ploch, které obstarávají menší plochy mezi vnějšími konci nosných ploch umístěné. Aeroplan sám jest dílo ‘soukromníka’ Hieronyma; motor však bude dílem ‘konstruktera’ Hieronyma a tím oficiálně uvede továrnu Laurin & Klement ve styk se vzduchoplavbou. Motor o 50 ks norm. výkonu bude míti váhu 1 ½ kg na 1 ks. Vždy dva ventily jeho budou řízeny jedním excentrem, a sice shora balancierem. Má dva magnety o vysokém napjetí, vzájemně na sobě nezávislé. Při přímém spojení s vrtulí mohl odpadnouti setrvačnický. Válce jsou ocelové, vodní pláště plechové. Na další tajemství dal konstruktér pečeti tajemství.

Mladá Boleslav. Vzpomínky I., s. 15–16. Druhá vzpomínka se nachází ANTM, f. Kleplova sbírka, František Krutský: Laurin a Klement Mladá Boleslav. Vzpomínky III., s. 14–17.

33 Automobilismus. Co nového v Mladé Boleslavi? Čas č. 26, 26. 1. 1910, s. 8.



*Motocykl, přepychový vůz, nákladní automobil, omnibus, stationerní motorový aeroplan! Věru nelze žádati více, ani jíti dále. Ale vsaďte se, že za rok tuto nemožnost v Mladé Boleslavi překonají.*<sup>34</sup>

Kašparův mechanik František Novotný vzpomínal, že Ing. Kašpar popsal své letecké začátky pplk. Ryplovi následujícím způsobem: „V tu dobu se přistěhoval do Prahy Hieronimus a zamýšlel dělati lety po Čechách. Nechtěje se od něho dáti předstihnouti, rozhodl jsem se zakoupiti jiný motor a začal jsem s pokusy nejdříve rovně a pak do zatáčky. Báł jsem se, abych nerozbil aparát, abych nemusel několik dní spravovat a nebýti náhody, nevím, jak dlouho bych ještě skákal. Cvičívál jsem obvykle ráno po 3. hodině, kdy vše ještě spalo a kdy vlastně cvičiště bylo volné, neb od 4. hodiny ráno vyháněl se dobytek na pastvu. Ten den zpozdl jsem se, ale maje již letadlo od svého neúnavného truhláře mechanika a spolupracovníka Novotného z Hradiště u Pardubic připraveno, musil jsem ven, neb počasí bylo pěkné a cvičiště bylo volné, až na několik pasoucích se krav. Startoval jsem lehce a letěl přes celé cvičiště ve výši 10 m. Chtěl jsem přistáti až na konci, kde byl terrain rovnější, zpozoroval jsem však před sebou poplašenou krávu, mimovolně trhl jsem kormidlem, v tom okamžiku dostal jsem se do výše 20 m a až nad vesnici. Nyní nezbylo mně nic jiného, než letět dál. Hleděl jsem se otočit, ale jak? V tom však naklonil se motor vlevo a letadlo začalo opisovati kruh. Již jsem byl zase na cvičišti. Točil jsem se ještě jednou a zase dolů, ale bohužel přistál jsem na jednom kole a trochu jej poškodil. Seznal jsem, že to není žádné umění. Několik dní na to udělal jsem půlhodinový let nad letištěm. Pak jsem pravidelně létal každý den, pokud to počasí dovolovalo.”<sup>35</sup>

### **Pražský aerosalón a první veřejný vzlet**

Kdy se rozhodl Ing. Hieronimus upustit od stavby vlastního aeroplanu podle vzoru bratří Wrightů, dnes již nezjistíme. Možná, že právě dojmy z nepodařeného veřejného vzletu Louise-Juliena Gauberta ho přivedly k myšlence, že by mohl být tím prvním, kdo dokáže nad Prahou napravit pošramocenou pověst aviatiků. Přitom se o Gaubertově leteckých schopnostech nedalo pochybovat. Prvně ohlášený veřejný let musel kvůli počasí odřeknout, ale již předtím stačil 26. prosince 1909 zakroužit nad chuchelským závoďištem. Bohužel ani odložený veřejný vzlet ve Velké Chuchli na 2. ledna 1910 nepřinesl, co návštěvníci očekávali, a nebohy aviatik havaroval již dvě minuty po startu. Není divu, že obecnstvo vyjádřilo nespokojenost s takovou podívanou.

34 Laurin & Klement v roce 1910. Národní listy č. 23, 23. 1. 1910, s. 13–14.

35 ANTM, f. Bittnerova sbírka (Letecký archiv), inv. č. 95, Ing. Jan Kašpar (1883–1927) I., Opis poznámek pana Novotného, truhláře z Hradiště na Písku u Pardubic, který pomáhal stavěti Ing. Janu Kašparovi létadlo, s. 3–4. Novodobější opis je také tamtéž, inv. č. 98, Ing. Jan Kašpar (1883–1927) IV., Novotný, František: Počátky aviatiky p. Ing. Kašpara, s. 3.

Někdy na přelomu února a března 1910 se dozvěděli novináři, že si Ing. Otto Hieronimus zakoupil v Mohuči jednoplošník Blériot XI od německého cyklistického světového šampiona Franze Verheyena, vůbec prvního majitele letadla tohoto typu v Německu, který již v cyklistice nesoutěžil. První lety absolvoval Hieronimus na vojenském cvičišti Am Großen Sand u Mohuče na břehu Rýna. O svých prvních zážitcích z toho, jak se učil létat, napsal obsáhlý dopis čtenářům rakouského deníku Neues Wiener Tagblatt.<sup>36</sup> Otto Hieronimus se již tehdy netajil, že by rád uskutečnil řadu veřejných vzletů v různých městech.<sup>37</sup>

Otto Hieronimus nakonec na pražské „VII. mezinárodní výstavě automobilů, motorových kol a aeroplanů“ vystavoval obě letadla, jak původně stavěné letadlo podle Wrightova vzoru, tak v Mohuči zakoupený originální Blériot XI. Výstava se konala v Průmyslovém paláci holešovického výstaviště 27. března až 4. dubna 1910. Pořádali ji Český klub automobilistů a Český klub motocyklistů. Kromě dvou zmíněných Hieronimusových letadel zde vystavovali letadla také jednoplošník podle Blériotova vzoru František Šimůnek, jednoplošník pražské automobilky Velox, který byl také konstruován podle letadla francouzského konstruktéra Blériota, letadlo Viléma Urbánka a ještě nedokončené letadlo Ludvíka Očenáška. Kromě těchto motorových letadel těžších vzduchu si návštěvníci výstavy mohli prohlédnout také „klouzavé letadlo bratří Hirschů připevněné v podobě dlouhých křídel na bicyklu, na letadle lze instinktivně zkoušeti protitlak vzduchu na danou plochu při určitém sklonu ploch a rychlosti kola“.<sup>38</sup>

Samotné letadlo Otty Hieronimuse popsal jeden z dopisovatelů časopisu Epoque, možná sám jeho vydavatel, průkopník aviatiky a první kurátor aviatické sbírky Technického musea v Království českém Ing. Gustav Viktor Finger: „[...] dvojplošník sestrojený dle vzoru bratří Wrightů. Hlavní jeho část, dvě nosné plochy nad sebou, má rozpětí as 12 m a šíři 2 m; v předu je dvojité kormidlo výškové, vzadu dvojité směrové. Na rozjetí je dole opatřen sáňkami. Rozdíl proti aeroplanu bratří Wrightů je v tom, že vynecháno umělé zakřívování ploch, a že připojena jen jedna vrtule, jež umístěna — jako při Wrightově stroji — vzadu; motor výkonosti 50 HP je čtyřválcový. Celá kostra letadla je dřevěná. Pozornost budí modrá barva povlaku z pryžového plátna“.<sup>39</sup>

U této příležitosti měl uskutečnit 2. dubna 1910 Otto Hieronimus veřejný vzlet, ale havaroval. Nehoda vyvolala v Praze znechucení a část obyvatel snahami o podobné pokusy opovrhovala. Není se čemu divit po lednovém neúspěchu Lou-

---

36 Otto Hieronimus' erste Flüge. Neues Wiener Abendblatt Nr. 66, 8. 3. 1910, s. 9–10.

37 Otto Hieronimus' erste Flüge. Neues Wiener Tagblatt Nr. 65, 7. 3. 1910, s. 13.

38 Pražská výstava aeroplanů. Epoque 15, 1910, s. 236–238. Nejnověji k pokusům bratří Hirschů Plavec, Michal: Letiště Krašovice. Strípky z historie píseckého létání. Praha 2022, s. 30–33.

39 Pražská výstava aeroplanů. Epoque 15, 1910, s. 236.

ise-Juliena Gauberta v pražské Chuchli. V případě Otty Hieronimuse se jednalo teprve o druhý veřejný vzlet letadla těžšího vzduchu v Praze a vůbec v zemích Koruny české. Snad všechny významné české deníky otiskly k této události komentáře a fejetony, které jasně ukazují, že ani v éře páry a rozvíjejícího se motorismu neměli první aviatci zdaleka na růžích ustláno.

Není třeba blíže rozebírat důvody, proč veřejný vzlet skončil, jak skončil. Je však důležité si i na tomto případě připomenout, že ani nejlepší první letci neměli nic jisté, byť tomu věnovali veškerou možnou přípravu. Aviatik se ale stal terčem jízlivých a sarkastických poznámek. Pozadu nezůstal ani vydavatel satirického a humoristického občasníku československé sociální demokracie Kopřivy, který vycházel jako příloha deníku Právo lidu. Jeho autoři a ilustrátoři útočili svými kresbami a verši především proti politickým konkurentům, průmyslníkům a církvi. K tomu se váží i sarkastické verše o nepodařeném vzletu Ing. Otto Hieronimuse:

*„Prokletý, ó tvore lidský  
běda, třikrát běda ti,  
že jsi nežil katolicky,  
zle se tobě vyplatí.*

*Byl jsi zvážen,  
lehkým shledán,  
brána nebes zavře se,  
žilt' jsi hůř jak mohamedán  
bez víry a konfesse*

*Znal jsi pouze frej a tance,  
světský pych a parádu,  
proto ve své duše schránce  
klesl jsi až k hovadu*

*Viděli to naši dnové,  
jak jsi zkázou načuchlý,  
když tě táhli tisícové  
několikrát za Chuchli*

*Lide zpupný, nemáš dosti  
vlaků, auto, tramwayí,  
teď chceš létat na výsosti  
v aeroplanu po ráji?*

*Nedobudeš vzdušné říše,  
Hieronymus nehne se,  
amen, pravím tobě, spíše  
slon se k nebi povznese*“.<sup>40</sup>

Autor jednoho z fejetonů v novinách České slovo zase reagoval na odpor části obyvatelů Prahy, který podobné pokusy vyvolávaly. Z mnoha jeho závěrů a úvah stojí připomenout alespoň některé: „Kronika nejmladšího sportu zaznamenává osudný, černý týden. Zlá hvězda svítila po celý minulý týden všem snahám ovládnouti vzduch. Z nich nepatrná nehoda, které inženýra Hieronima stihla na závodisti chuchelském, jak se zdá, pro podobné účely naprosto nevhodném, je konečně ještě nejmenším a nejméně významným ze zlých intermezz uplynulého aviatického týdne [...] Zprávy o tolika nehodách a neštěstích vzbudily v kruzích nepřátel všeho pokroku nepochybně jakési tiché zadostiučinění, neboť zpátečníkům, tichošlápkům a opatrníkům všechny pokusy ovládnouti vzduch a vznést se do závratných výšin nutně musí býti něčím nesympatickým a nesmyslně hazardním. Nač je nám potřebí vzduchu, když máme zemi a vodu? A nemá-li již voda ‘trámy’, jak se říká, proč odvažovati se do vzduchu, jenž rovněž nemá ani stropu ani podlahy? Pro takové spořádané šosáky arci všechno nové, smělé, odvážné je a přirozeně musí být něčím hrozným a zavržení hodným [...] Pověst vypravuje o Ikarovi, jenž připnuv si ptačí křídla, s otcem svým Daedalem vznesl se k slunci, ale pak, nedbaje výstrah otcových, stoupal dál a dál, až přiblížil se příliš blízko zdroji všeho světla a tepla a tu paprsky sluneční zářem svým roztavily vosk, jímž byla přilepena křídla k tělu a neblahý vynálezce sřítíl [sic] se s [sic] ohromné výše do hlubin mořských, kde zahynul. Fantasie starých Řeků vymyslela si tuto pověst, kterou symbolicky chtěli vyjádřiti, že člověk nemá toužiti příliš vysoko, poněvadž pak ‘závist bohů’, o níž oni byli pevně přesvědčeni, tím bezpečněji připraví mu náhlý pád. My dnes o věci soudíme jinak. My vidíme právě naopak svůj úkol v tom vznést se co možná vysoko, ne z pýchy a ctižádosti, ale poněvadž toužíme po čistém a jasném vzduchu pyšných výšin, vysoko nad prach a dým země, poněvadž hledáme nové cesty k svobodě a nové možnosti rozvoje pro budoucí. Snad ještě mnoho moderních Ikarů jako bleskem sežehnuto sřítí se se závratných výší, ale konec konců jeden z nich přece dospěje k cíli a ukáže cestu ostatní. A kvůli tomu jedinému, jenž dojde cíle, žádná z předchozích obětí nebude přinesena nadarmo. Neboť život člověka je ničím tam, kde jde o štěstí a spásu celku.“<sup>41</sup>

---

40 List satyrický Kopřivy. č. 10, 12. května 1910, Praha, s. 2.

41 Feuilleton. České slovo, č. 81, 10. 4. 1910, s. 1–3.

## Veřejný vzlet ve Lvivě

Otto Hieronimus byl nakonec úspěšný ve východní Haliči. Veřejný vzlet uskutečnil na tehdejší rovině Persenkivka (Персенківка, polsky Persenkówka), v místech, kde od roku 1908 stála první lvivská elektrárna a dnes se na jejím většinovém území nachází Lvivský autobusový závod (Львівський автобусний завод (ЛІАЗ)), 24. dubna 1910. Hieronimus vzlétl v 14:05 hodin. Výšku jeho letu určovali novináři podle komínu elektrárny, který dosahoval výšky 60 metrů. Podle tohoto pozorování měl letec při prvním průletu výšku kolem třiceti metrů, při druhém 45 metrů. Z místa vzletu letěl k lesu u tehdejší obce Zubra (Зубра, dnes městská část Lviva), nad nímž se otočil a letěl zpět.<sup>42</sup>

Samotný Hieronimus se domníval, že při prvním průletu letěl ve výšce 35 metrů, při druhém ve výšce 45 metrů. Samotný let trval 6 minut 2 vteřiny při průměrné rychlosti 60 kilometrů za hodinu. Pilot se domníval, že se započítáním převýšení mohl uletět kolem šesti kilometrů.<sup>43</sup>

Místní novináři neopomněli zdůraznit, že den po úspěšném letu dostal Ing. Hieronimus množství blahopřejných telegramů, mezi nimi i nabídky na veřejné vzlety. Jeden údajně přišel ze Sankt Petěrburgu, jehož pisatel mu nabízel za veřejný vzlet 25 tisíc ruských rublů.

Ing. Hieronimus a jeho spolupracovník Dr. Basch, jenž řídil lvivský veřejný vzlet, odjeli z Lviva se složeným aeroplánem vlakem v úterý 26. dubna 1910 v odpoledních hodinách.<sup>44</sup>

## Počasí proti veřejnému vzletu v Krakově

Organizátorem krakovského veřejného vzletu byl Haličský klub automobilistů. Chtěli, aby Ing. Otto Hieronimus vzlétl v Krakově bezprostředně po veřejném vzletu v Lvivě. Povětrnostní podmínky, ale i jiné příčiny, tomu ale nepřály, takže veřejné vzlety v neděli 1. května a v neděli 8. května 1910 musely být odloženy.<sup>45</sup>

Přesto Ing. Hieronimus uskutečnil v pátek 6. května 1910 kolem šesté hodiny ranní alespoň zkušební let před představiteli státní správy a místní samosprávy, novináři a dalšími. Patřili k nim mimo jiných například krakovský primátor Dr. Juliusz Franciszek Leo, jeho zástupci (místostarostové) Dr. Henryk Mercin

42 Wzlot Hieronymusa. Kurjer Lwowski. Nr. 189, roč. 28, Lwów, Poniedziałek 25. 5. 1910. Wydanie popołudniowe, s. 4–5.

43 Rozmowa z Hieronymusem. Kurjer Lwowski Nr. 189, roč. 28, Lwów, Poniedziałek 25. 5 1910. Wydanie popołudniowe, s. 4–5.

44 Podbój powietrza. Hieronymus opuszcza Lwów. Kurjer Lwowski Nr. 190, roč. 28, Lwów, Wtorek 26. 5 1910, Wydanie poranne, s. 4.

45 Januszewski, Stanisław: Pionierzy. Polscy pionierzy lotnictwa 1647–1918. Wrocław: Fundacja Otwartego Muzeum Techniki 2017, s. 205–206.

Szarski (Henryk Feintuch) a Ing. Józef Sare (Sarre, Saare) a místní policejní ředitel Dr. Michał Stanisław Flatau. Jako vzletová plocha bylo vybráno dostihové závodíště v dnešním parku Błonia. Vzlétl bez problémů, dostoupal do výšky kolem padesáti metrů a letěl nad blízký městský park Henryka Jordana směrem k tehdejší vesnici, dnešní městské části Krakova, Czarna Wieś. Buď z povětrnostních důvodů, nebo z důvodu technické závady, se letadlo najednou začalo chvět, rychle ztrácelo výšku. Ve výšce asi patnáct metrů se opět letadlo začalo klepat a zřítilo se na zem. Kola letadla se zaryla do země, trup byl poškozen a jedno z žeber levého křídla prasklo. Přestože není příčina nehody dodnes jasná, přiklonili se novináři k verzi, že příčinou pádu letadla byl náhlý poryv větru. Novináři ovšem byli ještě v pátek 6. května 1910 přesvědčeni, že se poškozené části brzy opraví a Ing. Hieronimus bude moci v neděli 8. května 1910 létat.<sup>46</sup>

Po poškození letadla se sice plánovalo, že by se další let mohl odehrát již v pondělí 9. května 1910, ovšem kvůli opravám to nebylo možné. Úplně napevno organizátoři počítali také s tím, že se bude létat v sobotu 14. května 1910, ale i toto datum muselo být kvůli vrtochům počasí zrušeno.<sup>47</sup>

Ing. Hieronimusovi se nakonec podařilo uskutečnit veřejný vzlet v Krakově až v neděli 22. května 1910. Vzhledem k tomu, že musel být kvůli povětrnostním podmínkám několikrát odložen, zájem veřejnosti uvažoval. Ani onoho dne počasí nebylo kdovíjak skvělé. Ing. Hieronimus se mohl odhodlat vzlétnout až velmi pozdě, v půl osmé večer. Silný vítr včasnější vzlet neumožnil. Uskutečnil se opět v parku Błonia, z areálu dostihového závodíště. V samotném parku se nacházelo několik tisíc lidí, ale na samotném místě vzletu, kde by museli zaplatit vstupné, se jich příliš mnoho nenacházelo. Ing. Otto Hieronimus nad Krakovem létal pět minut ve výšce, podle odhadů, 40 až 50 metrů. Neodpustil si několik „evolucí“, ne snad akrobatických prvků, ale obletů vzletové plochy a patrně vykroužil i nějaké osmičky.<sup>48</sup>

Konkurenční deník Nowa reforma připomínal, jak počasí již několik týdnů znemožňovalo vzlet Hieronimova letadla, ač zkušební lety slibovaly skvělou podívanou. Rozmrzelí z toho nebyli jen diváci, ale i samotný pilot a organizátoři z místního automobilového klubu. Redaktoři tohoto deníku připomněli, že se publikum shromáždilo v parku kolem páté hodiny odpolední, ovšem po sedmé hodině večer již začalo projevovat velkou netrpělivost. Pilot nakonec vzlétl v 7:25

---

46 Srov. např. Wypadek Hieronimusa. Kurjer Lwowski Nr. 210. Rok XXVIII. Lwów, Sobota dnia 7. Maja 1910. Wydanie popołudniowe, s. 5.

47 Januszewski, S.: Pionierzy. Polscy pionierzy lotnictwa, s. 205–206.

48 Ze sportu. Czas. Dziennik poświęcony polityce krajowej i zagranicznej oraz wiadomościom literackim, rolniczym i przemysłowym. Kraków, Poniedziałek 23. 5. 1910, No220. Numer wieczorny, roč. 62, s. 2.

hodin a dosáhl výšky až 80 metrů. Let podle tohoto článku trval tři minuty a jeden z pořadatelů oznámil, že Ing. Otto Hieronimus vzlétne znovu. Pilot s tím souhlasil, ale vzhledem k silnému větru a nebezpečí pro letce se místní policie rozhodla druhý vzlet zakázat.<sup>49</sup>

Konstruktér Tadeusz Heyne znal Hieronimuse z doby svého působení ve firmě Laurin & Klement v Mladé Boleslavi od roku 1908. Heyne byl polské národnosti a narodil se v Zoločivu 24. srpna 1883 (podle juliánského kalendáře 12. srpna 1883). Společnost ho ale již v roce 1909 poslala zpět do rodné východní Haliče, kde převzal vedení filiálky společnosti Laurin & Klement ve Lvivě, která nesla název Autogarage Savoy. Neprodával ale pouze automobily mladoboleslavské značky, nýbrž i italské továrny Fiat.

Chtěl se naučit létat, ale zjistil, že letadla typu Blériot XI jsou vyprodána dopředu a nebude vůbec jednoduché si takový aeroplán zakoupit. Zřejmě od samotného Hieronimuse se dozvěděl, že by bylo možné od něj letadlo, s nímž létal v Lvivě a Krakově, koupit. Bez problémů se dohodli a Ing. Otto Hieronimus ho začal učit létat již v Krakově, ovšem tamější terén vojenského cvičiště byl nerovný, takže je to omezovalo.

Zřejmě Hieronimus poradil polskému pilotnímu elévovi, aby se vypravil do Čech a zkusil požádat Ing. Jana Kašpara, aby ho naučil létat. Což se také stalo. Do Pardubic přijel Heyne s Ing. Hieronimusem již někdy na konci května 1910, tedy bezprostředně po krakovském veřejném vzletu, a přivezli s sebou letadlo.<sup>50</sup>

Na pardubickém letišti se možná objevil Heyne i s letadlem někdy po 25. květnu 1910. Hangár pro jeho letadlo byl dokončen 28. května 1910 a již 30. května 1910 zde polský pilot prvně vzlétl. Heyne se bohužel zřítíl v zatáčce, poškodil letadlo a sám se zranil, zřejmě lehce. Letadlo mělo být opraveno v sobotu 4. června 1910 a v neděli 5. června 1910 s ním chtěl Tadeusz Heyne vzlétnout. Zda let uskutečnil, není jisté.<sup>51</sup>

První veřejné vzlety uskutečnil Tadeusz Heyne 26. a 29. června 1910 v Kyjevě. Pilotní zkoušky složil 16. srpna 1910 v kyjevském aeroklubu a v letech 1910 až 1911 uspořádal řadu veřejných letů například v Novočerkasku (30. července a 29. srpna 1910), Charkivě, Oděse, Jekatěrinoslavi (dnes Dnipro), Rostově na Donu, Tyflisu (dnes Tbilisi) a Jaltě. Letů zanechal kvůli pracovnímu zaneprázdnění, avšak když byl jmenován v roce 1914 vedoucím všech poboček firmy Laurin & Klement v Rusku, údajně přeletěl ve svém letadle Blériot XI z Kyjeva do Moskvy. Byl také auto-

49 Wzlot aeroplanu w Krakowie. Nowa Reforma. Kraków, Poniedziałek 23. 5. 1910, No 229. roč. 29. Numer popołudniowy, s. 2.

50 Januszewski, S.: Pionierzy. Polscy pionierzy lotnictwa, s. 204; Sviták, Pavel: První český letec inženýr Jan Kašpar a začátky českého letectví. Pardubice 2003, s. 54.

51 Sviták, P.: Blériot XI Ing. Hieronima a T. Heyneho, s. 12–13.

mobilovým závodníkem, pochopitelně jezdil ve vozech značky Laurin & Klement. Před vypuknutím Velké války odjel do Čech a za války pracoval spolu s Ing. Otto Hieronimusem na vývoji letadlových motorů ve vídeňské továrně společnosti Österreichische Industriewerke Warchalowski, Eissler & Co. Do nyní již nezávislého Polska se vrátil po skončení Velké války a zpočátku sloužil v rodícím se automobilovém vojsku Rzeczpospolity Polskiej. Od roku 1922 pracoval jako vedoucí filiálky Akciové společnosti dříve Škodovy závody ve Varšavě. I po válce byl činný v polském autoklubu i aeroklubu. Zemřel ve Varšavě 9. února 1959.<sup>52</sup>

### Diplomovaný rakouský pilot Otto Hieronimus

Ing. Otto Hieronimus složil pilotní zkoušky 9. září 1910 na letišti ve Vídeňském Novém Městě. V článku ve specializovaném deníku Wiener Luftschiffer-Zeitung, který vycházel jednou za patnáct dní, jeho autor napsal, že je skládal na letadle, jež sám zkonstruoval („*vom ihn selbst konstruierten Apparat*“). Jeho letům přihlížel Ferdinand Porsche jako zkušební komisař a setník Karl Stohanzl jako svědek. Létal třikrát, jak předpisy vyžadovaly. K prvnímu letu vzletl v 7:00 hodin ráno a přistál 5 minut 6 vteřin po vzletu třicet metrů od místa startu. Při druhém letu, k němuž odstartoval v 7:08 hodin, létal již 4 minuty 45 vteřin a přistál 25 metrů od místa vzletu. Podobný průběh měl i třetí, poslední let, kdy Hieronimus odstartoval v 7:17 hodin a přistál v 7:21:55 vteřin. Tentokrát mu ovšem nevyšlo přistání úplně podle představ, neboť se aeroplán zastavil 90 metrů od místa vzletu. To nic ale nebránilo tomu, aby Ing. Otto Hieronimus splnil požadavky a stal se 17. diplomovaným rakouským pilotem. Při těchto třech letech dosáhl průměrné rychlosti 66 km/h. Novináři neopomněli připomenout, že se Ing. Hieronimus narodil v roce 1879 v Kolíně nad Rýnem, ale již jedenáct let pobývá v Rakousku.<sup>53</sup>

Je zajímavé, že jeho přítel a věrný soupeř nejen na automobilových drahách, hrabě Sascha Kolowrat složil pilotní zkoušku až po něm, 14. září 1910, ale získal rakouský pilotní diplom č. 15, tedy o dvě čísla nižší, než získal Hieronimus. Určitě také stojí připomenout, že odborný časopis Wiener Luftschiffer-Zeitung zprávu o Kolowratově zkoušce přinesl již o číslo dříve než zmínku o Hieronimusevi. Pro porovnání můžeme uvést, že Kolowrat zkoušku skládal před zkušebním komisařem Ferdinandem Porschem a svědkem setníkem Wilhelmem Boomsem. K prvnímu letu odstartoval v 7:30 hodin ráno a přistál v 7:37:06 vteřin pouhých 18 metrů od místa vzletu. Na trase 5 kilometrů dosáhl rychlosti necelých 67 km/h. Podruhé odstartoval Kolowrat v 7:40 hodin a přistál v 7:46:28 vteřin 45 metrů od cíle a potřetí odstartoval v 7:51:10 vteřin a přistál o 6 minut 15 vteřin později. Také on měl tentokrát potíže při přistání a letadlo se zastavilo 68 metrů od cíle. Kolowrat létal na dvojplošníku značky

---

52 Januszewski, S.: Pionierzy. Polscy pionierzy lotnictwa, s. 204.

53 Hieronimus, Otto: Wiener Luftschiffer-Zeitung. Nr. 21, 1. 11. 1910, s. 427.



Voisin, který si zakoupil někdy na přelomu roku 1909 a 1910 a měl ho uskladněn zpočátku v Mladé Boleslavi. Během týdne se tak hned dva závodní jezdci, a v té době také tváře, automobilky Laurin & Klement mohli pochlubit pilotními průkazy.<sup>54</sup>

## První veřejný vzlet v Černivcích

První český pilot letadla těžšího vzduchu, jenž úspěšně vzlétl 16. dubna 1910 v Pardubicích, Ing. Jan Kašpar nikdy nezískal pilotní diplom. Sice se o to v roce 1911 pokusil, ale kvůli nehodě při pojíždění na zemi nemohl své pilotní umění předvést před zkušební komisí a nemohl pilotní průkaz rakouského aeroklubu získat. Prvním národnostně českým diplomovaným pilotem rakouského aeroklubu se stal až Jan Čermák z Velkého Meziříčí. Po složení zkoušek obdržel 14. července 1911 pilotní průkaz FAI rakouského aeroklubu č. 23.<sup>55</sup>

Ing. Jan Kašpar odjel do Černivců někdy na konci srpna 1910. Psal odtamtud, že v září 1910 nebude možné uskutečnit plánovaný veřejný vzlet v Českých Budějovicích.<sup>56</sup> Bližší podrobnosti o jeho návštěvě Bukoviny neznáme. Můžeme pouze připomenout, že do konce září 1910 Ing. Jan Kašpar uspořádal veřejné vzlety v Pardubicích, Hradci Králové, Josefově, Lysé nad Labem, v tehdejším Proseku u Prahy, Olomouci, Hronově a Prostějově. Na samém počátku října 1910 ještě veřejně létal v tehdejších Vysočanech u Prahy.<sup>57</sup>

Jihočeští pořadatelé schválili 20. září 1910 smlouvu s Ing. Janem Kašparem, že se veřejný vzlet uskuteční v Českých Budějovicích 9. října 1910. Organizátoři v rámci příprav zajistili, aby na ploše, z níž měl Ing. Jan Kašpar vzlétnout, nalezlo místa 60 tisíc diváků.<sup>58</sup>

Českobudějovický veřejný vzlet popsal v Národní politice Kašparův přítel a jeden z nejvýraznějších propagátorů vzduchoplavby před vypuknutím Velké války Jaroslav Kalva: „*Včerejší vzlet českého aviatika v Č. Budějovicích shromáždil na letišti, jež nalézalo se na vojenském cvičišti za Čtyřmi Dvory, obrovské zástupy diváků. Již od časných hodin odpoledních hrnuly se husté davy obecnstva všemi cestami k letišti vedoucím a naplnily prostory hlediště do posledního téměř místa. Pořadatelstvo vzletu, v jehož čele nalézali se pp. bratři Tomšů a Mottl, s obdivuhodnou přesností ovládalo více než 300 dozorců, již umístění byli v obrovském kruhu po celém letišti. Reklamní*

54 Alexander Graf Kolowrat. Wiener Luftschiffer-Zeitung. Nr. 20, 15. 10. 1910, s. 403–404.

55 Desoye, Reinhard Karl Borromäus: Die k. u. k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912–1918. Magisterarbeit. Hamburg: Diplomica Verlag 1999, Anhang 4, s. 40.

56 Vzlet českého aviatika. Budivoj, roč. 46, č. 69, úterý 30. 8. 1910, s. 2.

57 Srov. např. Sviták, P.: První český letec inženýr Jan Kašpar, s. 171.

58 Vzlet českého aviatika inž. Kašpara v Českých Budějovicích. Národní listy, č. 261, 22. 9. 1910, s. 5.

automobil 'Kolínské cikorky', jakož i automobil p. Rudolfa Čížka, v horečném kvapu rozvázely rozkazy 'generálnímu štábu' hned tím, hned oním směrem. Pořádek, k němuž ovšem v prvé řadě přispěla ukázněnost obecnstva, byl vzorný, tak že orgány bezpečnostní neměly téměř ničeho na práci. Zařízení hlediště, jež nalézalo se na svahu poblíž lesa, bylo provedeno velmi prakticky a účelně a dlužno mu vzdání plné uznání. Chef okresního hejtmanství dvorní rada Křikava, jenž s celým štábem úřednictva konal službu na letišti, projevil ke všem přáním obecnstva vzácnou ochotu.

Krátce po čtvrté hod. prohlásil inž. Kašpar, že jest s přípravami hotov a jest ochoten ihned vzlétnouti. Po úradě s pořadatelstvem stanovil ředitel letu baron Kraus z Pardubic odklad půl hodiny, aby proudům obecnstva stále na letiště přibývajícím umožněn přístup k letišti.

Po ustanovené době připravil inž. Kašpar aparát ke startu, roztočil vrtuli, vhoupl se na své sedátko a rozjel se po měkké travnaté půdě ku předu. Aparát bořil se značně svými kolečky do země a teprve as po 120 m. podařilo se inž. Kašparovi 'odlepiti' ho od země. Letě hned do zatáčky, aparát nenabyl potřebné rychlosti a aviatik marně pokoušel se vznésti se do větší výšky nežli 15m. Nemoha se v této nepatrné výšce odvážit, aby přeletěl i stromy vroubíci cestu přes letiště vedoucí, inž. Kašpar byl nucen po letu 56 vt. trvajícím přistáti v dolejší konci letiště.

Vyhlédnuto nové místo ke startu, aparát tam dovočen a inž. Kašpar vznesl se znovu do vzduchu. Než i tentokráte nevedlo se mu lépe, aparát v oblouku dosáhl sice výšky as 25 m., ale pak rychle počal klesat, přes veškeré úsilí aviatika, aby vyšvihl ho do výše. Prudké přistání do měkké půdy zavinilo náhle zaražení aparátu v běhu, jehož zadní část zvedla se do výše — létadlu hrozilo převrnutí. Postřehnuv nebezpečí inž. Kašpar pustil volant a celou tíhou těla nahnul se do zadu, čímž podařilo se mu sice přivésti aparát do původní polohy, ne však uchrániti ho od nehody — zlomení vrtule, jež při náhlém zabrzdění a sklonění přední části k zemi, zlomila se na dva kusy.

Jest po letu, míněno všeobecně, ale inženýr Kašpar rozhodl jinak. Za pomoci svých přátel namontoval v několika minutách rezervní vrtuli a zkusil nový start. Opsav bezvadný kruh vrátil se k místu startu, kdež bezvadně přistál přímo proti obecnstvu, jež umělý tento kousek odměnilo bouřlivou pochvalou. Let tento trval 1 min. 20 vt. Doufaje, že zdaří se mu let další, inženýr Kašpar startoval ještě jedenkrát, než i tentokráte byl, nemoha vznésti se výše než asi 15 m., přistáti na dolním konci letiště, poblíž prožluklé překážky — silnice vroubené stromy. Soumrak rychle se snášel nad krajinou, rozhodnuto tudíž lety ukončiti, což ihned oznáměno obecnstvu, které ve vzorném pořádku opouštělo letiště.

Ing. Kašpar rozmontoval ještě večer za svitu acetylenových svítilen aeroplan, jež ihned zaslá do Černovic v Bukovině, kdež 16. a 23. t. m. podnikne lety.<sup>459</sup>

---

59 Veřejný vzlet inž. Kašpar v Českých Budějovicích. Národní politika, č. 279, 10. 10. 1910, s. 2–3.

Dále srov. např. Vzlet inženýra J. Kašpara v Čes. Budějovicích. Budivoj, č. 81, 11. 10. 1910, s. 3.

Jaroslav Kalva také věděl, že Ing. Kašpar bude v Černivcích létat na letadle typu Blériot, který si zakoupil Ing. Elpel, „jenž však po krátkém čase aviatiky zanechal“. Co však bylo podstatné, Ing. Kašpar si s sebou do Bukoviny přivezl motor Anzani a vrtuli, které do tohoto letadla na místě zamontoval.<sup>60</sup>

Zkušební let v Černivcích uskutečnil Ing. Kašpar 17. října 1910. Místní novináři, kteří si velmi dobře pamatovali, jak dopadly pokusy Ing. Elpela, byli velmi ostražití a na možnost veřejného vzletu, nebo dokonce zkušebního letu, upozorňovali velmi střídavě. Nicméně Ing. Kašpar brzy zahnal jejich obavy. Český pilot vzlétl kolem poledne za silného větru. Ve vzduchu strávil přibližně pět minut podle odhadů místních novinářů a zřejmě zalétl poměrně daleko, neboť údajně mohl být vidět pouze s pomocí dalekohledu. Účast místních úředníků nebyla tak vysoká jako za prvních letů Ing. Elpela, ale i tak byla pozoruhodná. Není určité divu, když se mezi nimi setkáváme již se známými jmény: vládní rada Krzesniowski, vrchní okresní lékař Dr. Flinker, komisař Wysocki a koncipisté Bucher a Bittner. Po odborné stránce zkušebnímu letu přihlíželi Ing. Krudzielski a Ing. Jägendorfer.<sup>61</sup>

Jaroslav Kalva, který měl zřejmě informace přímo od českého pilota, napsal, že „inženýr Kašpar létal v pondělí v Černovicích před úřední komisí, již zúčastnili se zástupci policejních a zemských úřadů. Ač panoval prudký vítr, vznesl se inženýr Kašpar do výše as 30 metrů, letěl přímým směrem proti větru 4 minuty, v prudkém oblouku se zatočil a vrátil se za 1 minutu zpět — letě po větru. Přistání bylo prudké, silný vítr naklonil aparát, při čemž jedna nosná plocha byla poškozena. Členové komise byli nadšeni mistrným výkonem českého aviatika, jemuž srdečně blahopřáli“.<sup>62</sup>

Ing. Kašpar po tomto letu přijel asi na tři dny zpět do Čech a v Pardubicích usilovně pracoval na novém letadle, do něhož zamontoval letadlový motor Austro-Daimler Aeroplanmotor Typ 6 o výkonu 65 koňských sil. Můžeme předeslat, že toto letadlo nakonec dokončil v listopadu 1910. Koncepčně vycházelo z typu Blériot XI, ovšem mělo několik vylepšení. Jednalo se vlastně o ryze český aeroplán, který si Ing. Kašpar postavil s pomocí spolupracovníků sám. Dnes ho označujeme jako JK (Jan Kašpar) systém Blériot. Bylo to ono památné letadlo, s nímž Ing. Kašpar letěl 13. května 1911 z Pardubic do Velké Chuchle. Letadlo se dochovalo dodnes ve sbírkách Národního technického muzea a je vystaveno v Dopravní hale v hlavní budově Národního technického muzea v Praze na Letné.<sup>63</sup>

Veřejný vzlet 23. října 1910 přilákal mnoho diváků. Z představitelů státní správy a samosprávy je třeba na prvním místě jmenovat zemského prezidenta Dr. Ok-

60 Inž. Kašpar. Národní politika č. 283, 14. 10. 1910, s. 6.

61 Der Schaulflug. Czernowitzer Allgemeine Zeitung. Czernowitz, Nr. 2298, 18. 10. 1910, s. 5.

62 Aviatika v Pardubicích. Národní politika, č. 290, 21. 10. 1910, s. 6.

63 Veřejný vzlet inž. Kašpara v Černovicích. Národní politika, č. 293, 24. 10. 1910, s. 5.

taviana Regnera von Bleyleben, policejního ředitele vládního radu von Tarangula a vládního radu Krześniowského. Ing. Jan Kašpar vzlétl podobně jako Ing. Elpel z louky u městské vodárny u Stare Žučky. Český pilot vzlétl i přes ne příliš příznivé počasí. Podle místních novinářů létal ve výšce asi třicet metrů směrem k obci Ma-maivcy (Мамаивцы), které leží asi dvanáct kilometrů vzdušnou čarou od Stare Žučky. Přistání neproběhlo příliš hladce, neboť se začalo stmívat a při zemi vanul silný boční vítr. Kašpar letadlo při přistání poškodil.<sup>64</sup>

Kašpar zřejmě telegrafoval nebo dokonce telefonoval redaktorovi Jaroslavu Kalvovi, jenž k tomuto veřejného vzletu napsal: „*Za velkého účastenství diváků konal se včera vzlet inž. Kašpara, ač velice prudký vítr stále hrozil zmařením aviatické této produkce. Síla větru dosahovala až 12 m. a neklesla pak pod 8 m. Přes to odhodlal se inž. Kašpar ke startu, nechtěje produkci zmařiti. Startoval proti větru, rychle stoupl až do 30 m. a opsav obrovské kolo, přistál po 8 minutách k zemi. Po krátkém odpočinku startoval inž. Kašpar znovu, ač pořadatelstvo i přátelé jeho radili mu, aby let již nekonal, ježto vítr dosáhl opětné síly 12 m. Inž. Kašpar po zdařilém startu dostal se do výše 50 m., letěl stále proti větru, jenž častokráte hrozivě naklonil aparát. Statně bojuje proti nárazům vzduchových vln, dostal se aviatik zpět k místu startu, kdež přistál po 8 min. letu. Prudký náraz větru mrštil aparátem k zemi, při čemž poněkud ho poškodil. Aviatik zůstal úplně bez pohromy. Obecenstvo uspořádalo inž. Kašparovi nadšené ovace.*“<sup>65</sup>

Sice přesně nevíme, jak přesně zněla dohoda mezi pořadatelem a Ing. Kašparem, ovšem český pilot zřejmě dostal místo honoráře letadlo Blériot XI, s nímž se pokoušel létat v Černivcích Ing. Heinz Elpel a po něm i Ing. Jan Kašpar. Letadlo si skutečně přivezl do Pardubic. Opravil ho a 21. listopadu 1910 s ním na pardubickém letišti prvně vzlétl: „*Inž. Kašpar zkoušel dnes na letišti pardubickém opravený svůj aparát, který přivezl si z Černovic. Rozjezd na sněhu byl zcela dobrý, aparát lehce vznesl se do výše, po třiminutovém letu byl však inž. Kašpar nucen přistáti, jelikož splynovač pokryl se jíním a přestal fungovati.*“<sup>66</sup>

V noci z 8. na 9. srpna 1911 shořely na letišti v Pardubicích dva hangáry, v nichž lehly popelem dvě letadla: Kašparův původní Blériot XI, výrobní číslo 76, a jedno z letadel jeho bratrance Eugena Čiháka. Na svém prvním letadle učil Ing. Kašpar létat své žáky. Je možné, že se proto rozhodl znovu začít používat původní Elpelovo letadlo k těmto účelům. Ovšem někdy v srpnu nebo září 1911 se dohodl Ing. Jan Kašpar s jedním ze svých žáků Zdenko Keckem, že od něho koupí toto letadlo a 29. září 1911 požádal Aviatické družstvo v Pardubicích, aby mu dovolilo

---

64 Der Schauflug. Czernowitzer Allgemeine Zeitung. Czernowitz, Nr. 2304, 25. 10. 1910, s. 5.

65 Veřejný vzlet inž. Kašpara v Černovicích. Národní politika, č. 293, 24. 10. 1910, s. 5.

66 Nové pokusné vzlety inženýra Kašpara. Národní politika, č. 322, 22. 11 1910, odpolední vydání, s. 2.

výstavbu nového hangáru, kde chtěl toto letadlo uskladnit.<sup>67</sup> Aviatické družstvo v Pardubicích se žádostí Zdenko Kecka zabývalo 5. listopadu 1911. Členové výboru chtěli vědět, kdy Keck letadlo koupil a jak dlouho je v hangáru, aby mu mohli vyměřit nájemné.<sup>68</sup> Výbor zřejmě nedostal odpověď, neboť ještě na jaře 1912 upomínali Zdenko Kecka, aby zaplatil nájemné za uložení letadla od 1. listopadu 1911 do 1. května 1912. Keck mu ovšem suše odpověděl, že nevidí důvod, proč by nájemné platil, když letadlo vůbec nekoupil.<sup>69</sup>

Autor jedné z prvních knih o historii české vzduchoplavby Václav Rypal napsal, že Kašpar toto letadlo prodal až v roce 1913 Ing. Karlovi Janovi Horovi.<sup>70</sup> Rypal se s Ing. Kašparem osobně znal. Zatím nejúplnější přehled o Horově životě, respektive o životě jeho japonské manželky Fuku (Fukuko), rozené Takemoto, podala japonská publicistka Reiko Jošizawa. Její kniha je vysoce hodnocena i mezi japanology.<sup>71</sup>

Ing. Karel Jan Hora bydlel od roku 1908 v Jokohamě a spolu s Ing. Janem Letzelem, architektem a stavitelem takzvaného Atomového dómu v Hirošimě (原爆ドーム), společně vedli od 1. srpna 1909 společnost Letzel & Hora, Architecture & Engineering. O jeho prodeji automobilů značky Laurin & Klement v Japonsku je toho poměrně dost známo<sup>72</sup>, ale události kolem dovozu letadla do Země vycházejícího slunce provází řada otazníků. Již na konci ledna 1913 věděl Ing. Jan Letzel, že se jejich cesty zřejmě rozejdou. Někdy v únoru 1913 snad odjel Ing. Hora jednat do Německa se společností Mannesmann. Vrátil se s pozitivními zprávami. Stal se jejím zástupcem v Šanghaji. K 1. červenci 1913 se vzdal podílu ve společnosti Letzel & Hora a Ing. Jan Letzel ji přejmenoval a stal se jejím jediným majitelem. Ing. Hora opustil Japonsko na začátku srpna 1913 a jeho rodina ho následovala.<sup>73</sup>

V rodinném albu Horovy pravnučky Diany (vnučky jeho syna Karla) se dochovala jedna fotografie skupiny lidí u letadla typu Blériot XI. Jsou to tři muži, z nichž úplně vpravo stojí Ing. Karel Jan Hora. Druhý snímek, který považovala Reiko Jošizawa také za letadlo, ale ve skutečnosti zobrazuje několik lidí v automobilu. Každ-

67 Sviták, P.: První český letec inženýr Jan Kašpar, s. 120.

68 Tamtéž, s. 124.

69 Tamtéž, s. 132.

70 Rypal, Václav: Z dějin naší vzduchoplavby. Praha 1927, s. 176.

71 Jošizawa, Reiko: Fuku Horová no šógai o otte. Bohemia ni ikita Meidži no onna [Po stopách životních osudů Fuku Horové. Žena doby Meidži, jež žila v Čechách]. Tokio 2002, s. 188–192.

72 Obecně o prodeji automobilů Laurin & Klement do Japonska Kempná, Lucie: Škodovky do celého světa. Export automobilů L&K a Škoda v letech 1905–1991. Praha 2011.

73 Winkelhöferová, Vlasta – Hora, Karel Jan: První český japanolog a zdatný architekt. In: Obuchová, Lubica: Krajané ve starém Orientu. Orientalia bohemica – České země a Orient. Svazek 2. Praha 2008, s. 106–112.

pádně i japonská spisovatelka věděla, že Ing. Hora zakoupil letadlo. Ostatně celou kapitolu své knihy nazvala „*Hora, který poslal do Japonska letadlo — první české výroby*“. V názvu kapitoly jsou nepřesnosti, ovšem není divu, neboť ani čeští historici nemají, a zřejmě nikdy nebudou mít, v celé otázce naprosto jasno.<sup>74</sup>

Pavel Sviták bez odkazu na prameny uvádí, že Ing. Karel Jan Hora koupil letadlo od prvního českého letce Ing. Jana Kašpara v létě 1912 a odeslal ho do Japonska. Údajně již v listopadu 1912 mělo být v přístavu Jokohama.<sup>75</sup> Reiko Jošizawa ale dospěla k názoru, že letadlo mohlo být procleno pouze v přístavu Curuga v prefektuře Niigata, úplně na opačném pobřeží japonského ostrova Honšú.<sup>76</sup>

V japonských archívech ani odborné literatuře se zatím nepodařilo dohledat žádnou zprávu o tomto letadle. Může být pravděpodobné, že toto letadlo, ač to byl původní úmysl, do Japonska vůbec nedorazilo. Ing. Karel Jan Hora se totiž s rodinou odstěhoval do čínské Šanghaje, jak jsme již zmínili.

*Poděkování: Dovoluji si poděkovat Zdeňkovi Procházce, synovcovi Oldřicha Procházky, jenž převzal v Japonsku zastoupení společnosti Laurin & Klement po Karlovi Janovi Horovi, a Petru Holému z kulturního salónu Chekogura v Tokiu za pomoc s pochopením japonských reálií.*

---

74 Jošizawa, R.: Fuku Horová no šógai o otte, s. 188–189.

75 Sviták, P.: Blériot XI Ing. Elpela a Ing. Kašpara, s. 20–21.

76 Jošizawa, R.: Fuku Horová no šógai o otte, s. 188–189.

***From Chernivtsi to Japan, public take-offs in eastern Galicia and Bukovina in 1910***

*First public take-off was conducted at Prague on 3 January 1910. Some of Czechs and/or people living and working in the territory of Czech lands tried to make air performances in several localities in the Habsburg monarchy, eventually as well on the territory of contemporary Ukraine. We can name public take-offs in Lviv (24 April 1910) and Chernivtsi (23 October 1910) among others. In connection with public flights in 1910 in eastern Galicia and Bukovina, specifically in Lviv and Chernivtsi, we can find Czech traces, although only Jan Kašpar was a native Czech. Otto Hieronimus was a German, a native of Cologne, but at that time he was working as a chief-designer at Laurin & Klement in Mladá Boleslav, and Vienna-born Ing. Heinz Elpel later worked for the Prague company Breitfeld, Daněk & Co. and from August 1913 he was a designer at the Etrich Flugzeugwerke company of one of the best Austrian aircraft designers, Igo Etrich, a native of the Upper Old Town (Oberaltstadt) near Trutnov. Therefore, it is not out of place to recall the circumstances of these flights. And the later fate of both aircraft was certainly not colorless. Even, if former Elpel's aircraft ended up in Japan before outbreak of WWI.*