

**Univerzita Hradec Králové**  
**Filozofická fakulta**  
**Historický ústav**

**Aviatika, motorismus a cyklistika v Pardubicích na počátku 20. století**  
Diplomová práce

Autor: Bc. Jiří Novák  
Studijní program: N7105 Historické vědy  
Studijní obor: Historie  
Vedoucí práce: Mgr. Jiří Hutečka, Ph.D.

Hradec Králové, 2014

## **Univerzita Hradec Králové**

Filozofická fakulta

### **Zadání diplomové práce**

**Autor:** Bc. Jiří Novák  
**Studijní program:** N7105 Historické vědy  
**Studijní obor:** Historie

**Název závěrečné práce:** **Aviatika, motorismus a cyklistika v Pardubicích na počátku 20. století**  
**Název závěrečné práce AJ:** Aviation, Motor Sport and Cycling in Pardubice at the Beginning of the 20 Century

#### **Cíl, metody, literatura, předpoklady:**

DP bude sledovat činnost jednotlivých pardubických sportovních klubů v první polovině 20. století. Sledovány budou sportovní kluby, jako Aviatické družstvo Pardubice, či Český klub velocipedistů Pardubice z hlediska ekonomického, ideologického a politického v období jejich rozkvětu i útlumu. Zmíněny budou i významné osobnosti v těchto sportech. Metody: analýza a syntéza. Literatura a archivní fondy: Sviták, Pavel: První český letec inženýr Jan Kašpar a začátky českého letectví. Pardubice 2003; Šmoldas, Zdeněk: Průkopníci českého letectví. Hradec Králové 1984; Jenča, Juraj Ilja: Boj o zlatou přilbu. Hradec Králové 1975; SOkA Pardubice – fond Aviatické družstvo Pardubice 1910 – 1930; fond Archiv města Pardubice.

**Garantující pracoviště:** Historický ústav, Filozofická fakulta  
**Vedoucí práce:** Mgr. Jiří Hutečka, Ph.D.  
**Konzultant:**  
**Oponent:** PhDr. Jiří Kotyk, Ph.D.  
**Datum zadání závěrečné práce:** 3.6.2014  
**Datum odevzdání závěrečné práce:** 27.11.2014

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracoval (pod vedením vedoucího diplomové práce) samostatně a uvedl jsem všechny použité prameny a literaturu.

V Hradci Králové dne:

.....

Podpis autora

## **Poděkování**

Chtěl bych velice poděkovat svému vedoucímu diplomové práce Mgr. Jiřímu Hutečkovi, Ph.D. za jeho přínosné rady, trpělivost a připomínky k vyhledávání potřebných pramenů.

## **Anotace**

Novák, Jiří: Aviatika, motorismus a cyklistika v Pardubicích na počátku 20. století.

Hradec Králové: Filozofická fakulta, Univerzita Hradec Králové, 2014, s. 94.

Diplomová práce.

Cílem této diplomové práce je sledovat činnost jednotlivých pardubických sportovních klubů v první polovině 20. století. Sledovány budou sportovní kluby jako Aviatické družstvo Pardubice, Český klub velocipedistů Pardubice či Klub cyklistů „Vpřed“ Pardubice z hlediska ekonomického, ideologického a politického v období jejich rozkvětu i útlumu. V oblasti motorismu je sledován osud Zlaté přilby a Memoriálu J.K. Lobkowicze. V této práci jsou uvedeny i nejvýznamnější sportovci v Pardubicích v oblasti aviatiky, motorismu a cyklistiky. Především je zde rozveden život aviatiků Jana Kašpara a Eugena Čiháka.

Klíčová slova: aviatika, motorismus, cyklistika, sportovní kluby, Pardubice.

## **Annotation**

Novák, Jiří: Aviation, motor sport and cycling in Pardubice at the beginning of the 20 century. Hradec Králové: Faculty of Arts, University of Hradec Králové, 2014, p. 94.

Thesis.

The aim of this thesis is to monitor the activity of individual sports clubs in Pardubice in the first half of the 20th century. The thesis monitors sports clubs, such as Aviation Team Pardubice. Czech Velocipede Club Pardubice or „Forward“ Club of Cyclists Pardubice from economic, ideological and political point of view in the period of their boom and decline. In the field of motoring, the beginning and decline of Golden Helmet and JK Lobkowitz. Memorial are monitored. The most important athletes of Pardubice in the field of aviation, motoring and cycling are also listed in this work. Special attention is paid to the lives of aviators Jan Kašpar and Eugen Čihák.

Keywords: aviation, motoring, cycling, sports clubs, Pardubice.

## Obsah:

Seznam použitých zkratk.....	8
Úvod.....	9
1. Aviatika v Pardubicích.....	12
1.1. Aviatické družstvo Pardubice.....	12
1.2. Jan Kašpar.....	19
1.3. Aviatická činnost Jana Kašpara.....	22
1.4. Bratři Čihákové.....	32
1.5. Aviatická činnost bratrů Čihákových.....	36
1.6. Harmonogram letů Eugena Čiháka.....	41
1.7. Letouny bratrů Čihákových.....	48
1.8. Nerealizované plány bratrů Čihákových.....	50
2. Motorismus v Pardubicích.....	52
2.1. Počátky motorismu v Pardubicích.....	52
2.2. Zlatá přilba.....	57
2.3. Memoriál J.K.Lobkowicze.....	64
2.4. Vincenc Chomrák.....	67
2.5. Významné osobnosti pardubického motorismu.....	69
3. Cyklistika v Pardubicích.....	71
3.1. Český klub velocipedistů Pardubice.....	71
3.2. Klub cyklistů „Vpřed“ Pardubice.....	76
Závěr.....	79
Seznam použitých pramenů a literatury.....	81
Seznam příloh.....	84
Přílohy.....	85

## **Seznam použitých zkratk a termínů**

bezpečník – bicykl bezpečný, anglicky safety

C.k. vyšší reálná škola v Pardubicích – Císařská, královská vyšší reálná škola v Pardubicích  
(název v době Předlitavska)

ČAP – Československý Autoklub Pardubice

Č.K.V. Pardubice – Český klub velocipedistů Pardubice

LČMP – Liga československých motoristů v Pardubicích

Memoriál J.K. Lobkowicze – Memoriál Jiřího Kristiána Lobkowicze

Ošprech – slangový výraz pro město Aspern užívaný v Rakousko – Uhersku

Stříbrná přilba SNP – Stříbrná přilba Slovenského národního povstání



## Úvod:

Pardubice jsou odjakživa městem sportu, a i v rámci Rakousko – Uherska dokázaly konkurovat v různých sportovních oblastech ať už Praze, coby hlavním městu, či Vídni. Pardubický sport byl a je věhlasný i v zahraničí dodnes.

Cílem diplomové práce je podat ucelenou informaci o vybraných pardubických sportech – aviatice, motorismu a cyklistice. Tyto sporty dosáhly největší slávy na počátku 20. století, i když je pravdou, že skutečné počátky jednotlivých sportů sahají ke konci 19. století a jsou zde také zmíněny.

U všech třech výše zmíněných sportů je pozoruhodná provázanost aktivních sportovců. U všech těchto sportů je patrné i personální propojení s městskou radou Pardubic. Na přelomu 19. a 20. století bylo určitou reklamou a zárukou finanční pomoci mít v čele sportovního družstva uznávanou osobnost města jakou mohl být starosta nebo některý člen městské rady. Starosta ing. Josef Prokop byl zároveň předsedou Aviatického družstva v Pardubicích. Městský rada František Vambora byl v roce 1911 pokladníkem Aviatického družstva. Městský rada ing. Václav Fejfar zastával funkci jednatele přípravného výboru Aviatického družstva v dubnu 1911. Městský rada František Dvořák, člen Aviatického družstva, působil v roce 1911 také ve výboru Aviatického družstva. Toto personální propojení mělo zajistit finanční podporu od města. Dalším důvodem bylo získat od městské rady Pardubic cvičební prostory k aviatickým účelům.

Pokud jde o motorismus, tak mezi průkopníky automobilismu v Pardubicích patřil i Josef Prokop, továrník a místní starosta, který jezdil ulicemi ve své Pragovce<sup>1</sup>. V době, kdy se v Pardubicích rozvíjel motorismus, byl Josef Prokop stále ještě členem zastupitelstva. A to i v době, kdy se začala jezdit Zlatá přilba, či Memoriál J. K. Lobkowicze. Nad závodem Zlaté přilby a nad Memoriálem J. K. Lobkowicze držela městská rada Pardubic protektorát. Což znamenalo finanční podporu jednotlivých ročníků. Z této finanční podpory byly většinou hrazeny ceny pro úspěšné závodníky.

I v cyklistice bylo nutné mít pro založení klubu některé zástupce v městské radě. Na konci 19. století si velopedisté nemohli jezdit na kole, kde se jim zlíbilo. Platil zde jízdní řád, který byl vypracován obecním zastupitelstvem. Pánové z městské rady rozhodli o tom, které prostory budou sloužit k jízdě na kole. Proto není nic divného, že městský rada Karel Jelínek byl zároveň předsedou Českého klubu velopedistů Pardubice. Městský rada Albert Budínský zastával post místopředsedy tohoto klubu. Městský rada Hynek Krpata byl zároveň

---

<sup>1</sup> VOSÁHLO, J. : *První pardubičtí automobilisté*. Zprávy Klubu přátel Pardubicka XIV, 1978, č. 7 a 8, s. 146.

jednatelům a pokladníkům Č. K. V. Pardubice. Městská rada František Kašpar zastával funkci revizora a později předsedy tohoto klubu.

Existovalo i personální propojení některých lidí, jako byl například Vincenc Chomrák, který byl jedním ze zakladatelů Č. K. V. Pardubice. Chomrák byl ještě členem Aviatického družstva a také podporoval motorismus v Pardubicích. Nejen, že všechny tři sporty podporoval, ale také se viditelně zapsal ve světě cyklistiky a motorismu. Druhým významným příkladem byl Jan Kašpar, který na Pardubicku taktéž podporoval aviatiku, motorismus a cyklistiku. Vždyť byl prvním českým letcem. V rámci velké výstavy v Pardubicích v roce 1903 se účastnil prvních závodů na motocyklech a aktivně se zapojil do organizování cyklistických závodů v roce 1913 v Klubu cyklistů „Vpřed“ Pardubice. Do třetice stojí za zmínku jméno barona Artura Krause. Byl členem Aviatického družstva, kde při veřejných produkcích jak Jana Kašpara, tak Eugena Čiháka vykonával „ředitele letu“. O motorismus měl tento muž také zájem – byl mezi prvními v Pardubicích, kteří vlastnili motocykl. Baron Artur Kraus se zajímal i o cyklistiku. Po jistou dobu byl předsedou Českého klubu velocipedistů Pardubice. Po zániku tohoto klubu se organizačně podílel na organizaci závodů v Klubu cyklistů „Vpřed“ Pardubice. Další důležitou osobností je starosta Josef Prokop, který byl při závodech cyklistického Klubu „Vpřed“ čestným předsedou závodního výboru. Někteří pánové se nejenom podíleli sportovně či organizačně – někdy působili i jako mecenáši. To je příklad barona Krauseho a Františka Kašpara. Přitom nikdy nehleděli na to, kolik je sport bude stát peněz. Starali se o slávu Pardubic, aby sportovního města. Nešlo jen o sport, jednalo se i o pokrok ve světě techniky, kam se Pardubice viditelně zapsaly. Někteří z nich pro pokrok nasazovali ve sportu vlastní život, i když byl výsledek často nejistý. Tito lidé jsou zmiňováni v jednotlivých kapitolách.

Práce je rozdělena do tří hlavních kapitol, které se dále člení na podkapitoly podle obsahu buď chronologicky, nebo tématicky. První kapitola je věnována Aviatickému družstvu Pardubice. Zde jsou zmíněni nejvýznamnější členové tohoto družstva. Dále pak je popsána činnost, stručný vývoj a zánik Aviatického družstva. V následujících dvou podkapitolách je rozveden život a letecká činnost prvního českého aviatika Jana Kašpara. Ve zbylých podkapitolách je rozvedena aviatická činnost a život bratrů Čihákových. Především je podrobně popsán život Eugena Čiháka.

Další kapitola se zabývá motorismem v Pardubicích. Jsou zde zachyceny jeho počátky. Zmíněni jsou první majitelé motocyklů a automobilů v Pardubicích. Nechybí zde informace o první autoškolě ve východních Čechách, která byla právě v Pardubicích. Vcelku dopodrobna jsou uvedeny i první organizované závody až po dnes známou Zlatou přilbu. Je zde podrobně

popsán i Memoriál J. K. Lobkowicze, který se ještě po druhé světové válce konal, ale po nástupu komunistů k moci byl tento tradiční závod zrušen. Dále je zde popsán osobní život Vincence Chomráka a poslední podkapitola se zabývá osobním životem Františka Hladěny a Hugo Rosáka.

Třetí kapitola se týká cyklistiky v Pardubicích. Jsou zde uvedeny první dva kluby zabývající se cyklistikou – Český klub velocipedistů Pardubice a Klub cyklistů „Vpřed“ Pardubice. Zde jsou zmíněni nejvýznamnější členové těchto klubů. Zachycen je i počátek, činnost, vývoj, úpadek a zánik těchto klubů. Mimo to je zde ukázáno, jak tehdejší společnost nahlížela na sportovce. A jak těžko se snažila pochopit vývoj ve sportovním světě. Mnoho lidí na sportovce nahlíželo jako na blázny, i to je stinná stránka tehdejšího sportu.

Hlavním pramenem pro tvorbu této práce byly archivní fondy v Praze a v Pardubicích. Ze základní literatury byla použita především díla autora Pavla Svitáka *První český letec inženýr Jan Kašpar a začátky českého letectví*<sup>2</sup>. Pak od Františka Gela dílo *Jak jsem létal a padal*<sup>3</sup>. Z oblasti motorismu je zde použito dílo *Boj o Zlatou přilbu*<sup>4</sup> či dílo *Zlatá přilba*<sup>5</sup>. Autorem obou děl je Juraj Ilja Jenča. V oblasti cyklistiky vycházím z díla Radovana Brože *Kronika cyklistiky na Pardubicku*<sup>6</sup>. Ze stěžejních děl je třeba uvést ještě *Východočeský sport*<sup>7</sup> od Viléma Nezbedy. Mnoho informací bylo čerpáno i z novin jako jsou Sport a hry, Pernštýn, Východ, či Východočeský Republikán.

---

<sup>2</sup> SVITÁK, Pavel: *První český letec inženýr Jan Kašpar a začátky českého letectví*. Pardubice 2003.

<sup>3</sup> ČIHÁK, Eugen – GEL, František: *Jak jsem létal a padal*. Praha 1965.

<sup>4</sup> JENČA, Juraj Ilja: *Boj o Zlatou přilbu*. Hradec Králové 1975.

<sup>5</sup> JENČA, Juraj Ilja: *Zlatá přilba*. Praha 1986.

<sup>6</sup> BROŽ, Radovan: *Kronika cyklistiky na Pardubicku*. Pardubice 2011.

<sup>7</sup> NEZBEDA, Vilém: *Východočeský sport*. Olomouc 1943.

## 1. Aviatika v Pardubicích

### 1.1. Aviatické družstvo Pardubice

Aviatické družstvo Pardubic bylo založeno v roce 1910. Myšlenka zřídit Aviatické družstvo v Pardubicích vznikla při příležitosti prvního veřejného vzletu Jana Kašpara v Pardubicích roku 1910. Přípravný výbor pak provedl další práce vedoucí ke zřízení Aviatického družstva: 1) zadal stanovy, 2) vymohl užívání vojenského cvičiště k aviatickému cvičení, 3) postavil společně s městskou radou, která věnovala k aviatickým účelům obnos 5.000,-K, dva hangáry, 4) přípravný výbor zabezpečil volnost letiště v dobách pokusů, 5) postaral se o rozšíření řady nových členů Aviatického družstva<sup>8</sup>.

Aviatické družstvo bylo tvořeno převážně pardubickými nadšenci a zájemci o aviatiku. Členové družstva podporovali oba letce – Jana Kašpara i Eugena Čiháka. Letci měli k dispozici hangáry. Členové se starali o letiště, což bylo bývalé vojenské cvičiště v prostoru dnešní městské části Dukla. Členové Aviatického družstva měli na starost i propagaci letectví. Obecně lze říci, že šlo o podporu vzduchoplavby. Účelem spolku bylo provádění pokusů a vzletů, vypisování cen, pořádání odborných přednášek, vydávání spisů, udržování styků s jinými spolky. Navázat kontakt se snažili například s Aviatickým družstvem v Praze, ale ne vždy tato spolupráce dobře fungovala, jak tomu bylo i při pořádání prvního českého okružního letu. V plánu bylo, že 8.a 9. září 1912 se budou připravovat letci, kteří z Pardubic budou startovat a v Praze budou letcům uděleny ceny<sup>9</sup>. V roce 1911 byly vypsány pro letce dvě ceny po 1.000,- K. Jedna cena byla vypsána pro aviatika, který v okrsku letiště docílí časového rekordu. Druhá cena byla vypsána pro nejdelší let přespolní. První cena se měla uskutečnit v červnu a druhá v měsíci srpnu. V té době trénovalo na pardubickém letišti pět aviatiků se šesti letadly<sup>10</sup>. Vedle Jana Kašpara a Eugena Čiháka zde ještě cvičil Čeněk Barthell na Blériotu a Ludvík Očenášek na jednoplošníku vlastní konstrukce. V jednu dobu měli na pardubickém cvičišti letci k dispozici až pět hangárů.

Pro rok 1914 byla vypsána čestná cena při vzletech českých aviatiků, kteří startovali v Pardubicích. Podmínkou bylo, že družstvu bude předem představený program, který chtěl letec uskutečnit. Družstvo tento program muselo schválit a fungovat jako spolupořadatel nebo jako dozorčí orgán. První, komu tato cena byla udělena, byl Eugen Čihák<sup>11</sup>. Vedle těchto cen

---

<sup>8</sup> Státní okresní archiv Pardubice (dále jen SOkA Pardubice), fond Aviatické družstvo Pardubice 1910 - 1930, inv. č. 3, karton 1 – Korespondence 1911.

<sup>9</sup> Anonym: *První okružní let*. Příloha k číslu 39 Samostatných směrů, nestránkováno, Samostatné směry XII, 1912, č. 39.

<sup>10</sup> Anonym: *Aviatika*. Příloha k číslu 25 Samostatných směrů, nestránkováno, Samostatné směry XI, 1911, č.25.

<sup>11</sup> Anonym: *Aviatické družstvo v Pardubicích*. Neodvislé listy XX, 1914, č.31, s. 7.

padaly návrhy i na vypisování cen za nejlepší konstrukci letadla. Aviatickému družstvu Pardubice chodila korespondence, ve které byly popisovány nejrůznější návrhy strojů určených k létání. Jedním takovým návrhem byl návrh od M. Malachty z Milenova u Hranic na Moravě. Pan Malachta chtěl, aby se Aviatické družstvo podílelo na jeho plánu sestrojení létacího stroje, který by byl užitečnější než aeroplán Wright. Popis stroje z roku 1910 byl podobný dnes známému vrtulníku. „*Mou myšlenkou je zříditi létací stroj na základě strmých vrtulí, které by pohybovaly strojem přímo nahoru a jedné vrtule vodorovné, která by pohybovala strojem vpřed. Vrtule strmé by byly poněkud jinaké než jsou dosud u aeroplánu v užívání, poněvadž tyto málo vzduchu zabírají. Vrtule mnou myšlené měly by po 2 (nebo 4) ramenech poněkud ptačímu křídlu podobných, koncem níže taktéž připevněných. Vrtule hnací a stroje (motory) jako u jiných aeroplánů. Pro 1 osobu by postačily 4 nebo 5 vrtulí po 1 m<sup>2</sup>. Ku sestrojení vzducholodi 15,20 i více vrtulí třeba, dle okolností*“<sup>12</sup>. Byly zde zmíněny i nedostatky letounu Wright: zabírání velké plochy, pak také potřeba velkého obvodu pro vzletnutí. Navíc se letoun musí rychle pohybovat, aby mohl vzletnout. Byly zde stanovené podmínky, za kterých svůj vynález Aviatickému družstvu nabízel. Za odměnu žádá 50%, tedy polovinu zisku, a je ochoten vzdát se priorit jako je patent<sup>13</sup>.

Dalším takovým vynálezcem, který se chtěl s Aviatickým družstvem domluvit, pokud by měli zájem, byl Václav Mizera z Písku. Jeho vynález se týkal zdokonalení letadla.

„*S letadlem tímto jest znemožněno letci ve vzduchu se převrátiti aniž snad spadnouti s ním i kdyby sám letec chtěl, též i zastavení se motoru při letu nepřivede jeho pád*“<sup>14</sup>. Další korespondence ukazuje, že aviatika byla koníčkem především pro majetné. Ve svých dopisech se strojní technik Bohumil Pelant z Dašic obrací na předsedu Aviatického družstva Josefa Prokopa: „*Dovoluji si obrátiti se na Vás, slovutný pane starosto jakožto předsedu aviatického družstva s prosbou zda by bylo ct. av. družstvo ochotno financovati můj vynález přístroje, lterý by dodával aeroplánům naprosté stability. Rád bych se zúčastnil soutěže kterou vypsala Union pour la sécurité en aeropláne, jsem však úplně nemajetný*“<sup>15</sup>. Žádosti se týkaly i prostoru k létání. František Šimůnek z Nuslí žádal v červnu 1911 Aviatické družstvo o propůjčení místa na letišti pro trénování letů a také zdarma místo v hangáru. „*Dovoluji si ctěné Aviatické družstvo mojí žádosti obtěžovati a prosím zdvořile o laskavé sdělení zdali by mě mohlo býti propůjčeno zdarma místo na letišti a v hangáru kde bych mohl uschovati můj aeroplán skoro nový, a pokusy s ním prováděti. Zabývám se již a 1,5 roku touto myšlenkou, a*

<sup>12</sup> SOKA Pardubice, fond Aviatické družstvo Pardubice 1910 – 1930, inv. č. 2, karton 1 – Korespondence 1910.

<sup>13</sup> Tamtéž.

<sup>14</sup> Tamtéž, inv. č. 5, karton 1 – Korespondence 1913.

<sup>15</sup> Tamtéž.

*docílené pokusy v letu jsou dosti uspokojivé, až na to že nemám zde příhodného místa. Největší let co mohu provést jest 200 metrů délky, dále se pustiti nemohu neb je vše obilím pokryto a sám nemám tolik prostředků k náhradě způsobených škod. Proto dovoluji si uctivě prositi ctěné, aviatické družstvo, by mě laskavě vyhovělo a výlohy s dopravou tam hradilo což by činilo kolem 30 K, neb jsem úplně finančně vyčerpán a pro tuto dobu není mi možno výlohy s dopravou letadla hraditi. Doufám že po zdařilých zkouškách, Vám podporu Vaší vynahradím*<sup>16</sup>. Záležitostí, které muselo Aviatické družstvo Pardubice řešit, bylo mnohem více. Řešily se škody spáchané během veřejných letů jako například pošlapání trávy na soukromém pozemku, poškozený plot. Bezpečnost Aviatické družstvo zajišťovalo pomocí četníků. Aviatické družstvo řešilo i finanční částky určené na stavby hangárů. Na adresu Aviatického družstva Pardubice chodily i různé nabídky ohledně možných reklam v novinách či časopisech apod. Některé zprávy pro Aviatické družstvo měly jen informační charakter, jako dopis od ministerstva vnitra, které informovalo o tom, že v Rusku mají nový zákon o vyzvědačství platný od 18.července 1912. V podstatě šlo o to, aby čeští letci v aeroplánu či balónu se nepřibližovali příliš blízko ruské hranici – mohlo jim hrozit nebezpečí<sup>17</sup>.

Jmění Aviatického družstva se skládalo z hotovosti pokladní, která byla tvořena z členských příspěvků, ze vstupného a vkladu na veřejné podniky. Jmění družstva se získávalo také z darů, odkazů apod. Druhou část jmění tvořil rezervní fond a poslední část nemovitosti a spolkový inventář<sup>18</sup>.

Členové Aviatického družstva se dělili na čestné, zakládající, přispívající a činné. Čestným členem se mohla stát osoba nebo sdružení, které se nějakým způsobem zasloužilo o aviatiku. Členem zakládajícím se stal ten, kdo věnoval Aviatickému družstvu minimálně 300 K, buď v celé výši nebo v pěti ročních splátkách. Přispívajícím členem byl ten, kdo platil příspěvek, která stanovila valná hromada a výbor to přijal. Členem činným mohl být každý člověk, který měl zájem o aviatiku a platil příspěvek, jak tomu bylo u přispívajícího člena<sup>19</sup>. Pro rok 1911 byl stanoven příspěvek pro přispívajícího člena 24 K a pro činného člena 12 K<sup>20</sup>. Činní členové měli právo užívat spolkového majetku, právo volného vstupu ke všem podnikům Aviatického družstva – například se mohli účastnit schůzí a podávat návrhy, hlasovat, volit a být voleni.

---

<sup>16</sup> SOkA Pardubice, fond Aviatické družstvo Pardubice 1910 – 1930, inv. č. 3, karton 1 – Korespondence 1911.

<sup>17</sup> Tamtéž, inv. č. 4, karton 1 - Korespondence 1912.

<sup>18</sup> Tamtéž, inv. č. 1, karton 1 – Stanovy 1911.

<sup>19</sup> Tamtéž.

<sup>20</sup> Anonym: *Aviatika*. Příloha k číslu 39 Samostatných směrů, nestránkováno, Samostatné směry XI, 1911, č.23.

Činní členové měli právo účastnit se praktických cvičení a vzletů pod vlajkou a jménem družstva. Mohli si také stěžovat na usnesení výboru nebo na jednání jednotlivých členů valné hromady. Za jistých podmínek mohli organizovat i schůze výboru. Činní členové měli právo nosit klubový odznak Aviatického družstva (viz.příloha č.1). Co se týče členů čestných, zakládajících a přispívajících, tak z výše zmíněného se jich netýkalo například podávání návrhů na schůzích a valných hromadách, hlasování a volby. Také právo stěžovat si na usnesení výboru se jich netýkalo. Zato měli právo vysílat ze svého středu do výboru jednoho zástupce a jednoho náhradníka, kteří tím nabyli na dobu úřední práv člena činného.

Mezi povinnosti členů patřilo například platit řádně příspěvky a dbát na čest a zájmy družstva<sup>21</sup>.

Aviatické družstvo Pardubice vyvíjelo svou nejintenzivnější činnost do vypuknutí 1. světové války. Během války byla činnost veškerých spolků pozastavena. Po roce 1918 činnost Aviatického družstva není tak intenzivní, funguje spíše jen formálně. Máme zprávy, že v roce 1919 Jaroslav Wiesner koupil pro činné členy Aviatického družstva dvě francouzská letadla značky BREGUET.

Za zmínku stojí ještě postavení památníku prvnímu českému letci Janu Kašparovi. Na postavení pomníku v roce 1928 se podílelo Aviatické družstvo v Pardubicích. Také dochází k dalšímu tříštění Aviatického družstva po založení Východočeského aeroklubu a Masarykovy letecké ligy<sup>22</sup>.

Aviatické družstvo v Pardubicích zaniklo 15.prosince 1929, kdy se stalo součástí nově vzniklého Východočeského aeroklubu Pardubice.

Ještě několik slov k nejvýznamnějším osobnostem Aviatického družstva Pardubice. Takovou osobností byl například všestranný baron Artur Kraus (1854 – 1930). Zabýval se mimo jiné vědecky astronomií a ve svém domě v Pardubicích nechal vybudovat vůbec první Lidovou hvězdárnu v Čechách. Zájemci sem mohli chodit zadarmo. Poznatky z hvězdářství získal ve Francii od astronoma Camille Flammariona. Mimo hvězdářství se ještě zabýval tenisem – na zahradě svého domu nechal zřídit i tenisový kurt a také uspořádal turnaj „O mistrovství města Pardubic v Lawn-tennisu“. Zajímal se také o cyklistiku, motorismus a lyžování – byl prvním pardubickým občanem vlastnícím pár lyží, poslaných z Norska. Jeho největším koníčkem však bylo létání. Byla to jeho celoživotní láska. Patřil mezi první průkopníky našeho plachtařského sportu a bezmotorového létání. Už v mládí se zajímal o pokusy v létání v cizině, studoval let ptáků. Zajímal se o cizojazyčnou literaturu a navázal

---

<sup>21</sup> SOKA Pardubice, fond Aviatické družstvo Pardubice 1910 - 1930, inv.č. 1, karton 1 - Stanovy 1911.

<sup>22</sup> SOKA Pardubice, fond Aviatické družstvo Pardubice 1910 – 1930, inventární soupis č. 516.

dokonce osobní styk s německým průkopníkem v letectví ing. Otto Lilienthalem. Nechal si také postavit letadlo s mávavými křídly a konstruoval kluzák podle výpočtu odvozeného od vlastní váhy. Základem propočtu byl pokus s holubem, kterého pak rozporcoval a zjistil zvlášť váhu jeho těla a zvlášť váhu jeho křídel. Na kluzáku (ornitoptéri) pracoval v letech 1882 – 1883<sup>23</sup>. Za tu dobu zhotovil celkem dva typy kluzáků poháněných lidskou silou, ale ani jeden typ ornitoptéry nelétal. Prakticky svou zálibu o letectví mohl uplatnit až o mnoho let později, když Jan Kašpar coby první český letec musel mít při každém svém provozu orgán, kterému se říkalo

„ředitel letu“. Artur Kraus se sám nabídl a pomohl tak Kašparovi. Ředitele letu na veřejných produkcích dělal i Eugenu Čihákovi. Baron Kraus byl také mecenášem. Financoval mimo jiné stavbu Městského divadla v Pardubicích. Jako člen správní rady Akciového pivovaru zúčastnil se i jednání o zbudování tzv. Dělnického domu a o sjednání snesitelných podmínek a obchodních smluv se správou pivovaru<sup>24</sup>. Veškeré zmíněné činnosti nedělal Artur Kraus pro peníze, ale byl to člověk, kterému šlo především o pokrok. Zemřel 21. března 1930 v Pardubicích<sup>25</sup> ve věku 75 let. Po smrti se mu dostalo mnohých poct, byla po něm pojmenována planetka, jedna z ulic na Dukle v Pardubicích a také je po něm pojmenována hvězdárna v ulici Gorkého.

Další významnou osobností Aviatického družstva Pardubice byl jeho předseda ing. Josef Prokop (1872 – 1933). Ve svém životě zastával také mnoho funkcí a vykonával spoustu činností. Vystudoval Vyšší reálku v Pardubicích a poté studoval Vysoké učení technické v Praze, které úspěšně ukončil roku 1893. Poté, co vystudoval, odešel na jednoroční vojenskou službu v Pulji<sup>26</sup>. Pro jeho další život měly velký význam studijní cesty, které podnikl do Německa, Švýcarska, Švédska a Ameriky. Poznatky z cest uplatnil v oblasti podnikání, poněvadž v roce 1904 převzal od své matky továrnu na výrobu mlýnských strojů a vodních turbín. Předtím vedl firmu Josef společně s bratrem Jaroslavem a se svou matkou Františkou. V čele této továrny setrval Josef Prokop 28 let, až do své smrti v roce 1933. V roce 1905 se oženil s Marií Schulzovou, s níž měl dceru Marii a syna Josefa<sup>27</sup>. Josef Prokop neprokázal pouze obchodnické a manažerské schopnosti, ale také schopnosti konstruktérské. Některé výrobky v továrně byly jeho vlastními patenty. Pod značkou „Patent Prokop“ byl

<sup>23</sup> KUBEŠ, A.J.: *Artur Kraus Průkopník českého plachtařství*. Naše vlast ročník V, 1957, č.8, s.117.

<sup>24</sup> SOKA Pardubice, fond Archiv města Pardubice kniha č.1 - Pamětní kniha města Pardubic (1895 – 1933), s.696.

<sup>25</sup> KUBEŠ, s. 117.

<sup>26</sup> KREMLOVÁ, Linda: *Ing. Josef Prokop (1872 – 1933) starosta a továrník v Pardubicích*. Pardubice 2002, s. 7.

<sup>27</sup> KUČEROVÁ, Linda: *Ing. Josef Prokop (1872 – 1933), továrník a starosta v Pardubicích*. In: *Podnikání a podnikatelé v dějinách východních Čech 8*, Hradec Králové 2002, s.144.



vyřáběn například rovinný vysévač, uvedený v roce 1910 na evropský trh. Dalším vlastním patentem byla válcová stolice.

Josef Prokop se věnoval také komunální politice a v letech 1910 – 1913 byl starostou města Pardubic. Za dobu působení v čele města se snažil o moderní rozvoj Pardubic, jejichž byl velkým patriotem. Ne všechny jeho návrhy byly schváleny. Neprošlo schválení podzemní tržnice. Přesto má Josef Prokop zásluhy za převzetí elektrárny do vlastnictví města Pardubic, rozvedení elektrického proudu do okolí a vybudování náměstí před Zelenou bránou. V Pardubicích byl nedostatek ubytovacích míst, a proto Josef Prokop navrhl vybudovat hotel Grand, který byl otevřen v roce 1931. Během války se Prokop jako člen zastupitelstva zabýval otázkou zásobování Pardubic. Navrhoval také zřízení veřejných ohříváren, protože bylo všude nedostatek uhlí.

O vytíženosti Josefa Prokopa svědčí i následující řádky. Byl *„předseda správní rady městských elektrických podniků, člen správní rady Poldiny huti na Kladně, člen předsednictva Ústředního svazu čsl. průmyslníků v Praze a předseda Místní skupiny téhož svazu v Pardubicích, předseda Národohospodářského ústavu východočeského, předseda Průmyslové obchodní a živnostenské poradny v Pardubicích, člen Národohostpodářského ústavu české akademie, člen zkušební komise pro II. státní zkoušku pro stavbu strojů na vysoké škole technické v Praze, člen Obchodní a živnostenské komory v Praze, člen ředitelstva železniční rady v Praze, dlouholetý člen tělocvičné jednoty „Sokol“ v Pardubicích“*<sup>28</sup>.

Mezi další aktivity Josefa Prokopa patřila aviatika, honitba a členství v Rotaryclubu. Jako předseda Aviatického družstva zahajoval schůze a měl hlavní slovo při schválení čestných cen, které byly vypisovány v roce 1914 pro letce, kteří zahajovali let v Pardubicích. Tyto částky měly zvýšit prestiž pardubické aviatiky. Předseda Aviatického družstva Josef Prokop byl zároveň přítelem Jana Kašpara a jako předseda si bral první slovo za účelem gratulace, když na Veselce probíhaly oslavy Kašparových úspěchů. Samozřejmě, že se jako předseda také účastnil jako divák některých letů Jana Kašpara.

Josef Prokop byl opravdu reprezentativní osobností a díky němu se jistě podařilo sehnat některé finanční částky pro Aviatické družstvo. Stejně jako v komunální politice i zde se Josef Prokop občas setkal s kritikou, která se šířila novinami.

Po smrti se mu dostalo mnohých poct. Městská rada se v roce 1934 usnesla zřídit fond Josefa Prokopa v částce 10.000 K. Dalším návrhem bylo pojmenovat železobetonový most

---

<sup>28</sup> Východočeské muzeum v Pardubicích (dále jen VČM Pardubice), fond Slavín pozůstalost, sign. XV/964, Prokop Josef – parte.

přes Chrudimku v Jahnově ulici jeho jménem<sup>29</sup>. Jako jedinému rodákovi z Pardubic se Josefu Prokopovi dostalo atributu: „Otec města a kraje“. Předseda Východočeského Aeroklubu ing. Vencel řekl tato slova: „*Pardubice v letectví zaujímaly místo, které jim po právu patří. Položil tu v tomto směru druhý úhelný kámen. První položil inž. Kašpar, druhý inž. Prokop*“<sup>30</sup>.

Třetí významnou osobou Aviatického družstva v Pardubicích byl bezpochyby otec letce Jana Kašpara, František Kašpar. Byl členem Aviatického družstva a také vlastnil hotel Veselka, kde se konaly večírky a schůze Aviatického družstva. Samotný hotel Veselka byl reprezentativní podnik, který znali jak místní obyvatelé, tak cizinci široko daleko. I díky tomuto místu se šířila sláva prvního českého letce Jana Kašpara. Vždyť v hotelu Veselka pobývaly nejvýznamnější osobnosti, například Antonín Dvořák a Bedřich Smetana, kteří svého času koncertovali v sále „Odeon“ na Veselce. Určitý čas zde také strávil T.G.Masaryk, který zde byl ubytovaný, když navštívil Pardubice. Těchto osobností bylo nespočet, vždyť historie Veselky sahá až do 17. století. Nesmíme zapomínat, že František Kašpar byl také mecenášem, když svému synovi koupil letadlo Blériot a financoval i další jeho aktivity. František Kašpar byl váženým občanem Pardubic. Po jistou dobu byl členem obecního zastupitelstva, členem akciového pivovaru, členem správy cukrovaru a také členem několika vlasteneckých a dobročinných spolků v Pardubicích<sup>31</sup>.

Byli tu ale i jiní členové Aviatického družstva, kteří více či méně přispěli svou činností k jeho fungování. Profesor na místní státní průmyslové škole a akademický malíř Jindřich Kopfstein zastával v Aviatickém družstvu funkci jednatele. Důležitou postavou byl člen Aviatického družstva doktor Jaromír Kučera, který nejednou při veřejných produkcích dával první pomoc ať už Janu Kašparovi, či Eugenu Čihákovi, když byli při pádech poraněni. Místopředsedou byl císařský rada Z. Kruliš a pokladníkem ředitel cukrovaru František Vambera.

V přípravném výboru Aviatického družstva byla situace následující: předsedou byl Josef Prokop, místopředsedou prof. Kopfstein, jednatelem ing. V. Feifar. Členy Aviatického družstva Pardubice byli i lidé, kteří se zabývali několika sporty najednou. Takovým byl například Vincenc Chomrák. V roce 1913 byl dokonce zvolen do výboru Aviatického družstva. Ale vždy šlo o lidi, kteří měli vytvořené určité finanční zázemí, zaujímali jisté vyšší posty v tehdejší společnosti, jako zubní lékař, stavitel, hoteliér, továrník, soudce, notář, vyšší úředník atd.

---

<sup>29</sup> KREMLOVÁ, s.30.

<sup>30</sup> Tamtéž, s. 31.

<sup>31</sup> Anonym: *Otisk parte*. Příloha k číslu 24 Samostatných směrů, nestránkováno, Samostatné směry XIII, 1913, č. 24.

## 1.2. Jan Kašpar

Byl významnou osobností Pardubic počátku 20. století a do dějin se zapsal jako první český aviatik. (Fotografie Jana Kašpara viz. příloha č. 2). Jan Kašpar se narodil 20. května 1883 v Pardubicích. Jeho otcem byl František Kašpar, zámožný měšťan a majitel realit, včetně hotelu Veselka. Matkou Jana Kašpara byla Anna Kašparová, rozená Půlpánová, původem ze Lhoty u Rybitví<sup>32</sup>. Jan Kašpar měl ještě o dva roky mladší sestru Marii, později provdanou za doktora Jana Šedivce<sup>33</sup>, a svobodnou sestru Bohumilu.

Mladý Jan nastoupil do první třídy obecné školy v roce 1888 a prospíval zpočátku se slušnými známkami – na vysvědčení převažovaly jedničky, ale měl i pár dvojek. V následujících letech obecné školy však míval na vysvědčení i nějakou tu trojku. Už jako malý chlapec tíhnul ke sportu. Zajímal se o cyklistiku, poněvadž jeho otec byl zakladatelem cyklistického oddílu v Pardubicích a také mladému Jeníkovi koupil koně, na kterém měl možnost jezdit. Vedle těchto koníčků projevoval mladý Jeník zájem o motocykly. Obecnou školu opustil dne 22.7.1893 a nastoupil do reálky v Pardubicích<sup>34</sup>. Zde již prospíval většinou s odřenýma ušima. Na vysvědčení převažovaly čtyřky. Přesto ústní maturitní zkoušku složil s dostatečným prospěchem 22.6.1901<sup>35</sup>.

V dětství si Jan kromě své sestry Marie hrál také se svými příbuznými Čihákovými, ať už to byl Eugen, Hugo či Valerie, kteří se přistěhovali z dnešního Chorvatska do Pardubic. Nejvíce si však rozuměl s Eugenem, se kterým se stýkal hojně i v dospělosti. Podle Eugena Čiháka byl v dětství Jenda vzteklým a prchlivým klukem<sup>36</sup>, který, když si něco vzal do hlavy, tak s ním nešlo hnout, a tuto vlastnost si udržel až do dospělosti. Po dokončení reálky se Jan Kašpar na podzim roku 1901 zapsal do prvního ročníku vysoké školy technické v Praze. Za studijní obor si vybral stavební inženýrství. Však ještě v témže roce začal studovat obor strojní inženýrství. Tento obor už měl i v následujícím roce řádně zapsaný v průkaze studenta<sup>37</sup>. Jan Kašpar studoval ve školních letech 1901/2 – 1904/5 a druhou státní zkoušku složil v únoru 1907<sup>38</sup>. Než Jan Kašpar přistoupil k druhé státní zkoušce, absolvoval ještě vojenskou prezenční službu. Dne 28.března 1906 byl student Jan Kašpar odveden

---

<sup>32</sup> VČM Pardubice, fond Slavín pozůstalost, karton 2, sign. XI/c/999, ing. Jan Kašpar, osobní doklady.

<sup>33</sup> Národní technické muzeum Praha (dále jen NTM Praha), fond ing. Jan Kašpar 1883 – 1927, svazek IV, inv. č. 98, s. 59.

<sup>34</sup> VČM Pardubice, fond Slavín pozůstalost, karton 2, sign. XI/c/999, ing. Jan Kašpar, osobní doklady.

<sup>35</sup> Tamtéž.

<sup>36</sup> ČIHÁK, Eugen – GEL, František: *Jak jsem létal a padal*. Praha 1965, s. 13.

<sup>37</sup> NTM Praha, fond ing. Jan Kašpar 1883 – 1927, svazek I, inv.č. 95, s. 15.

<sup>38</sup> Tamtéž, s. 30.

k zeměbraneckému pěšímu pluku č. 5, který byl v Pulji<sup>39</sup>. Vojenská služba nebyla to jediné, co Kašpar stihl do doby, než se stal inženýrem. Ještě 8. dubna 1906 zvládl zkoušku z řízení automobilu a dostal tak řidičské oprávnění, které mu bylo vystaveno 9. dubna 1906 v Praze<sup>40</sup>. Potom, co mladý Jan Kašpar dokončil studia na Vysoké škole technické v Praze, rozhodl se udělat si v Mohuči několikaměsíční kurz, který se týkal stavby motorů<sup>41</sup>. Následně se rozhodl najít si práci v Německu.

Psal se rok 1908, když Jan Kašpar odjel do Alteny ve Vestfálsku, kde byl zaměstnán v továrně firmy Bassel a Selve. Pracoval ve válcovně alumínia, mědi a niklu, kde se mohl věnovat novému technickému oboru – výbušným motorům. Konkrétně pracoval v oddělení pro stavbu aluminiových chladičů a součástí vyráběných pro Zeppelinovy vzducholodě<sup>42</sup>. Po celou dobu, co byl ve firmě zaměstnán, se Jan Kašpar pečlivě snažil sledovat německé pokusy, které se týkaly létání vzducholodí. Také ho velmi zajímaly pokusy v letectví u strojů těžších než vzduch. Pravidelně četl noviny, kde se o těchto pokusech dozvídal. Nejvíce ho uchvátily pokusy Louise Blériota.

V době, kdy byl zaměstnán v Německu, měl možnost letět v balónu. I když to pro něj byl nezapomenutelný zážitek, přesto se snažil přemluvit svého šéfa, který byl (na rozdíl od něj) přívržencem strojů lehčích než vzduch, ke stavbě strojů těžších než vzduch. Potom, co se Kašparovi nepovedlo šéfa ke stavbě letadel přesvědčit, rozhodl se z firmy odejít. Bylo to v únoru 1909, kdy se vrátil do Pardubic. Od 29.3.1909 byl zaměstnán v mladoboleslavské automobilce Laurin a Klement<sup>43</sup>. Zde se cesty bratranců opět zkřížily, neboť tu byl zaměstnán i Eugen Čihák jako účetní. Jan Kašpar zde pracoval jako příručí inženýra dílen pro kontrolu a urgenci prací v dílnách<sup>44</sup>. Zde se také seznámil s inženýrem Ottou Hieronymem, který se pro něj stal v pozdější době rivalem v letectví. V tomto zaměstnání Kašpar dlouho nevydržel, protože se pohádal s ředitelem V. Klementem a společně s bratrancem Eugenem Čihákem podali výpověď. V této firmě oba skončili k 1. červenci 1909<sup>45</sup>.

Poté, co se oba bratrance vrátili domů do Pardubic, začali se plně věnovat stavbě letadla. Nejdříve pracovali společně, pak se jejich cesty rozešly. Aviatická činnost Jana Kašpara

---

<sup>39</sup> SVITÁK, Pavel: *První český letec inženýr Jan Kašpar a začátky českého letectví*. Pardubice 2003, s. 18.

<sup>40</sup> VČM Pardubice, fond Slavín pozůstalost, karton 2, sign. XI/c/999, ing. Jan Kašpar, osobní doklady.

<sup>41</sup> PŮCHL, Jiří: *První český letec ing. Jan Kašpar z počátků českého letectví v Pardubicích*. Pardubice 1957, s.3.

<sup>42</sup> SOKA Pardubice, fond Archiv města Pardubice kniha č. 1 – Pamětní kniha města Pardubic (1895 – 1933), s. 245.

<sup>43</sup> VČM Pardubice, fond Slavín pozůstalost, karton 2, sign. XI/c/999, ing. Jan Kašpar, osobní doklady.

<sup>44</sup> Tamtéž.

<sup>45</sup> Tamtéž.

probíhala v letech 1910 až 1912. Více o jeho aviatické činnosti bude zmíněno v jiné části této práce.

Na jaře roku 1913 se otec František Kašpar rozhodl, že syna Jendu ožení. Vydali se společně na statek v Rovni, kde měly probíhat námluvy<sup>46</sup>. Nejen, že z těchto námluv nic nebylo a Jan Kašpar zůstal svobodným mládencem, ale navíc se jeho otec nachladil při cestě automobilem, dostal zápal plic a 3. května 1913 zemřel. Jan Kašpar tudíž zdědil docela veliký majetek. Vedle koně, čtyř krav a dvou vozů to byl především hotel Veselka. Jeho sestra Marie získala 45.000 K<sup>47</sup>. Navíc si oba sourozenci přišli na pěkné peníze prodejem části pozemků, které koupila obec<sup>48</sup>. V době první světové války byl Jan Kašpar 15. srpna 1915 odveden k 98. pluku ve Vysokém Mýtě<sup>49</sup>. Ještě 1. prosince 1915 byl převelen k železničnímu pluku v Korneuburgu, kde za postavení úzkokolejky získal zlatý záslužný kříž<sup>50</sup>. Během války se také dopracoval k hodnosti poručíka.

Po skončení první světové války se Jan Kašpar 28. prosince 1918 přihlásil do československé armády, konkrétně se jednalo o letecký sbor. Již 9. prosince 1919 byl předán do evidence železničního pluku v Pardubicích<sup>51</sup>.

Po odchodu z aktivní vojenské služby pracoval Jan Kašpar na ministerstvu veřejných prací, avšak ani tady dlouho nevydržel. Rozhodl se tedy, že se pustí do podnikání. Jan Kašpar prodal hotel Veselka a dal postavit na svých pozemcích parní pilu. Dne 18. srpna 1920 vznikla firma Václav Polák, ing. Jan Kašpar a spol. s.r.o., závod na zpracování dřeva a obchod s jeho výrobky. Parní pila de facto patřila z poloviny Janu Kašparovi a z poloviny jeho sestře Marii Šedivcové<sup>52</sup>.

Poté, co se Václav Polák rozhodl z firmy vystoupit, zařídil si Jan Kašpar novou firmu, kde měl velký vliv i Bernard Schück, který nebyl zrovna věrohodným člověkem pro obchod<sup>53</sup>. Postupem času se Kašpar začal zadlužovat, až přišel o všechno. Těžkou situaci se rozhodl řešit sebevraždou. Zemřel 2. března 1927. Oficiálně se tvrdilo, že omylem užil větší dávku

---

<sup>46</sup> ČIHÁK, GEL, s.95.

<sup>47</sup> VČM Pardubice, fond Slavín pozůstalost, karton 2, sign. XI/c/999, ing. Jan Kašpar, osobní doklady.

<sup>48</sup> Tamtéž.

<sup>49</sup> SVITÁK, Pavel: *Počátky létání v Pardubicích a ing. Jan Kašpar*. In: Východočeský sborník historický 4. Pardubice 1994, s. 173.

<sup>50</sup> Tamtéž.

<sup>51</sup> Tamtéž.

<sup>52</sup> TETŘEV, Jan: *Bankrot aviatika ing. Jana Kašpara*. In: Východočeský sborník historický 18. Pardubice 2010, s. 210.

<sup>53</sup> Tamtéž.

prášků. Dle názoru archiváře pražského muzea Jana Hozáka, existuje hypotéza, že mohl Jan Kašpar trpět psychickými problémy. Tato hypotéza však není prameny podložena.

### 1.3. Aviatická činnost Jana Kašpara

Jan Kašpar byl první český aviatik a díky němu se staly Pardubice v podstatě kolébkou české aviatiky. Zájem o letectví se u Kašpara začal projevovat již po skončení Vysoké školy technické v Praze, přesněji v době, kdy byl zaměstnán v továrně firmy Bassel a Selve ve Vestfálsku. Zde měl možnost vyzkoušet si létání na strojích lehčích než vzduch, ale jeho více zajímaly stroje těžší než vzduch. Navíc v té době četl v novinách články o prováděných pokusech v létání Louise Blériota, který svými výsledky v létání Kašpara přímo uchvátil. Poté, co ve firmě Bassel a Selve Kašpar neprosadil myšlenku zabývat se letadly těžšími než vzduch, z této firmy odešel. Byl to přece jenom člověk tvrdohlavý a co si vzal do hlavy, to také udělal. Nikdy se netrápil tím, co si o něm lidé myslí, ale šel si za svým vytyčeným cílem. Když přijel do Pardubic, začal přemýšlet, jak sestrojít vlastní letadlo. U zrodu prvního Kašparova letadla stál i jeho bratranec Eugen Čihák, který se na stavbě tohoto letadla také podílel a z počátku vše financoval, protože otec inženýra Kašpara František Kašpar nechtěl o létání ani slyšet. Nebyli to jen tito dva muži, kteří se na stavbě letadla typu „Kašpar systém Kašpar“ podíleli. K ruce jim byl i truhlář Jan Svoboda. Vlastní letadlo tvaru Antoinetty s aluminiovým motorem Anzani o síle 20 HP bylo stavěno v dílně továrny na hospodářské stroje pana Františka Dvořáka<sup>54</sup>.

Spolupráce obou bratraců při stavbě letadla šla zpočátku dobře, pokud vznikly nějaké rozpory, řešily se pouze slovně – nadávkami či onikáním. Pokusy s letadlem na pardubickém cvičišti začaly na začátku roku 1909. Čihák s Kašparem si za městem postavili kůlnu, kam postupně přenesli jednotlivé části letadla. Zpočátku trénovali za jasných nocí, aby se vyhnuli jízlivým poznámkám kolemjdoucích občanů. Oba bratraci jezdili s novým strojem po letišti jen rovně a u toho pohybovali kormidlem sem a tam a nemohli vzlétnout. To jednak proto, že neměli s létáním žádné zkušenosti, ale také proto, že motor neměl dostatečný výkon. Po nějakém čase se do celé záležitosti s létáním vložil František Kašpar, který řekl synovi: „*Jeníčku, jeď do Paříže a kup si silnější motor*“<sup>55</sup>. Jan Kašpar neváhal a rozjel se do Paříže, kde nový motor Anzani o síle 25 HP koupil<sup>56</sup>. Je zde i verze z jiného pramene, kde je

---

<sup>54</sup> SOKA Pardubice, fond Archiv města Pardubice kniha č.1 – Pamětní kniha města Pardubic (1895 – 1933), s.245.

<sup>55</sup> ČIHÁK, GEL, s. 43.

<sup>56</sup> Tamtéž.

uvedeno, že nový motor byl o síle 30 HP, a ještě zmínka o nové vrtuli Chauvierově<sup>57</sup>, poněvadž Kašpar při jednom cvičení narazil do příkopu a vrtuli rozbil. Následovaly nové pokusy o vzletnutí, s upraveným strojem však došlo pouze k delším skokům. Mladému Janu Kašparovi se jednou povedl i let 10 m dlouhý, přeletěl celé cvičiště – tehdy se tam říkalo Na Skřivánku pod lesem, ale přitom letoun opět rozbil<sup>58</sup>. Po těchto neúspěších a hlavně kvůli zprávě o tom, že se Hieronimus chystá létat po Čechách, se Kašpar rozhodl zakoupit si nové letadlo v Paříži. Na nové letadlo dostal peníze od svého otce. Jednalo se o Blériot typu XI. Po Kašparově koupi nového stroje od Blériota se Eugen Čihák rozhodl, že se vydá svou cestou. Nechtěl být pouhým pomocníkem a také se chtěl pokusit konstruovat české letouny. Létat na cizích letounech ho nelákalo. Jan Kašpar si ke svému létání pozval truhláře pana Jana Novotného. Eugen Čihák začal spolupracovat na nových letadlech s bratrem Hugem a s Janem Svobodou. Starý stroj „Kašpar systém Kašpar“ zůstal nakonec Janovi, poněvadž v něm zůstal zabudovaný motor jím koupený v Paříži<sup>59</sup>. Popis nového Blériota bude uveden v následující části této práce.

Kašpar začal cvičit s novým letadlem, aby se naučil co nejrychleji létat. Nechtěl, aby ho Hieronimus, tedy kolega z bývalé mladoboleslavské automobilky, předběhl v úspěších v létání po Čechách. Nejprve začal trénovat rovné lety, poněvadž nevěděl, jak se s letadlem zatáčí. Nechtěl si v Paříži zaplatit kurz v létání, protože byl moc drahý a musel se tedy učit jako samouk. Bylo právě 8. dubna 1910, když konal s tímto strojem první, přece jenom ještě rovné lety. Na cvičišti, na kterém panoval přísný časový režim. Od večera až do svítání probíhala „aviatika“, následně od svítání do 8 hodin pasení dobytka a konečně od 8 do 17 hodin vojenské cvičení<sup>60</sup>.

Jan Kašpar musel tato pravidla respektovat, ale jednou, když se na cvičišti zdržel o něco déle, byl již na cvičišti pasoucí se dobytek. Aviatik trénoval rovný let přes celé cvičiště ve výši asi 10 m a chtěl přistát na konci plochy, kde byl terén nejrovnější. Najednou si všiml, že proti němu běží splašená kráva a on, aby zabránil neštěstí, trhl zprudka výškovým kormidlem, a tím se dostal až do výše cca 20 m<sup>61</sup>. V této výšce prakticky nad Jesenčanky mu nezbylo nic jiného, než se zkusit otočit. Najednou se však letadlo naklonilo vlevo, začalo opisovat kruh a přiletělo znovu na cvičiště. Kašpar pro jistotu provedl ještě jeden okruh a pak přistál. Přistání

---

<sup>57</sup> NTM Praha, fond ing. Jan Kašpar 1883 – 1927, svazek IV, Inv.č. 98, s. 61.

<sup>58</sup> SOKA Pardubice, fond Archiv města Pardubice kniha č. 1 - Památní kniha města Pardubic (1895 – 1933), s. 245.

<sup>59</sup> ČIHÁK, GEL, s. 43.

<sup>60</sup> Tamtéž, s.38.

<sup>61</sup> NTM Praha, fond ing. Jan Kašpar 1883 – 1927, svazek IV, Inv.č. 98, s. 61.

se však nepovedlo, jak mělo, a výsledkem bylo zlomené kolo. Od té doby už prakticky věděl, jak létat. V dalších dnech se snažil zdokonalovat v letu. To znamená, že již 16. dubna 1910 absolvoval nad pardubickým cvičišťem dráhu dlouhou 2 km.

O zlepšení se pokusil 2. června 1910, kdy svůj osobní rekord navýšil na 7 km<sup>62</sup>. Od té doby si již Jan Kašpar více věřil a začal pořádat veřejné vzlety.

Začal létat po Čechách, na Moravě i v Bukovině. Poprvé se veřejně prezentoval na domácím pardubickém cvičišti, kde předvedl 19. června 1910 půlhodinový let před pardubickým obecnstvem, místním hulánským plukem a členy Aviatického družstva. Pro Pardubice byl Kašpar hrdinou a místní kluci ho obdivovali. Pamětník Karel Krpata ve svých vzpomínkách řekl: „*Kašpar před každým startem obrátil čepici štítkem dozadu a z toho byla velká klukovská móda. I když nás maminky třískaly, i když nám páni učitelé dvojkou z mravů za to vyhrožovali, to bylo málo platné, jinak než se štítkem, tedy s kšiltem dozadu, jsme se nikdo venku neobjevili*“<sup>63</sup>. Čepice zůstala štítkem dozadu podle Kašparova vzoru<sup>64</sup>.

Na počátku svých vzletů především v Pardubicích se ceny vstupného pohybovaly kolem 30 haléřů. V té době nebyl Jan Kašpar ještě zkušený aviatik. Dalšími místy, kde Kašpar létal byly Hradec Králové, Prosek u Prahy, Vysočany u Prahy, Jaroměř – Josefov, Olomouc, Hronov, Prostějov, Černovice, Praha, České Budějovice, Čáslav, Vysoké Mýto, Kroměříž, Kolín, Dvůr Králové, Mělník, Jindřichův Hradec, Kralupy, Chrudim, Německý Brod, Benešov, Brno, Krakov, Hodonín, Přerov, Louny, Kutná Hora, Klatovy, Náchod, Turnov, Lomnice nad Popelkou, Choceň, Ústí nad Orlicí, Česká Třebová, Plzeň. Mimo tato zmíněná místa pořádal Kašpar ještě meziměstské lety, a to: Pardubice – Praha – Chuchle, Mělník – Praha, Pardubice – Chrudim, Pardubice- Praha, Čáslav – Pardubice, Vysoké Mýto – Pardubice, Kolín – Pardubice, Pardubice – Dvůr Králové, Pardubice – Kostomlaty. Tyto Kašparovy lety se odehrály v letech 1910 – 1912. Byla i místa, kde Kašpar, ačkoliv let slíbil, z určitých důvodů nakonec neletěl. Například v Roudnici. Tento veřejný vzlet byl ohlašován v novinách v září 1911, ale poněvadž se aviatik nedomluvil s pořadatelem a na konec nevyšlo ani počasí, žádný let se nekonal<sup>65</sup>.

V následujících řádcích budou více rozvedeny některé lety a s nimi spojené zajímavosti. V Hradci Králové konal inženýr Jan Kašpar 3. července 1910 veřejný vzlet, kde předvedl

---

<sup>62</sup> SOkA Pardubice, fond Archiv města Pardubice kniha č. 1 - Pamětní kniha města Pardubic (1895 – 1933), s. 245.

<sup>63</sup> Anonym: *První Čech nad českou půdou...Byl Jan Kašpar prvním českým letcem?* Pochodeň 59, 1970, č. 91, s.7.

<sup>64</sup> Tamtéž.

<sup>65</sup> Anonym: *Aviatika*. Sport a hry X, 1911, č.40, s. 428.



osmu, což patřilo k nejtěžším „aviatickým kouskům“ té doby. Celý vzlet se uskutečnil na vojenském cvičišti u továrny pana Petrofa. Během veřejného vzletu předvedl ing. Kašpar dva hladké lety ve výši 50 a 70 m<sup>66</sup>. V Hradci Králové se sešlo kolem 30 000 diváků<sup>67</sup>. Na počátku veřejných vzletů si Kašpar nechával letadlo dopravovat, ať už nábytkovým vozem nebo vlakem. V momentu, kdy byl aparát dopraven na cvičiště, byl následně smontován pro veřejný vzlet. Někdy byl Blériot nebo jiný stroj pro diváky nějaký čas na místě konání veřejného vzletu vystavován. Kašpar byl v Hradci Králové úspěšný a možná právě proto bylo pak na veřejném vzletu konaném 14.-15. července 1910 v Proseku u Prahy nejprve 30 000 lidí a druhý den až 100 000 lidí<sup>68</sup>. Všichni chtěli vidět létat prvního českého aviatika tam, kde se o to pokoušeli Gaubert, Hieronimus nebo Keidl marně. Janu Kašparovi se začátek programu povedl. Nejdříve po šedesátimetrovém rozjezdu se vznesl do výše 30 m a stoupal až na 70 m. Na obloze předvedl opsaný kruh a také se odvážil udělat „vlny“ výškovým kormidlem. Pobyt ve vzduchu činil cca 11 minut a nejvyšší dosažená výška byla 161 m<sup>69</sup>. Zde ho již poprvé při veřejné produkci čekal karambol, když mu vynechal motor poruchou akumulátoru a stroj tak narazil na mez. Došlo k poškození křídel a rámu letadla. Letec však byl v pořádku. V okolí Prahy létal Jan Kašpar vícekrát. S pořadateli měl uzavřenou smlouvu z 8. července 1910, která se přímo vztahovala k již výše zmíněnému veřejnému letu. Podle smlouvy mělo Aviatické družstvo v Praze zaplatit výlohy za dopravu stroje tam i zpět, navíc hradilo pobyt v Praze a cestovné Kašparovi i jeho dvěma pomocníkům. Honorář byl odstupňován – Kašparovi zaplatili veškerá hotová vydání, jeho pomocníci měli nárok na 10 K denně. Ve smlouvě byly i následující údaje – za desetiminutový vzlet obdrží letec 10% z čistého příjmu, minimálně však 3500 korun<sup>70</sup>. Pokud by počasí nebylo příznivé, mohlo družstvo veřejný vzlet odřeknout. Pokud by tak učinilo na místě, platilo letci a jeho pomocníkům výdaje za cestu. Ve smlouvě bylo několik variant, podle kterých se měl vzlet uskutečnit. Obdobné podmínky měly platit i pro vzlety v Plzni. Jak z jiné smlouvy, vztahující se k veřejnému vzletu v Prostějově, podepsané v srpnu 1910, vyplývá, jednal za Jana Kašpara jeho sekretář Hugo Freund. Zde byly podmínky pro Jana Kašpara ještě o něco přívětivější. Měl obdržet 50% z čistého výtěžku veřejného vzletu, nejméně však 4 000 K. Podmínky pro jeho dva mechaniky zůstaly stejné, 10 K denně. Zde byla ještě uvedena položka 5% z čistého příjmu pro Hugo Freunda, nejméně

---

<sup>66</sup> Anonym: *Vzduchoplavba*. Národní politika XXVIII, 1910 č. 181, s. 6.

<sup>67</sup> SOKA Pardubice, fond Archiv města Pardubice kniha č.1 - Pamětní kniha města Pardubic (1895 – 1933), s. 245.

<sup>68</sup> Tamtéž.

<sup>69</sup> Tamtéž, s. 246.

<sup>70</sup> NTM Praha, fond ing. Jan Kašpar 1883 – 1927, svazek I, inv.č. 95, s. 160.

však 200 K<sup>71</sup>. Je zřejmé, že úspěch a popularita umožnily Kašparovi u veřejných vzletů výhodnější smlouvy.

Rok 1911 znamenal nejúspěšnější rok v aviatické činnosti Jana Kašpara. Již 30. dubna 1911 se Kašpar rozhodl uskutečnit první přespolní let do Chrudimi. Let trval 14 minut, 23 vteřin<sup>72</sup>. Na tento let měl již jiný stroj, ve kterém byl motor Daimler o síle 60 HP<sup>73</sup>.

Když se řekne letec inženýr Jan Kašpar, tak si spousta lidí vybaví právě památný let z Pardubic do Prahy, který se uskutečnil 13. května 1911. Při tomto letu se do organizačních záležitostí vložila spousta lidí. Vždyť také šlo o velkou českou věc, když doposud žádný Čech ani Němec nic podobného v celém Rakousko – Uhersku s úspěchem neprovedl. Redaktor Národních listů V. Heinz byl oficiálním kontrolorem času daného přeletu. Počátek startu hlídal redaktor Jaroslav Kalva z Národní politiky a hned informoval Prahu o začátku letu. Dále se angažovali členové Aviatického družstva Pardubice, kteří zabrali centrály na trati, podél nichž měl Kašpar letět. Jmenovitě šlo o stavitele Emila Kašpara, který čekal přelet v Kolíně, a pak také o starostu Josefa Prokopa, který obsadil centrálu v Českém Brodě. Pro lepší kontrolu trati, kterou měl letec absolvovat, jej ze země sledoval automobil obsazený Eugenem Čihákem, Františkem Kašparem, mechanikem Novotným a redaktorem Kalvou.

Jan Kašpar zahájil svůj let v 6 hodin 13 minut startem z pardubického cvičiště. Let byl ukončen v 7 hodin 45 minut na řepném poli pana Bartoně poblíž Chuchle. Stroj místy vystoupal výše až 800 m. Trať měřila vzdušnou čarou cca 120 km a celková doba letu činila 1 hodinu 32 minut. Janu Kašparovi se tímto výkonem povedl nejdelší cestovní let bez zastávky v celém Rakousko – Uhersku. U lidí tento let vzbudil velkou senzaci, někteří zřízení telefonního úřadu vyšplhali na sloupy telefonního vedení, umístěné na střeše poštovní budovy. Každý chtěl spatřit letadlo Jana Kašpara.

Jiný, avšak neoficiální výškový rekord 785 m držel J. Kašpar od 5. června 1911 po letu v Pardubicích<sup>74</sup>.

Velkou senzaci vyvolal také let z Mělníka do Chuchle dne 6. prosince 1911, kdy si Jan Kašpar za spolucestujícího vybral dlouhodobého přítele, redaktora Národní politiky Jaroslava Kalvu. O přátelství těchto mužů svědčí i fakt, že kromě přátelského oslovení v korespondenci,

---

<sup>71</sup> NTM Praha, fond ing. Jan Kašpar 1883 – 1927, svazek I, inv.č. 95, s. 161.

<sup>72</sup> SOKA Pardubice, fond Archiv města Pardubice kniha č. 1 - Pamětní kniha města Pardubic (1895-1933), s. 268.

<sup>73</sup> NTM Praha, fond ing. Jan Kašpar 1883 – 1927, svazek IV, inv.č. 98, s. 61.

<sup>74</sup> SVITÁK, Pavel: *Počátky létání v Pardubicích a Ing. Jan Kašpar*. In: *Východočeský sborník historický* 4. Pardubice 1994, s. 169.

spolu probírali prodeje a koupě automobilů či letadel. Mohlo jít i o součástky do těchto strojů. Nejednou se Kašpar obracel s nějakou prosbou na redaktora Kalvu. Například, když Jan Kašpar prodal automobil, svou „Esku“, a sháněl nový 4-sedadlový vůz v ceně 4-5 000 korun, obracel se s prosbou na redaktora Kalvu<sup>75</sup>. Redaktor Jaroslav Kalva měl v této oblasti značný rozhled, poněvadž se účastnil autosalónů konaných v Paříži nebo jiných podobných akcí, kde byla vystavována i letadla. Na tyto akce jezdil někdy i Jan Kašpar. Spolupráce Jana Kašpara a Jaroslava Kalvy byla vzájemná. Letec Kašpar o nových poznatcích v letectví taktéž informoval Kalvu. Ten mu pak často dělal reklamu v Národní politice či jménem Kašparovým informoval jiné noviny o záměrech a konáních veřejných vzletů či o úspěších, ale i menších haváriích českého aviatika. Jako příklad poslouží zpráva, kdy Kašpar žádal Kalvu o to, aby dal do Národní politiky a do Sportu a her inzerát o tom, že má na prodej Daimlera<sup>76</sup>.

Velkou senzaci vyvolal ještě let z Mělníka do Chuchle. Šlo vlastně o první Kašparův přespolní let s cestujícím. Konal se 6. prosince 1911. Jana Kašpara s cestujícím redaktorem Kalvou na jednom stroji doplňoval další aviatik - Eugen Čihák, který dosedl na chuchelské závodistiště se svým strojem 5 minut po nich, což znamená, že letěl o něco rychleji, když startoval 10 minut po Kašparovi<sup>77</sup>. Oba letci šťastně přistáli, i když je pravdou, že hned po startu měli oba problémy na svých aparátech. V případě Jana Kašpara šlo o uvolněný řídicí drát levého křídla. Kvůli tomu musel Kašpar přistát a opakovat start. Eugen Čihák měl pro změnu problém s uvolněnou nádržkou na benzín – praskl mu přívod paliva a on musel do konce své cesty řídit aparát jednou rukou, aby druhou mohl poškozenou část přidržovat. Jana Kašpara kousek před cílem potrápil ještě velký tlak vzduchu v benzínové nádrži a následně vysazení motoru, což však chladnokrevně vyřešil zmáčknutím knoflíku automatického zapalovače – motor naskočil<sup>78</sup>. Při tomto letu je možno povšimnout si nejvyšší dosažené výšky, která byla cca 1200 m, což bylo více, než při jiných letech. Avšak přesně se stanovit výška nedá, poněvadž barometr ukazoval do výše 800 m<sup>79</sup>. Celková doba letu byla 42 ½ min<sup>80</sup>. O úspěchu tohoto letu svědčí i fakt, že oběma aviatikům blahopřál místodržitel, kníže Thun. Důvod, proč si za spolucestujícího J. Kašpar vybral právě Jaroslava Kalvu je nejen ten, že byli dobrými přáteli, ale Kalva si moc přál aspoň jednou v životě se proletět.

---

<sup>75</sup> NTM Praha, fond ing. Jan Kašpar 1883 – 1927, svazek I, inv.č. 95, s. 166.

<sup>76</sup> Tamtéž, s. 169.

<sup>77</sup> Anonym: *Nový skvělý úspěch českých aviatiků inž. Kašpara a Eug. Čiháka*. Národní politika XXIX, 1911, č.338, s.5.

<sup>78</sup> Tamtéž.

<sup>79</sup> Tamtéž.

<sup>80</sup> Anonym: *Inženýr Jan Kašpar z Pardubic*. Samostatné směry XII, 1911, č.3, nestránkováno.

Z organizačního hlediska je zajímavý veřejný vzlet v Kolíně v srpnu 1911, kdy pořadatelem nebyl místní Sokol, jak to tak většinou bývalo, ale Athleticko-footballový klub „Kolín“ za podpory aviatického sdružení<sup>81</sup>.

Z jiného ohledu je zajímavý veřejný vzlet ve Vysokém Mýtě, který se uskutečnil 11. června 1911 na cvičišti na Hartech. Tento vzlet byl organizován místním Sokolem a Aviatickým družstvem z Pardubic. Z Aviatického družstva byl ředitelem letu prof. Kopfstein. Ing. Fejfar, E. Kašpar, řed. Vambera a sekretář Freund se na organizaci také podíleli. Na tento veřejný vzlet se přišlo podívat 10 000 lidí, což byla průměrná návštěvnost při veřejných vzletech, ale kdo přišel, ten neprohloupil. Jan Kašpar během svého letu provedl opět osmičku, což byl ve své době vrchol aviatického umu. Největší dosažená výška při tomto vzletu byla 560 m. Kvůli špatnému počasí se diváci mohli z veřejné produkce těšit pouze 17 minut a 17 vteřin. Poté, co ve Vysokém Mýtě předvedl Jan Kašpar veřejný vzlet, rozhodl se letět rovnou do Pardubic. Jeho průměrná rychlost byla 90 km v hodině, i když v následujících veřejných produkcích dosahoval průměrné rychlosti 100 km v hodině, což bylo výsledkem úpravy nosných ploch na letadle vlastní konstrukce, které bylo podobné Blériotu XI, který též vlastnil.

Veřejné vzlety nespočívaly pouze v létání, bylo třeba řešit i různé záležitosti okolo veřejné produkce. Například, kolik bude stát vstupné, které bylo odstupňované – automobilová lóže stála 20 K, místa u hangáru byla po 5 K. Pokud však chtěl člověk ušetřit, mohl si místo koupit i v předprodeji za 4 K. Další místa na cvičišti se pohybovala od 3 K až do 50 haléřů. I když nejlevnější místa ke shlédnutí veřejné produkce stála pouhých 50 h, přesto se našla spousta lidí, kteří na pardubickém cvičišti nechtěli platit a raději stáli na hromadách kompostu na polích, na silnicích nebo se skrývali v lese u vesnice Jesničánky, aby se vyhnuli výběřčím<sup>82</sup>. Pokud se někdo spokojil pouze s prohlédnutím stroje, na kterém ing. Jan Kašpar létal, zaplatil pouhých 30 haléřů<sup>83</sup>. Největší starostí bylo zajistit bezpečí lidí, kteří se neuváženě mohli vtrhnout na plochu, kde aviatik startoval či přistával. Od toho zde byli četníci. K důležitým organizačním věcem patřilo zajištění zvláštních vlaků, které by dopravily občany na veřejný vzlet, a také udělat patřičnou reklamu, která by tyto diváky nalákala. To se dělo buď formou vylepených plakátů, či reklamou v nejrůznějších novinách. V regionálních novinách, jakými byly například Samostatné směry, se staral o Kašparovu reklamu redaktor L. Štěpánek a

---

<sup>81</sup> Anonym: *Vzduchoplavba*. Sport a hry X, 1911, č. 33, s. 343.

<sup>82</sup> Anonym: *Let aeroplánem Pardubice – Králův Hradec – Čáslav – Pardubice*. Neodvislé listy XX, 1914, č. 27, s. 3.

<sup>83</sup> Anonym: *Aviatika*. Příloha k číslu 29 Samostatných směrů, nestránkováno, Samostatné směry XI, 1911, č. 29.

později především v roce 1911 formou rozsáhlého článku v Národní politice jeho přítel redaktor Jaroslav Kalva. Někdy při zaplacení výloh spjatých s veřejným vzletem docházelo k rozporům mezi pořadateli. Stížnosti přicházely na adresu Aviatického družstva Pardubice, které se těmito záležitostmi zabývalo. Jeden takový rozpor nastal právě ve Vysokém Mýtě a za tamní Sokol se tento problém snažil řešit Josef Bečička, který fungoval jako prostředník. Na Aviatické družstvo Pardubic se obracel z důvodu poškozené trávy. Škoda činila 15 K. K poškození trávy došlo při veřejném vzletu konaném ve Vysokém Mýtě 11. června 1911. Trávu zvalely zaparkované automobily a zřízený záchodek. Další nesrovnalost se týkala vylepování plakátů, které měl na starost soukromník z Litomyšle. Ten si za vylepení třiceti plakátů naučtoval 5 K. K těmto faktům Josef Bečička uvedl, že vše zaplatil a teď v podstatě čeká na vyrovnání. K tomu zasílá požadované doklady<sup>84</sup>.

Nemusely to být jen finanční rozpory, na adresu aviatického družstva zasílal Jan Kašpar také doklady za výlohy spojené s veřejnými vzlety. Mezi tyto výdaje patřil například dvakrát telefonát se spořitelnou Vysoké Mýto, cena 1,20 K. Nezbytnou součástí veřejných vzletů bylo telegrafování - v tomto případě telegrafoval Jan Kašpar z Vysokého Mýta redaktoru Kalvovi a jeho výdaje činily 80 haléřů. Další výdaje se týkaly cesty autobusem do Vysokého Mýta a Chocně, následně cesty do Pardubic. Cena činila 5,60 K. Důvodem cesty byla prohlídka letiště<sup>85</sup>. Také se řešila doprava Kašparových zavazadel či zavazadel jeho montérů. V tomto případě za dopravu zavazadel do Vysokého Mýta zaplatil inženýr Jan Kašpar 4,10 K. V té době přišla cesta autobusem z Chocně do Vysokého Mýta pro čtyři osoby na 4,40 K. Další výdaje, na které si Kašpar opatřil různé doklady, se týkaly přespání v hotelu či stravy pro něho a jeho mechaniky. Ve Vysokém Mýtě se výdaje týkaly ještě montérů Novotného, Bečkovského a Šmejzy. Útrata za jejich stravu v hotelu činila 7,88 K. Jiný doklad za účet ze stejného hotelu činil 4 K. Tato cena byla za pokoj pro tři montéry na tři noci. Kašpar měl nejspíš lepší pokoj, a proto za tři noci platil 6 K. Z účtů je možné vysledovat různé zajímavosti, jako například přání Jana Kašpara zaplatit pokojské odměnu 2 K. Takovéto výlohy se rozložily – část platilo Aviatické družstvo Pardubice a část pořadatel ve Vysokém Mýtě, což byla Tělovýchovná jednota Sokol. Ta své finanční záležitosti mohla případně částečně převést na město. V jiných městech mohly být jiné finanční podmínky i výlohy spjaté s veřejnými vzlety. Finanční záruky na sebe mohlo vzít místo Sokola také nějaké soukromé aviatické družstvo, které chtělo ve svém městě veřejný vzlet konat. Ve Vysokém Mýtě se výlohy týkaly také vrácení čtyř lístků za výstavu aeroplánu v hodnotě 1,20 K.

<sup>84</sup> SOKA Pardubice, fond Aviatické družstvo Pardubice 1910 - 1930, inv. č. 3, karton 1 - Korespondence 1911.

<sup>85</sup> Tamtéž.

Pro lepší přehled je třeba zmínit, kolik mohla stát celková útrata v hotelu, případně jiné drobné výdaje za šest červnových dnů ve Vysokém Mýtě. Podle Kašparových dokladů činila celková útrata 43,09 K. Dále placení pojistky za šest dní u pana Steinera činilo 247,27 K<sup>86</sup>. Po konaném veřejném vzletu ve Vysokém Mýtě se Jan Kašpar vrátil do Pardubic. Tento přelet trval 34 minut<sup>87</sup>. I na pardubické cvičišťe přišlo přihlížet jeho přistání 2500 lidí. V Pardubicích se o pořádek a telefonické spojení starali rytmistr Perner, dr. Těšík, baron A. Kraus a ředitel živnostenské banky v Hradci Králové H. Felfel. I zde muselo být pro větší bezpečnost lidí přivoláno četnictvo se strážníky<sup>88</sup>. Tyto cestovní lety měly Kašparovi posloužit k přípravě na let Vídeň – Budapešť – Vídeň o cenu vídeňského listu Die Zeit. Důvodem, proč se během cestovních letů snažil svou rychlost zlepšovat, bylo vypsání odměny 5000 K nejrychlejšímu letci při letu z Budapešti do Vídně. Toto nebyla jediná cena, byly vypsány i jiné, však pouze pro letce Rakouska – Uherska. I když Jan Kašpar tomuto letu obětoval hodně času, například ve dnech 19.-20.června 1911 společně s redaktorem Jaroslavem Kalvou projel celou soutěžní trať automobilem, nakonec se však letu neúčastnil. Je pravdou, že Němci a Rakušané raději viděli vyhrát Němce nežli Čecha, a proto úřady ztrpčovaly Janu Kašparovi život, jak se dalo. Proto musel skládat zkoušku, aby měl mezinárodní pilotní diplom, který byl podmínkou takovýchto letů. Tuto zkoušku bohužel nesložil a navíc na špatném terénu poškodil svůj aparát. Jan Kašpar se už ani nepokusil získat mezinárodní pilotní diplom. S Němci měl Jan Kašpar problémy i v Olomouci, kde se měl konat veřejný vzlet. Místní Němci, sedící na radnici, nechtěli, aby zde Kašpar létal. I když se jim jejich počin nezdařil, alespoň neposílili tramvajovou dopravu směrem k letišti. Z tohoto důvodu se 15 000 diváků muselo dostat na místní cvičišťe pěšky<sup>89</sup>.

Předchozí odstavce jsou jen malým nástinem aviatické činnosti Jana Kašpara.

Dodnes se přesně neví, co bylo skutečným důvodem ukončení Kašparovi aviatické činnosti. Faktem zůstává, že jeho poslední veřejný vzlet se konal v červenci 1912 v Jindřichově Hradci a v roce 1913 už náš první český aviatik nelétal. Jedním z důvodů mohl být i strach poté, co měl v roce 1912 nehodu při letu do Jičína<sup>90</sup>. Pravděpodobnější se však zdá verze, že poté, co mu v roce 1913 zemřel otec, se musel starat o rodinný majetek. Ať už to bylo jakkoliv, faktem je, že nadále doprovázel svého bratrance Eugena Čiháka při

<sup>86</sup> SOkA Pardubice, fond Aviatické družstvo Pardubice 1910 – 1930, inv.č. 3, karton 1 – Korespondence 1911.

<sup>87</sup> SVITÁK, Pavel: *První ...*, s. 86..

<sup>88</sup> Anonym: *Aviatika*. Příloha k číslu 29 Samostatných směrů, nestránkováno, Samostatné směry XI, 1911, č. 29.

<sup>89</sup> SVITÁK, Pavel: *Počátky létání v Pardubicích a ing. Jan Kašpar*. In: Východočeský sborník historický 4. Pardubice 1994, s. 168.

<sup>90</sup> SOkA Pardubice, fond Archiv města Pardubice kniha č. 1 – Pamětní kniha města Pardubic (1895 – 1933), s. 282.

některých jeho veřejných vzletech. Byl i čestným členem různých spolků a nadále byl velmi váženým občanem. Byl činným členem Aeroklubu republiky Československé, také byl členem Č.S. Aviatického klubu Praha nebo členem Svazu lyžařů, vlastnil také aviatickou školu a z veřejného života se tak úplně neztratil. V následujících řádcích je ještě třeba rozvést několik slov k jeho aviatické škole. Prospekty a informace o Kašparově aviatické škole se začaly objevovat již v únoru 1911, v různých novinách, ať už ve Sportu a hrách, v Samostatných směrech, Neodvislých listech či Národní politice. Byly zde možnosti koupit si originál Blériota nebo rady, jak se učit létat za dobrou cenu. V reklamě se člověk mohl dočíst i o tom, že se zde vyrábějí aeroplány a zájemci o aviatiku mohou dostat na požádání další prospekty. Škola vznikla pod záštitou pardubického Aviatického družstva a jejím hlavním provozovatelem byl právě Jan Kašpar. Žáci se nejprve učili jezdit v automobilu, aby pochopili práci motoru a jeho ošetřování. Následovala cvičení s letadly<sup>91</sup>. V roce 1911 měl Jan Kašpar k dispozici čtyři hangáry a sedm letadel<sup>92</sup>. V počátcích otevření aviatické školy měl pro výcvik tři letouny<sup>93</sup>. Není známo, kolik vlastně do aviatické školy chodilo žáků. Je jisté, že tuto školu navštěvoval ing. Wiesner z Chrudimi, ing. Stašík, Zdenko Keck a Polák Tadeusz Hinko<sup>94</sup>. Aviatická škola přestala fungovat někdy kolem roku 1914 - vypuknutí první světové války bylo definitivní tečkou.

Zbývá ještě zmínit, s jakými stroji vlastně Jan Kašpar létal a jaké stroje vlastnil. Jde o velmi problematické téma, poněvadž Jan Kašpar svá letadla neoznačoval a v letounech, s nimiž létal často vyměňoval motor a upravoval jejich konstrukce. Ve všem mu pomáhal truhlář František Novotný. První letadlo vlastnil dohromady s Eugenem Čihákem. Šlo o stroj vlastní konstrukce, někdy označované jako letadlo „Kašpar systém Kašpar“. Šlo o jednoplošník nejvíce podobný tvaru „Antoinetty“ s aluminiovým motorem podle soustavy Anzani o síle 20 HP. Byl to vějířový, vzduchem chlazený tříválcový motor, vyrobený Kašparem. Motor byl moc slabý, a proto Jan Kašpar koupil v Paříži silnější motor Anzani o síle 30 HP. S tímto již ulétl kratší vzdálenosti. Se starším motorem spíše pojížděl po cvičišti. Hlavní technické údaje letounu byly: rozpětí letadla cca 9 m, délka asi 8 m, nosná plocha cca 14 m<sup>2</sup>. Předpokládaná hmotnost letadla 200-250 kg<sup>95</sup>. Zde je třeba říci, že slabý motor nebyl

---

<sup>91</sup> Anonym: *Aviatika*. Neodvislé listy XVII, 1911, č.10, s. 10.

<sup>92</sup> ŠMOLDAS, Zdeněk: *Průkopníci českého letectví*. Hradec Králové 1984, s. 78.

<sup>93</sup> SVITÁK, Pavel: *Počátky létání v Pardubicích a ing. Jan Kašpar*. In: Východočeský sborník historický 4. Pardubice, 1994, s.168.

<sup>94</sup> SOKA Pardubice, fond Archiv města Pardubice kniha č.1 - Pamětní kniha města Pardubic (1895 – 1933), s. 282.

<sup>95</sup> SVITÁK, Pavel: *Letadla ing. Jana Kašpara – 1 letadlo Kašpar systém Kašpar*. In: Východočeský sborník historický 9. Pardubice 2000, s.252.

jediným důvodem, proč stroj nelétal. Dalším důvodem byl nestabilní trup v zadní části letadla, který se kroutil.

Letadlem číslo dvě byl Blériot XI., koupený v Paříži. S tímto aparátem zahájil Kašpar svoje veřejné lety především v Pardubicích, Hradci Králové, Chuchli atd. Stroj měl výrobní číslo 76. Blériot byl jednoplošník o délce 7,92 m. Tento aparát dosahoval celkové šíře 8,68 m. Výška stroje dosahovala 2,80 m. A konečně celková váha letadla činila 210 kg<sup>96</sup>. Kostra letounu byla z jasanového dřeva. Tento stroj byl opatřen směrovým a výškovým kormidlem. Motor letadla byl tříválcový Anzani. Šlo o motor benzínový, čtyřtaktní, o výkonu 22/25 koňských sil při 1400/1600 otáčkách za minutu. Hmotnost motoru byla 60 kg<sup>97</sup>. V pořadí třetí letoun byl znovu Blériot typu XI, koupený v říjnu 1910 od ing. Elpla. Kašpar následně jednoho Blériota v roce 1912 prodal do Japonska ing. Horovi. Druhý Blériot shořel v roce 1913 při požáru hangáru společně s dvěma dalšími jednoplošníky<sup>98</sup>. V pořadí čtvrté letadlo, se kterým létal hlavně v roce 1911, byl model vlastní konstrukce. Šlo o kopii Blériota, ale s těžším motorem Daimler o síle 40 HP a později se stejným typem motoru, ale o síle 60 HP. Tímto letadlem létal Kašpar meziměstské lety. Letoun měl také větší dolet než Blériot. S ním letěl svůj nejslavnější let Pardubice – Praha a letoun je dnes vystaven v Národním technickém muzeu v Praze (viz. příloha číslo 3). Jan Kašpar vlastnil také dvouplošník vyrobený podle britského typu Bristol.

#### 1.4. Bratři Čihákové

Eugen Čihák byl významnou osobností pardubické aviatiky. Narodil se 31.5.1885 ve Vinkovci, což je dnes část Chorvatska<sup>99</sup>. Jeho otcem byl ing. František Čihák, který se zpočátku živil jako stavitel železnic a mostů v uherské části mocnářství. Vydělky otce nebyly vysoké, tak se snažil zbohatnout nakupováním státních losů. Nakonec skutečně vyhrál 300.000,- zlatých a vystoupil ze státní služby<sup>100</sup>. Matkou Eugena Čiháka byla sestra Františka Kašpara, za svobodna Marie Kašparová. Eugen Čihák měl ještě několik sourozenců: staršího bratra Huga a mladší sourozence Valerii, Františka, Marii Irenu (která však rok po svém narození zemřela), bratra Lea a Jana.

---

<sup>96</sup> NTM Praha, fond ing. Jan Kašpar 1883 – 1927, svazek II, inv. č. 96, s. 23.

<sup>97</sup> Tamtéž.

<sup>98</sup> Tamtéž, svazek IV, inv. č. 98, s. 61.

<sup>99</sup> NTM Praha, fond Eugen Čihák 1885 – 1958, inv.č. 30, s. 24.

<sup>100</sup> ČIHÁK, GEL, s. 11.



Poté, co se jeho otec stal movitým, rozhodl se vrátit do Čech, konkrétně do Pardubic, kde žili jejich příbuzní - Kašparovi. Psal se rok 1891, kdy se vrátila rodina Čiháků do Pardubic<sup>101</sup>. František Čihák koupil v Pardubicích statek paní Vackové, kde následně celá rodina žila. Později koupil ještě statek v Janovičkách, pivovar v Kostelci nad Orlicí a žulové lomy ve Skutči<sup>102</sup>. Pro děti bylo největším problémem naučit se český jazyk, poněvadž ten Eugen moc neovládal, stejně jako jeho sestra Valerie, která se také ještě narodila a žila ve Vinkovci. Místo toho mluvili německy, chorvatsky a maďarsky<sup>103</sup>. Eugen Čihák začal navštěvovat obecnou školu v Pardubicích v září 1891. V roce 1895 propadl ve čtvrté třídě z náboženství – údajně proto, že ho učitel viděl jíst při přijímání. Ročník musel opakovat<sup>104</sup>.

Také je známo, že v letech 1899/1900 navštěvoval C.k. vyšší reálnou školu v Pardubicích, kde se mu prospěchově příliš dobře nevedlo. Na tuto školu byl přijat z třetí třídy měšťanské školy. Jeho pravidelné známky na vysvědčení byly hlavně trojky a čtyřky. Dne 17. září 1901 nezvládl opravnou zkoušku ze zeměpisu a dějepisu. Nakonec třídu neopakoval, ale pravděpodobně odešel na vyšší obchodní školu do Hradce Králové, kde chodil do přípravky<sup>105</sup>.

V březnu roku 1902 zemřel otec Eugena, František Čihák. Po jeho smrti se přišlo na to, že jeho účetní Hainz zpronevěřil veliké peníze, a tím rodinu Čihákových připravil o část jejich majetku<sup>106</sup>. Mimo školy se Eugen zajímal o motocykly, jezdil na koni a také se učil hrát na klavír, stejně jako jeho sestra Valerie. Po přípravě v Hradci Králové nastoupil Eugen Čihák na Obchodní akademii v Chrudimi. Psal se školní rok 1902/1903. V té době již byla jeho matka majitelkou lomů Pardubice č.34. a jeho strýc František Kašpar se stal jeho poručníkem<sup>107</sup>. Bohužel ani v Chrudimi se Eugenovi příliš nevedlo. Na vysvědčení neměl žádnou jedničku a navíc z vyučovacích předmětů jako byla němčina propadl v pololetí, ale v druhém pololetí 17.září 1903 je opravil na dostatečné. Předměty, z kterých měl v průběhu studia na této škole alespoň dvojky, byly matematika, obchodní nauka a krasopis. Eugen Čihák nepatřil zrovna k žákům, kteří by měli vzorné chování, jak vyplývá z jeho vysvědčení, kde měl také zapsané

---

<sup>101</sup> SVITÁK, Pavel: *První ...*, s. 32.

<sup>102</sup> ČIHÁK, GEL, s. 14.

<sup>103</sup> NTM Praha, fond Eugen Čihák 1885 – 1958, inv. č. 30, s. 7.

<sup>104</sup> ČIHÁK, GEL, s. 15.

<sup>105</sup> VČM Pardubice, fond Slavín pozůstalost, sign. XI/499, Čihák Evžen.

<sup>106</sup> ČIHÁK, GEL, s.23.

<sup>107</sup> VČM Pardubice, fond Slavín pozůstalost, sign. XI/499, Čihák Evžen – Vysvědčení z Obchodní akademie v Chrudimi.

čtyři neomluvené hodiny a sníženou známku z chování. Na této škole propadl z chemie, když nezvládl opravnou zkoušku, konanou 17. září 1903<sup>108</sup>.

Na konec se Eugen rozhodl neopakovat ročník a odešel studovat Obchodní akademii do Prahy, kde jeho bratranec Jan Kašpar začal studovat na vysoké škole technické. Zde spolu také oba bratrance bydleli. Po skončeném vyučování na obchodní akademii chodíval Eugen Čihák za Janem Kašparem tajně na přednášky, aby také něco z vysoké technické školy pochytíl<sup>109</sup>. V Praze nakonec obchodní akademii dostudoval<sup>110</sup>. V roce 1904 si Eugen Čihák udělal řidičský průkaz na automobil<sup>111</sup>. Po ukončení studia byl odveden k vojenské jednorozhodní službě u císařských tyrolských myslivců v Innsbrucku a Roverettu<sup>112</sup>. Po ukončení vojenské služby pracoval Eugen v Praze v obchodním domě U Nováků ve Vodičkově ulici<sup>113</sup>. Bylo to již v roce 1907. S prací nebyl spokojen, a tak odešel do Pottenbrunnu v Rakousku pracovat do továrny na výrobu kakaa<sup>114</sup>. Mezitím se Jan Kašpar vrátil z Německa a Eugen Čihák dal v továrně výpověď. V té době se cesty bratrance opět spojily. Rozhodli se společně, že půjdou pracovat do továrny na automobily Laurin a Klement do Mladé Boleslavi. Jak již bylo zmíněno v předešlé kapitole, u firmy byli oba bratrance zaměstnáni od 29. března 1909, Eugen jako pomocný úředník v účtárně. Oba dva pak ve firmě skončili k 1. červenci 1909<sup>115</sup>.

Po návratu do Pardubic se již Eugen Čihák plně věnoval aviačnické činnosti, která bude rozvedena v jiné části této práce. V době první světové války se Eugen Čihák hlásil dobrovolně k letectví. Nechtěl jít na vojnu jako pěšák, proto se přihlásil v Innsbrucku k letectvu<sup>116</sup>. Nějaký čas působil ve Vídni v Arsenalu, následně v Ošprechu a také dělal učitele ve Vídeňském Novém Městě. Jelikož byl Eugen Čihák Čech, neměli v něj Rakušané důvěru a nechtěli mu svěřit letadlo, ale nakonec přece jenom na italskou frontu letěl. Byl ale sestřelen a tím pro něj válka skončila<sup>117</sup>. Eugen byl postřelen do zad, a tak musel trávit nějaký čas v nemocnicích. Důvodem hospitalizace nebylo jen postřelení během průzkumného letu v květnu 1916, ale i to, že již nechtěl bojovat za rakousko - uherské mocnářství a raději

---

<sup>108</sup> VČM Pardubice, fond Slavín pozůstalost, sign. XI/499, Čihák Evžen – Vysvědčení z Obchodní akademie v Chrudimi.

<sup>109</sup> NTM Praha, fond Eugen Čihák 1885 – 1958, inv. č. 30, s. 7.

<sup>110</sup> ČIHÁK, GEL, s.23.

<sup>111</sup> Tamtéž, s. 22.

<sup>112</sup> NTM Praha, fond Eugen Čihák 1885 – 1958, inv. č. 30, s. 7.

<sup>113</sup> SVITÁK, Pavel: *První...*, s. 33.

<sup>114</sup> ČIHÁK, GEL, s. 25.

<sup>115</sup> VČM Pardubice, fond Slavín, karton 2, sign. XI/c/999, ing. Jan Kašpar, osobní doklady.

<sup>116</sup> ČIHÁK, GEL, s. 134.

<sup>117</sup> NTM Praha, fond Eugen Čihák 1885 – 1958, inv. č. 30, s. 24.

simuloval, že je i jinak nemocný. Po válce, v roce 1919 se Eugen Čihák oženil a v roce 1920 se novomanželům Eugenovi a Anně Čihákovým narodil syn Evžen<sup>118</sup>.

Bratr Hugo sehnal Eugenovi pracovní místo mechanika na pražském letišti Kbely. Zde vykonával po nějakém čase i funkci správce provozu. V roce 1935 se stěhovali zaměstnanci letiště z Kbel do Ruzyně, ale zde Eugen Čihák dlouho nevydržel. Vypukla druhá světová válka a Eugen se rozhodl z letiště ovládaného Němci odejít. Práci získal u své švagrové, ženy svého nejmladšího bratra Jana, která vlastnila malou nákladní automobilovou dopravu. Zde se Eugen staral o opravu a údržbu aut<sup>119</sup>.

Od února 1952 nastoupil Eugen Čihák jako referent u národního podniku Pozemní stavby v Praze<sup>120</sup>. Poté, co byl dopravní referát u Pozemních staveb zrušen, stal se skladovým revidentem na stavbě, kde využil i účetnický výcvik. Eugen Čihák až do své smrti měl zájem o aviatiku, dokonce v červnu 1955, poté co oslavil sedmdesáté narozeniny, vzletl ve Vrchlábí coby pilot na letadle Svazák – Praga a obletěl Sněžku<sup>121</sup>. Eugen Čihák zemřel v Praze 8. května 1958<sup>122</sup> po delší vleklé chorobě ve věku 73 let.

Bratr Hugo Čihák se narodil 15. února 1884 v chorvatské Župani. Do Pardubic přijel na podzim roku 1889, kde žil u strýce Františka Kašpara. Tentýž rok začal navštěvovat místní obecnou školu<sup>123</sup>. Hugo Čihák studoval druhou třídu obecné školy v Praze (září 1890). Od třetí třídy navštěvoval opět obecnou školu v Pardubicích. Po obecné škole studoval na pardubické reálce, kterou úspěšně ukončil maturitní zkouškou 16. června 1902<sup>124</sup>. Stejně jako jeho bratranec Jan Kašpar také Hugo studoval Vysoké učení technické v Praze<sup>125</sup>. Není přesně známo, proč Hugo Čihák nedostudoval obor stavební inženýrství na C.k. české vysoké škole technické v Praze, ale bezpečně je známo, že v roce 1907 byl „vymazán“ pro nezaplacení školného za letní semestr<sup>126</sup>. V letech 1907 – 1908 už byl Hugo Čihák vlastníkem skutečských lomů a firmy „Inž. Františka Čiháka syn“<sup>127</sup>.

Po vypuknutí první světové války byl 1. února 1915 povolán k činné službě okresního velitelství ve Vysokém Mýtě. Během války byl na albánské, ruské i italské frontě. Po

---

<sup>118</sup> ČIHÁK, GEL, s. 145.

<sup>119</sup> ČIHÁK, GEL, s. 165.

<sup>120</sup> Tamtéž, s. 179.

<sup>121</sup> LADÝŘOVÁ, Ludmila: *O prvenství ve vzduchu bojoval se svým bratrance celý život*. Pardubické noviny, ročník 9, 2000, č. 123, s.14.

<sup>122</sup> Tamtéž.

<sup>123</sup> SVITÁK, Pavel: *První...*, s. 31.

<sup>124</sup> Tamtéž, s. 32.

<sup>125</sup> NTM Praha, fond Eugen Čihák 1885 – 1958, inv.č. 30, s. 7.

<sup>126</sup> SVITÁK, Pavel: *Hugo Čihák*. Zprávy Klubu přátel Pardubicka, ročník XLVI, 2011, č. 11 a 12, s. 347.

<sup>127</sup> SVITÁK, Pavel: *První...*, s. 32.

skončení války si podal přihlášku do československé armády. Avšak 31. května 1920 byl z armády propuštěn pro „nedbalé konání služby“ a byl přeřazen do zálohy<sup>128</sup>. Po nějakou dobu pracoval jako úředník na ministerstvu veřejných prací. V té době zde pracoval i jeho bratranec Jan Kašpar. Na podzim roku 1923 začal pracovat jako úředník československých státních aerolinií, kde byl zaměstnán až do roku 1939. Poté, co československé státní aerolinie obsadili nacisti, přišel o práci a živil se pěstováním ovoce. O Hugovi je také známo, že zůstal celý život svobodný a zemřel 12. května 1946<sup>129</sup>.

Několik slov je nutno také říci k jeho mladšímu bratrovi Františkovi Čihákovi, řečenému „Franci“. Narodil se 24. prosince 1891 v Pardubicích. O jeho studiu je známo, že ve studijním roce 1908/1909 navštěvoval IV. třídu reálky na Královských Vinohradech<sup>130</sup>. Z jiných dostupných pramenů bylo zjištěno, že absolvoval státní průmyslovou školu v Brně. Byl též aviatikem, který své pokusy konal na svém letounu opatřeném motorem Anzani o třiceti koňských silách<sup>131</sup>. O jeho pardubické aviatické činnosti bude více zmíněno v další části této práce.

### 1.5. Aviatická činnost bratrů Čihákových

Zájem Eugena Čiháka o létání se projevil prakticky už v dětství, kdy pozoroval lety vran. Protože on ani jeho bratranec inženýr Jan Kašpar nevěděli, jak vlastně přesně vypadá letadlo, hledali inspiraci i u těchto ptáků.

Na počátku 20. století oba bratrance četli zprávy v novinách o pokusech vzlétnout, především o bratřích Wrightových a L. Blériotovi, kteří je svými výkony uchvátili nejvíce.

V roce 1909 se také pro lepší představivost jeli oba bratrance podívat na veřejný vzlet L. Blériota ve Vídni<sup>132</sup>. S prvními nákresy či náčrtky letadla začali Kašpar a Eugen Čihák již v době, kdy pracovali v Mladé Boleslavi. První typ letadla začali bratrance stavět poté, co skončili jako zaměstnanci v Mladé Boleslavi a vrátili se do Pardubic. Zpočátku vše financoval Eugen Čihák, poněvadž měl peníze z dědictví po svém otci. Později se do financování letadla vložil i otec Jana Kašpara, František Kašpar. První společné letadlo bylo postaveno na počátku roku 1910. Šlo o letoun vlastní výroby, později nazvaný „Kašpar systém Kašpar“. Toto letadlo pro své špatné konstrukční vlastnosti a slabý motor až na nějaké skoky nikdy nelétalo.

---

<sup>128</sup> SVITÁK, Pavel: *Hugo Čihák*. Zprávy Klubu přátel Pardubicka, ročník XLVI, 2011, č. 11 a 12, s. 351.

<sup>129</sup> Tamtéž.

<sup>130</sup> SVITÁK, Pavel: *První...*, s. 33.

<sup>131</sup> NTM Praha, fond Eugen Čihák 1885 – 1958, inv. č. 30, s. 52.

<sup>132</sup> Tamtéž, s. 36.

Po marných pokusech na pardubickém cvičišti, kdy se oba bratřenci snažili vzlétnout, rozhodl se otec Jana Kašpara, že synovi dá peníze, aby si mohl v Paříži koupit originál Blériot. Tím se cesty Eugena Čiháka a Jana Kašpara rozešly. Eugen Čihák netoužil jen létat, chtěl také stavět česká letadla. V tom se v zásadě lišil jeho pohled na létání. Zatímco Jan Kašpar, ač si dělal malé úpravy či opravy na letounech sám, nikdy letadla nekonstruoval. Pokud se o to pokusil, tato letadla nikdy nevzlétla. Toto se týká i prvního letounu „Kašpar systém Kašpar“. Rozchod obou bratřenců nastal nejspíš v průběhu března 1910 při zkouškách společně postaveného letadla. Společné letadlo si nakonec ponechal Jan Kašpar, protože v něm byl jím zafinancovaný motor. Eugen se nakonec spojil se svým starším bratrem Hugem a nejspíš v dubnu 1910 započala stavba letadla vlastní konstrukce.

Začátkem měsíce května si bratři Čihákové podali žádost o povolení stavby hangáru<sup>133</sup>. Dne 31.5.1910 rozhodla technická kancelář městské rady na základě podané žádosti Huga Čiháka o „*povolení ku zřízení hangáru pro letadlo na dobu jednoho roku a za pronajmutí obecního pozemku. Povoluje se za nájem 10 K*“<sup>134</sup>. Hangár byl postaven někdy kolem poloviny června 1910 a byl dřevěný<sup>135</sup>.

Hugo Čihák se aviatice začal věnovat poté, co se Eugen rozhodl s Janem Kašparem dále nespolupracovat. I když Hugo zkoušel létat a učil se v Paříži na zakoupeném letadle Saulnier, nikdy veřejně nelétal jako jeho bratr Eugen. Je pravdou, že i po příjezdu do Pardubic ještě na pardubickém cvičišti cvičně několikrát létal, ale toť vše z jeho aviatické činnosti. Hugo byl ale důležitý pro samotnou organizaci Eugenových veřejných letů, kdy vlastně působil jako jeho manažer a dojednával termíny. Také komunikoval s novináři, třeba s Jaroslavem Kalvou z Národní Politiky, například o odložení nějakého plánovaného veřejného vzletu. V jednom dopise měl Jaroslav Kalva za úkol napsat do Národní Politiky, že vzlet plánovaný 8.6. 1913 v Praze bude odložen z důvodu účasti Eugena Čiháka ve Vídni. Také v dopise Kalvu žádá, aby o této věci informoval časopisy, které o vzletu již psaly<sup>136</sup>. Hugo byl důležitý i proto, že Eugen v době, kdy se rozešel s bratřencem Janem Kašparem, zůstal prakticky bez finančních prostředků, které vynaložil na první nezdařilý pokus sestaveného letadla „Kašpar systém Kašpar“, a proto mohl být rád, že Hugo koupil v Paříži za 8.000,- franků jejich první koupené letadlo značky Saulnier. Takže byl i svým způsobem mecenášem pro aviatickou věc. Peníze měl také po svém otci a navíc vlastnil lom ve Skutči, jak již bylo výše zmíněno. Hugo Čihák

---

<sup>133</sup> SVITÁK, Pavel: *První ...*, s. 56.

<sup>134</sup> SOkA Pardubice, fond Archiv města Pardubice (1850 – 1945), kniha č. 148 – Protokol Městské rady 1910.

<sup>135</sup> SVITÁK, Pavel: *První ...*, s. 56.

<sup>136</sup> NTM Praha, fond Eugen Čihák 1885 – 1958, inv.č. 30, s.107.

byl také hlavním konstruktérem letadel, s kterými pak Eugen létal. Zde se mu hodila i nedokončená vysoká škola, kde se učil statiku, a byl schopen provádět pevnostní výpočty. Z jeho konstrukční činnosti byl nejpovedenějším návrhem letoun Rapid, který se mohl srovnávat s nejlepšími francouzskými a jinými letadly v zahraničí. Tento stroj byl navrhovaný a stavěný v roce 1912, v době, kdy Eugen byl ve stavu nemocných po své letecké havárii 26.8.1912<sup>137</sup>.

Eugen ve spolupráci s bratrem Hugem také pomáhal konstrukčně, ale i manuálně letadla stavět. Motorům rozuměl, poněvadž v dětství navštěvoval dílnu Vincence Chomráka. Zde byly opravované motocykly značky Laurin a Klement. Eugen zde pochytil určité vědomosti o strojích. Další informace o strojích získal u Františka Dvořáka, který měl v Pardubicích továrnu na hospodářské stroje. Kamarádil se se synem továrníka Oldřichem Dvořákem, proto měl do továrny přístup. Tam se naučil pracovat s vrtačkou a se soustruhem. Další vědomosti pochytil i v kovárně, která byla součástí továrny<sup>138</sup>. Nově postavená letadla pak Eugen Čihák zalétával. Bratrům Čihákovým byly k ruce při stavbě letadel ještě zámečník Vávra, zvaný „Hagedon“, a pan Novotný. Někdy přiložil pomocnou ruku i truhlář Jan Svoboda, který pomáhal hlavně Janu Kašparovi. Eugen Čihák se podílel na návrzích letadel i na jejich stavbě a opravě. Byl však ale především pilotem. Někdy musel řešit opravy letadel na místě, i když k tomu nebyl jako montér oblečen. Ale nebylo zbylí, a tak Čihák coby samouk zkoušel letadla před veřejným letem narychlo opravit. Ne vždy se to podařilo. Jak o tom například psaly Samostatné směry při vzletu v Poděbradech, z důvodu poruchy na letadle musel být veřejný vzlet odložen<sup>139</sup>.

Pilotní zkoušku dělal v Pardubicích, aby mohl létat po Čechách. Tato zkouška se konala 12. října 1911<sup>140</sup>. Další pilotní zkoušku složil Eugen Čihák 7. května 1912. Šlo o internacionální zkoušku a stal se diplomovaným pilotem č. 51<sup>141</sup>. Poté, co získal diplom, mohl se zúčastnit letů na mezinárodní úrovni. Také proto, že měl tento diplom, zúčastnil se Schichtova letu. Takový diplom Kašpar nikdy nezískal. V novinách bylo uvedeno, že Eugen Čihák získal tento diplom 7. května 1913<sup>142</sup>. Prameny se v datech rozcházejí. I když měl Eugen Čihák pilotní zkoušku, přesto musel někdy před pořádaným veřejným vzletem

---

<sup>137</sup> SVITÁK, Pavel: *Hugo Čihák*. Zprávy Klubu přátel Pardubicka, ročník XLVI, 2011, č. 11 a 12, s. 350.

<sup>138</sup> ČIHÁK, GEL, s. 21.

<sup>139</sup> Anonym: *Denní zprávy a schůze*. Příloha k číslu 47 Samostatných směrů, nestránkováno, Samostatné směry XI, 1911, č. 47.

<sup>140</sup> NTM Praha, fond Eugen Čihák 1885 – 1958, inv.č. 30, s. 36.

<sup>141</sup> Tamtéž, s. 24.

<sup>142</sup> Anonym: *Distanční let Vídeň – Praha – Litoměřice – Brno – Vídeň – Pešť – Vídeň*. Sport a hry XIII, 1914, č.12, s. 189.

podniknout zkušební let před komisí a ta další pořádání veřejného vzletu na základě této zkoušky povolila. To bylo stejné jako u inženýra Kašpara. Poté, co se stal Eugen Čihák diplomovaným pilotem č. 51 v Rakousku, už před komisí létat nemusel. Eugen Čihák létal po Čechách, na Moravě, ale i v Ošprechu. Tento aviatik se poprvé cvičně předvedl před pardubickým obecnstvem, tvořeným převážně Aviatickým družstvem, v dubnu 1911. Nešlo ještě o veřejný let, ale bylo to první vystoupení s bratrancem Kašparem. Neodvislé listy napsaly, že šlo „o první letecký „cross –country“ v Čechách“<sup>143</sup>.

Je nutné zmínit místa, kde Eugen Čihák v letech 1911 – 1914 létal. Byly to Poděbrady, Jičín, Chrudim, Německý Brod, Praha, Ústí nad Orlicí, Kutná Hora, Turnov, Mladá Boleslav, Brno, Louny, Brandýs nad Labem, Klatovy, Hradec Králové, Prostějov, Benešov, Rakovník, Hodonín, Rokycany, Kralupy, Boskovice, Jilemnice, Plzeň, Rychnov. Mimo výše zmíněná místa pořádal Eugen Čihák ještě meziměstské lety, a to Pardubice – Chrudim; Mělník – Praha; Pardubice – Čáslav – Pardubice; Pardubice – Vysoké Mýto – Jaroměř – Pardubice – Přelouč; Pardubice – Mladá Boleslav.

Stejně jako Jan Kašpar, také Eugen Čihák, i když let slíbil, tak z nějakých důvodů občas nakonec neletěl. Příkladem je první veřejný let v Poděbradech, kdy pro poruchu stroje byl let přeložen z počátku července na konec července roku 1911. Někdy mohlo jít o příslibení účasti Eugena na jiném prestižnějším letu, třeba ve Vídni v červnu 1913, a z toho důvodu se odložil let v Praze, který se nakonec konal až v říjnu téhož roku. Rozdíly mezi inženýrem Kašparem a Eugenem Čihákem přece jenom byly: Eugen Čihák daleko více se snažil dodržet slíbené termíny, a i když se někdy stalo, že neletěl, přesto si tolik letů dopředu nenechal nasmlouvat jako Kašpar, který pak svým závazkům často nedostál. Jan Kašpar byl v jiné pozici. Byl přece jenom prvním českým letcem a mohl si vybírat. Eugen Čihák začal létat déle a již zde pár letců bylo, a tudíž si daleko víc musel hledět své spolehlivosti. Zvláštní postoj zaujímaly k Eugenu Čihákovi noviny. Na jednu stranu mu přejí mnoho zdarů v jeho létání – to je v případě pořádání prvního veřejného vzletu v Poděbradech. Na druhou stranu ho hanějí, pomlouvají a poučují, jak by se mělo správně létat. Také se v novinách, především v místním pardubickém tisku, šířily mylné zprávy, o tom, že Eugen je žákem Kašparovým. Také byla v novinách opomíjena zásluha Eugena Čiháka na prvním postaveném společném letadle, později nazvaném „Kašpar systém Kašpar“, kdy byla v podstatě vyzdvížena práce Jana Kašpara na návrhu a konstrukci letadla i motoru. O Čihákovi je jen zmínka, že Janu Kašparovi pomáhal. Za to noviny nezapomněly připomenout, že nešťastnou náhodou při

---

<sup>143</sup> Anonym: *Aviatické výkony v Pardubicích*. Neodvislé listy XVII, 1911, č. 21, s. 11.

zkoušce vrtule na tah narazil Eugen Čihák do vrat hangáru a letadlo značně poškodil<sup>144</sup>. Pro lepší představivost budou v následujících řádcích uvedeny konkrétní příklady. Samostatné směry 1.července 1911 uvedly: „*pan Evžen Čihák podniká v neděli dne 2.t.m. veřejný vzlet v Poděbradech. Přejeme odvážnému mladíku mnoho zdaru! Ještě jednou pane inž. E Čiháku mnoho zdaru!*“ *k první cestě ve vzduchu*<sup>145</sup>. Jinde se objevilo, jak je Eugen Čihák odvážným aviatikem, a když bude ve své práci pokračovat, dosáhne značných úspěchů<sup>146</sup>. Samostatné směry 4. listopadu 1911 uvedly, že si Eugen Čihák dělá falešnou reklamu, na chystané veřejné vzlety. Mělo jít o to, že Čihák uváděl, že poletí s Kašparem, který nemohl létat, protože v té době neměl k dispozici žádné letadlo. Někdy naopak Čiháka potkala finanční ztráta, právě proto, že mu Kašpar udělal negativní reklamu. Kašparovi se nepovedla veřejná produkce v Českých Budějovicích a pak, když zde rok na to létal Eugen Čihák, mnoho lidí nechtělo zaplatit z obavy, že produkce nedopadne dobře, a proto většina diváků přihlížela zdarma z povzdálí. Kritika se týkala i používání titulu inženýr. V tomtéž článku Čiháka kritizují, že let z Pardubic do Chrudimi nebyl tak povedený, jak noviny uváděly, když stroj zakolísal kvůli poruše. Další kritika se týkala reklamy, kdy bylo uvedeno, že Eugen Čihák poletí s pasažérem a nakonec letěl sám. V neposlední řadě se kritika týkala i drahého vstupného.

„*Celý let pana Čiháka trval 12 minut. Obecenstvo nebylo právě tak nadšeno, jak se psalo, krátkým požitkem, který mu byl za velkou cenu poskytnut*“<sup>147</sup>. I zmínka, že se bylo na vzlet podívat málo lidí, nebyla pro Čiháka kladnou reklamou<sup>148</sup>. K Janu Kašparovi se alespoň český tisk vyjadřoval rozhodně šetrněji, pokud se dopustil nějakého přešlapu či nedodržel slib vzletu, než jak tomu bylo u Eugena Čiháka. V Samostatných směrech dne 11. listopadu 1911 se kritika Eugena Čiháka týkala toho, jak naskakuje do letadla. „*Četli jsme nedávno, že pan Čihák uvedl stroj v pohyb, v okamžiku jakoby kouzelnou silou nadzvedl se zadek letadla poněkud do výše, poté předeš, mezi čímž aviatik pan Čihák velice nebezpečným skokem pružně vskočil do rozjetého letadla a již vznášel se ve výši. Takovéto věci nás zesměšňují před cizinou. Vždyť ví celý svět dnes, že musí aviatik seděti ve stroji a pak spouští motor a stroj, který držen jest na místě několika lidmi, vypuštěn bývá teprve na povel sedícího aviatika*“<sup>149</sup>. Co se týče ještě poučování Eugena Čiháka, tak v Samostatných směrech z 8. července 1911 se

---

<sup>144</sup> Anonym: *Aviatika*. Příloha k číslu 25 Samostatných směrů, nestránkováno, Samostatné směry XI, 1911, č. 25.

<sup>145</sup> Anonym: *Sport*. Samostatné XI, 1911, č. 32, nestránkováno.

<sup>146</sup> Anonym: *Vzlet p E. Čiháka v Jičíně*. Příloha k číslu 47 Samostatných směrů, nestránkováno, Samostatné směry XI, 1911, č. 47.

<sup>147</sup> Anonym: *Sport*. Samostatné směry XI, 1911, č. 49, nestránkováno.

<sup>148</sup> Tamtéž.

<sup>149</sup> Anonym: *Aviatika*. Samostatné směry XI, 1911, č. 50, nestránkováno.



objevil článek o nezdařeném vzletu v Poděbradech z důvodu poruchy letadla: „*Takovýto nezdařený let nesmí odstrašiti p. Čiháka od dalších prací, radíme mu však, aby přibral do hangáru vždy dobrého montéra, který by bez rukavic a bez tašky pod paží potřebné na stroji obstaral*“<sup>150</sup>. Většího uznání v létání se Eugen Čihák dočkal až v době, kdy už Jan Kašpar nelétal. Je pravda, že pokud létali spolu, (například let Mělník – Praha), veškerý tisk vyzvedl oba letce za dobré výkony.

## 1.6. Harmonogram letů Eugena Čiháka

**Rok 1911:** Konec dubna 1911 – první cvičný let Eugena Čiháka společně s Kašparem na pardubickém letišti před Aviatickým družstvem a místním obyvatelstvem<sup>151</sup>.

2.7. – byl plánován veřejný vzlet Eugena Čiháka v Poděbradech, ale pro poruchu letadla nelétal<sup>152</sup>.

16.7. – první veřejný vzlet Eugena Čiháka uskutečněný v Poděbradech<sup>153</sup>.

12.10. – domluveno, že Jan Kašpar a Eugen Čihák poletí ráno z Pardubic do Jičína, kde se měl konat v neděli veřejný vzlet Eugena Čiháka, nakonec neletěl pro poruchu motoru Gnome. Vytékal mu olej z motoru a nepřišel na závadu<sup>154</sup>.

15.10. – realizovaný veřejný vzlet v Jičíně<sup>155</sup>.

19.10. – Pardubice-Chrudim a zpět, první delší přespolní let Eugena Čiháka<sup>156</sup>.

28.10. – vznesl se Eugen Čihák z pardubického cvičiště, aby dolétl do Chrudimi, kde měl startovat v neděli ve tři hodiny. Nad Jesničankami mělo letadlo poruchu a zřítilo se k zemi, načež bylo do Chrudimi dopraveno po silnici připevněné za vozem s řepou<sup>157</sup>.

29.10. – veřejný vzlet uskutečněný v Chrudimi<sup>158</sup>.

5.11. – původně naplánovaný, ohlašovaný veřejný vzlet v Německém Brodě, ale z důvodu špatného počasí (silný vítr) přeložen o týden<sup>159</sup>.

---

<sup>150</sup> Anonym: *Sport*. Příloha k číslu 33 Samostatných směrů, nestránkováno, Samostatné směry XI, 1911, č. 33.

<sup>151</sup> Anonym: *Aviatika*. Příloha k číslu 23 Samostatných směrů, nestránkováno, Samostatné směry XI, 1911, č. 23.

<sup>152</sup> Anonym: *Sport*. Příloha k číslu 33 Samostatných směrů, nestránkováno, Samostatné směry XI, 1911, č. 33.

<sup>153</sup> Anonym: *Vzduchoplavba*. Sport a hry X, 1911, č. 31, s. 327.

<sup>154</sup> Anonym: *Denní zprávy a schůze*. Samostatné směry XI, 1911, č. 46, nestránkováno.

<sup>155</sup> Tamtéž.

<sup>156</sup> Anonym: *Aviatika v Čechách*. Sport a hry X, 1911, č. 44, s. 479.

<sup>157</sup> Anonym: *Sport*. Samostatné směry XI, 1911, č. 49, nestránkováno.

<sup>158</sup> Tamtéž.

<sup>159</sup> Anonym: *Zmařený let v Německém Brodě*. Sport a hry X, 1911, č. 46, s.503.

12.11. – realizovaný veřejný vzlet v Německém Brodě<sup>160</sup>. Důvodem, proč Eugen Čihák od veřejného vzletu v Německém Brodu nepořádal žádný další, byla příprava před Mělníkem – 3. prosince. V neděli 26. listopadu 1911 provedli Čihák s Kašparem na pardubickém cvičišti tréninkové lety, šlo o krátké zdařilé lety, které měly význam zkoušek, před jejich plánovaným veřejným letem 3. prosince na Mělníku<sup>161</sup>.

3.12. – uskutečněný veřejný vzlet v Mělníku<sup>162</sup>.

6.12. – uskutečněný let Mělník - Praha<sup>163</sup>.

10.12. – uskutečněný veřejný vzlet Praha<sup>164</sup>.

**Rok 1912:** Veřejný vzlet ohlašovaný 7. a 8. dubna v Ústí nad Orlicí, z důvodu špatného počasí se konal pouze v pondělí 8. dubna. V neděli z důvodu vichřice a sněhových přeháněk veřejný vzlet zrušen<sup>165</sup>.

5.5. – realizovaný veřejný vzlet v Kutné Hoře<sup>166</sup>.

12.5. – uskutečněný veřejný vzlet v Turnově<sup>167</sup>.

19.5. – veřejný vzlet v Mladé Boleslavi<sup>168</sup>.

26.5. – veřejný vzlet v Brně pouze ohlašován, ale z důvodu špatného počasí (přeháňky a vichr) vzlet odložen<sup>169</sup>.

2.6. – veřejný vzlet v Brně pouze ohlašován, ale z důvodu špatného počasí odložen na 6.6.<sup>170</sup>.

3.6. – v pondělí podnikl Eugen Čihák výlet nad Brnem, kde kroužil 26 minut<sup>171</sup>.

6.6. – uskutečněný veřejný vzlet v Brně<sup>172</sup>. Po veřejném vzletu v Brně nelétal z důvodu několika- denní choroby a také připravoval konečnou úpravu dvousedadlového letadla s motorem o síle 100 HP. S tímto letadlem také trénoval<sup>173</sup>.

---

<sup>160</sup> Anonym: *Eugen Čihák opět létá za větru*. Sport a hry X, 1911, č. 47, s. 512.

<sup>161</sup> Anonym: *Vzduchoplavba*. Sport a hry X, 1911, č. 49, s. 538.

<sup>162</sup> Anonym: *Aviatický týden inž. Kašpara a E. Čiháka*. Sport a hry X, 1911, č. 51, s. 552.

<sup>163</sup> Tamtéž.

<sup>164</sup> Anonym: *Zkouška aviatikova*. Sport a hry X, 1911, č. 51, s. 555.

<sup>165</sup> Anonym: *Odvážný let Eugena Čiháka*. Sport a hry XI, 1912, č. 16, s. 177.

<sup>166</sup> Anonym: *Vzduchoplavba*. Sport a hry XI, 1912, č. 20, s. 232.

<sup>167</sup> Anonym: *Eugen Čihák létá krásně v Turnově*. Sport a hry XI, 1912, č. 21, s. 247.

<sup>168</sup> Anonym: *Eugen Čihák v Mladé Boleslavi*. Sport a hry XI, 1912, č. 22, s. 257.

<sup>169</sup> Anonym: *Vzduchoplavba*. Sport a hry XI, 1912, č. 23, s. 270.

<sup>170</sup> Anonym: *Vzduchoplavba*. Sport a hry XI, 1912, č. 24, s. 283.

<sup>171</sup> Anonym: *Eugen Čihák konečně mohl létat*. Sport a hry XI, 1912, č. 25, s. 295.

<sup>172</sup> Tamtéž.

<sup>173</sup> Anonym: *Vzduchoplavba*. Sport a hry XI, 1912, č. 30, s. 356.

21.7. – pouze ohlašovaný veřejný vzlet v Jindřichově Hradci, kde měli létat Eugen Čihák s Kašparem, ale pro silný déšť byl let zrušen<sup>174</sup>. O týden později v Jindřichově Hradci létal již jen Kašpar, Čihák měl smluvený termín v Lounech.

28.7. – realizovaný veřejný vzlet v Lounech<sup>175</sup>.

4.8. – uskutečněný veřejný vzlet v Českých Budějovicích<sup>176</sup>.

18.8. – realizovaný veřejný vzlet v Písku<sup>177</sup>.

25.8.– pouze ohlašovaný veřejný vzlet v Táboře, kde měl létat Kašpar s Čihákem, ale z důvodu deště byl let přeložen na 1. září<sup>178</sup>. Nakonec nekonáno z důvodu Čihákovy letecké nehody.

26.8. – Eugen Čihák se zřítíl z výšky 60 metrů na pardubickém cvičišti, když trénoval se svým novým letadlem na první Okružní let Český. Pro jeho zranění okružní let odložen<sup>179</sup>.

8.-9.9. – byl plánován první Okružní let Český, kde byl Eugen Čihák přihlášen<sup>180</sup>. V první polovině října 1912 vykonal Čihák svůj první cvičný let od své letecké nehody na pardubickém cvičišti. Po této letecké zkoušce, kdy zároveň testoval opravený motor GNÔME z Paříže, přijal angažmá v Brandýse nad Labem.

20.10. – Brandýs nad Labem – první veřejný vzlet konaný od jeho letecké nehody<sup>181</sup>.

27.10. – uskutečněný veřejný vzlet v Klatovech<sup>182</sup>. Důvodem, proč Čihákova sezóna skončila na konci října, byl jednak plánovaný Okružní let Český, který byl poprvé odložen pro Čihákovo zranění a z podzimu odložen pro špatné počasí na období mezi dubnem a červnem. Toto může být i jedním z důvodů, proč Čihák začal s veřejnými vzlety až v květnu 1913. Mimo to, že nemuselo vždy vyjít počasí na zrovna plánovaný vzlet. Přes to Eugen Čihák v zimě nezhálel. V prosinci dokončil stavbu svého nového jednoplošníku a o Štědrém dnu podnikl zkušební let s novým letadlem.

29.12. – další Čihákův zkušební let. Tentokrát zalétl i do kraje<sup>183</sup>.

**Rok 1913: 3.5. – Hradec Králové - uskutečněný veřejný vzlet a následně přelet Hradec Králové - Pardubice<sup>184</sup>.**

---

<sup>174</sup> Anonym: *Vzduchoplavba*. Sport a hry XI, 1912, č. 30, s. 356.

<sup>175</sup> Anonym: *Vzduchoplavba*. Sport a hry XI, 1912, č. 32, s. 380.

<sup>176</sup> Anonym: *Veřejný vzlet E. Čiháka v Budějovicích v neděli odpo.* Sport a hry XI, 1912, č. 33, s. 387.

<sup>177</sup> Anonym: *E. Čihák nad Pískem*. Sport a hry XI, 1912, č. 35, s. 411.

<sup>178</sup> Anonym: *Vzduchoplavba*. Sport a hry XI, 1912, č. 36, s. 427.

<sup>179</sup> Anonym: *Těžký úraz Eugena Čiháka*. Sport a hry XI, 1912, č. 37, s. 436.

<sup>180</sup> Tamtéž.

<sup>181</sup> Anonym: *Vzduchoplavba*. Sport a hry XI, 1912, č. 44, s. 516.

<sup>182</sup> Anonym: *Vzduchoplavba*. Sport a hry XI, 1912, č. 45, s. 524.

<sup>183</sup> Anonym: *Vzduchoplavba*. Sport a hry XII, 1913, č. 2, s. 26.

11.5. a 12.5. – uskutečněný veřejný vzlet v Bohušovicích<sup>185</sup>. Pak byly ohlašovány novinami veřejné vzlety 18. května v Prostějově a 25. května v Přerově<sup>186</sup> - ten se však nekonal.

22.5. – uskutečněný veřejný vzlet v Prostějově<sup>187</sup>.

15.-22.6. – Ošprech u Vídně – let ohlašován novinami v tomto termínu. Eugen Čihák po Prostějově nepořádal veřejné vzlety. Přípravoval se na Ošprech<sup>188</sup>.

6.7. – veřejný vzlet realizovaný v Benešově<sup>189</sup>.

13.7. – uskutečněný veřejný vzlet v Rakovníku<sup>190</sup>.

27.7. – uskutečněný veřejný vzlet v Hodoníně<sup>191</sup>.

10.8. – realizovaný veřejný vzlet v Rokycanech<sup>192</sup>.

24.8. – realizovaný veřejný vzlet v Kralupech<sup>193</sup>.

31.8. – realizovaný veřejný vzlet v Boskovicích<sup>194</sup>.

7.9. – uskutečněný veřejný vzlet v Jilemnici<sup>195</sup>.

14.9. – uskutečněný veřejný vzlet v Plzni<sup>196</sup>.

28.9. – uskutečněný veřejný vzlet v Jičíně<sup>197</sup>.

12.10. – uskutečněný veřejný vzlet v Rychnově nad Kněžnou<sup>198</sup>.

19.10. – uskutečněný veřejný vzlet v Praze<sup>199</sup>.

**Rok 1914:** 19.4. se Eugen Čihák připravoval na distanční let v Praze. Let měl být rozdělen na dva díly, první Vídeň – Praha – Litoměřice – Brno – Vídeň měl být proveden ve dnech 19.-23. dubna. Druhý – Vídeň – Ráb – Pešť – Vídeň, ve dnech 24.-26. dubna. V roce 1913 tento let neuskutečněn pro nízký počet přihlášek. Eugen Čihák byl zde jediným letcem československé národnosti. Podnět k tomuto letu dala firma Schichtova, když věnovala 100.000,- K jako cenu<sup>200</sup>.

---

<sup>184</sup> Anonym: *Eugen Čihák cestuje*. Sport a hry XII, 1913, č. 18, s. 237.

<sup>185</sup> Anonym: *Eugen Čihák v Bohušovicích*. Sport a hry XII, 1913, č. 19, s. 253.

<sup>186</sup> Tamtéž.

<sup>187</sup> Anonym: *Vzduchoplavba*. Sport a hry XII, 1913, č. 21, s.281.

<sup>188</sup> Tamtéž.

<sup>189</sup> Anonym: *Vzduchoplavba*. Sport a hry XII, 1913, č. 27, s. 355.

<sup>190</sup> Anonym: *Vzduchoplavba*. Sport a hry XII, 1913, č. 28, s. 371.

<sup>191</sup> Anonym: *Vzduchoplavba*. Sport a hry XII, 1913, č. 31, s. 403.

<sup>192</sup> Anonym: *Vzduchoplavba*. Sport a hry XII, 1913, č. 32, s. 414.

<sup>193</sup> Anonym: *Vzduchoplavba*. Sport a hry XII, 1913, č. 34, s. 433.

<sup>194</sup> Anonym: *Vzduchoplavba*. Sport a hry XII, 1913, č. 35, s. 444.

<sup>195</sup> Anonym: *Vzduchoplavba*. Sport a hry XII, 1913, č. 36, s. 456.

<sup>196</sup> Anonym: *Vzduchoplavba*. Sport a hry XII, 1913, č. 37, s. 466.

<sup>197</sup> Anonym: *Běžné zprávy*. Příloha k číslu 45 Samostatných směrů, nestránkováno, Samostatné směry XIII, 1913, č. 45.

<sup>198</sup> Anonym: *Vzduchoplavba*. Sport a hry XII, 1913, č. 41, s. 512.

<sup>199</sup> Tamtéž.

<sup>200</sup> Anonym: *Distanční let Vídeň – Praha – Litoměřice – Brno – Vídeň – Pešť – Vídeň*. Sport a hry XIII, 1914, č. 12, s. 189.

3.5. – uskutečněný okružní let Pardubice – Čáslav a zpět<sup>201</sup>.

10.5. – pouze novinami ohlašovaný okružní let Pardubice – Jaroměř – Mladá Boleslav – Přelouč - Pardubice<sup>202</sup>.

17.5. – uskutečněný okružní let Pardubice – Vysoké Mýto – Jaroměř – Přelouč - Pardubice<sup>203</sup>.

24.5. – uskutečněný okružní let Pardubice – Přelouč a zpět<sup>204</sup>.

6.6. – uskutečněný let Pardubice – Mladá Boleslav<sup>205</sup>.

7.6. – uskutečněný okružní let Pardubice – Bohdaneč a zpět<sup>206</sup>.

Pro lepší představu o tehdejších letech a o okolnostech s nimi spjatých je třeba se ještě blíže seznámit s veřejnými lety Eugena Čiháka. Veřejné vzlety se konaly většinou mezi 16. a 17. hodinou. Pokud tomu tak nebylo, důvodem mohlo být buď špatné počasí nebo v podzimních měsících dřívější stmívání.

Doba Čihákových letů při veřejných produkcích se za normálních okolností ( to znamená, pokud nenastala závada na letadle nebo se nezhoršilo počasí) pohybovala od 12 do 30 minut. Pokud byl silný vítr, ale Čihák přesto letěl, produkci mohl zkrátit i na cca 7-8 minut. Nejkratší veřejná produkce, kterou Čihák ve své letecké kariéře předvedl trvala cca 3-4 minuty, a to v Poděbradech. Důvodem zkrácení letu byla závada na letadle. Naopak nejdelší půlhodinovou produkci konal v Lounech. Při veřejných produkcích se Eugen Čihák nad letištěm nejčastěji pohyboval ve výškách od cca 200-400 metrů nad zemí.

Když se rozhodl kroužit nad letištěm a blízkým okolím, pak dosahoval vyšší výšky. Pokud byl silný vítr a Eugen Čihák se přesto rozhodl letět, pro svoji bezpečnost létal v nižších výškách od několika metrů až po 200 metrů nad zemí. Pro tehdejší letouny byl nebezpečný vítr již o síle 18m/s. Optimální síla větru pro vzlet byla kolem 6-7 m/s.

Ačkoliv byl Eugen Čihák odvážným letcem, jak často bývalo psáno v novinách, přesto se někdy rozhodl na plánovaných veřejných produkcích neletět. Mezi tyto důvody patřily hrozící déšť, vichřice, déšť s krupobitím nebo se sněhem. Pokud se nejednalo o počasí, důvodem byla také porucha na letadle. V takovýchto případech někdy alespoň následovala výstava aeroplánu nebo přednáška o aviatice, kterou například pronesl redaktor Jaroslav Kalva v Brně. Tehdy z důvodu špatného počasí Čihák nemohl letět. Eugen Čihák, když letěl po větru nad

---

<sup>201</sup> Anonym: *Pardubice*. Osvěta lidu XIX, 1914, č. 33, nestránkováno.

<sup>202</sup> Anonym: *Pardubice*. Osvěta lidu XIX, 1914, č. 33, nestránkováno.

<sup>203</sup> Anonym: *Aviatika*. Osvěta lidu XIX, 1914, č. 37, nestránkováno.

<sup>204</sup> Anonym: *Pardubice*. Osvěta lidu XIX, 1914, č. 38, nestránkováno.

<sup>205</sup> PŮCHL, Jiří: *První český letec ing. Jan Kašpar z počátku českého letectví v Pardubicích*. Pardubice 1957, nestránkováno, vzadu připojen seznam letů E. Čiháka.

<sup>206</sup> Anonym: *Pardubice*. Osvěta lidu XIX, 1914, č. 42, nestránkováno.

Brnem, dokázal letět i rychlostí přes 100 km/hodinu<sup>207</sup>. Čihák (stejně jako jeho bratranec Kašpar) byl samouk a podle toho probíhala i jeho veřejná produkce. Na začátku pořádání produkcí Eugen Čihák létal opatrně. Spíše v kruzích a v nižších výškách. Postupem času začal stejně jako Kašpar předvádět osmičky, což byl vrchol aviatického umu tehdejší doby. Dalo by se říci, že v květnu 1912 již Čihák dosáhl vrcholu svých možností na stroji vlastní konstrukce, když v Mladé Boleslavi kromě zmíněných osmiček předváděl bleskové sklouznutí k zemi z velké výšky a několik metrů nad zemí opět nabíral výšku. O tom, že si v létání skutečně věřil, svědčí i fakt, že před ukončením produkce létal podél obecnstva. V následujících produkcích až do letecké nehody v srpnu 1912 předváděl nadále takovéto kousky. Nebál se dělat „vlnky“, kdy se pouštěl téměř k zemi, načež opět stoupal do výšky. V Lounech předváděl při produkci dokonce ostré zatáčky.

Eugen Čihák si při svých produkcích vybíral nejen místa, kde před ním létal jeho bratranec Kašpar, ale i místa, kde letce ještě nespatriili. Například v Jilemnici či v Brně. Na veřejné produkce nechával Čihák letadlo buď dopravit rozmontované vlakem a pak dále autem nebo na produkci přilétl, jako to dělával Kašpar.

I Eugena Čiháka (stejně jako jeho bratrance Kašpara) stihla občas nějaká letecká nehoda. Nejčastějšími příčinami mohlo být uvolnění nádržky na benzín, která následně porušila kabely zapalovače. V Německém Brodě mu vynechal motor za letu, kdy pracovaly pouze dva válce<sup>208</sup>. V Brně zase rozbil vrtuli z důvodu nárazu větru na aparát<sup>209</sup>. V Plzni měl také jen menší nehodu, když mu při přistávání praskla pneumatika a tyčka nahrazující třetí kolo<sup>210</sup>. Jindy Čihákovu nehodu způsobilo prasknutí hlavního drátu nesoucího nosné plochy po prudkém nárazu větru. Nejhorší nehoda, která Eugena Čiháka potkala, byla 26.8.1912 při cvičném letu nad Pardubicemi, kdy trénoval na první Okružní let Český a zřítíl se z výšky 60 metrů, a to na pardubické cvičišťě. Byl potlučený, samá oděrka. Z levé nohy silně krvácel a měl otřes mozku<sup>211</sup>. Příčinou letecké nehody bylo vychýlení či špatné upevnění směrového kormidla<sup>212</sup>. Poté, co se uzdravil, létal na veřejných produkcích opatrněji. Noviny už nepsaly o Čihákových exhibicích v aviatice jako před nehodou.

Ta takzvaná cvičišťě či letišťě, na kterých při produkcích Čihák a Kašpar létali, byly buď pozemky města či pozemky soukromníků. Šlo o improvizovaná letišťě, například o louku.

---

<sup>207</sup> Anonym: *Eugen Čihák konečně mohl létat*. Sport a hry XI, 1912, č. 25, s. 295.

<sup>208</sup> Anonym: *Eugen Čihák opět létá za větru*. Sport a hry X, 1911, č. 47, s. 512.

<sup>209</sup> Anonym: *Vzduchoplavba*. Sport a hry XII, 1913, č. 37, s. 466.

<sup>210</sup> Anonym: *Eugen Čihák konečně mohl létat*. Sport a hry XI, 1912, č. 25, s. 295.

<sup>211</sup> Anonym: *Těžký úraz Eugena Čiháka*. Sport a hry XI, 1912, č. 37, s. 436.

<sup>212</sup> NTM Praha, fond Eugen Čihák 1885 – 1958, inv. č. 30, s. 18.

Často šlo o propůjčený prostor, na kterém jindy cvičili vojáci. Jako zajímavost lze uvést, že při vzletu v Lounech propůjčil pozemek pro konání veřejného vzletu i kníže Schwarzenberg<sup>213</sup>.

Mezi pořadatele Čihákových letů patřil nejčastěji Sokol, ale někdy šlo o spojení Sokola s úředníky. Alespoň v jednom případě, v Německém Brodě, pořádal let Klub cyklistů českomoravského pohoří v Německém Brodě.

O bezpečnost na letištích se starali hasiči, četníci, eventuálně jízdní odbor Sokola.

Ředitelem Čihákových letů byl často pan Jirásek z Chrudimi nebo z Pardubic baron A. Kraus. Ceny vstupného na veřejných vzletech nemusely být vždy stejné. V květnu 1912 při vzletu v Kutné Hoře se ceny míst pohybovaly takto: autolože a lože 20 K, I. místo 4 K, II. místo 2 K, III. místo 1 K<sup>214</sup>. V roce 1914 se ceny pohybovaly takto: I.místo 4 K, II. místo 2 K, III. místo 1 K, dělníci 50 h<sup>215</sup>. Když Eugen Čihák konal své produkce, jeho nejmladší bratři Leoš a Jan byli ještě dětmi. Přesto se snažili pomáhat – prodávali lístky na veřejné vzlety.

Ještě by mělo být něco řečeno o obecnstvu, které na Čihákovy produkce chodívalo. Mezi největšími osobnostmi, které viděly Čihákovu produkci, byli místopředseda kníže Thun s rodinou, viceprezident místopředsedství rytíř Vojáček, poslanci Hráský, Kramář, Rašín. Nechyběli zde ani bývalí zaměstnavatelé z automobilky v Mladé Boleslavi ředitelé Laurin a Klement. I po tom, co Jan Kašpar přestal létat, pravidelně Eugena Čiháka doprovázel na produkcích. Kromě Čechů se přišli na Čihákovu produkci podívat také Němci, kteří v podstatě byli rivaly nejen v aviatice. Průměrná návštěvnost letů Eugena Čiháka byla kolem 5.000 osob. Když létal s Kašparem v Praze, létání přihlíželo na 50.000 obyvatel z Prahy a okolí. Někdy však návštěvnost byla nižší, kolem 1.000-1.500 osob, ale tato čísla byla někdy i způsobena špatným počasím. Bohužel, i když vstupné nebylo příliš drahé, stávalo se, především na jihu Čech a v Praze, že lidé přihlíželi bez placení. Buď se snažili dostat nějakým způsobem zadarmo co nejbliže k letišti, nebo jim stačilo sledovat produkci z větší vzdálenosti, aby nemuseli platit vstupné. Vše bylo o to smutnější, že ať už Jan Kašpar nebo Čihák si většinu veškeré přípravy před produkcí platili z vlastní kapsy. Neměli sponzory, jako tomu bylo například v Německu či Francii. Až mnohem později, když Eugen Čihák začal organizovat okružní lety, začalo Aviatické družstvo Pardubice vypisovat odměny za určité lety. Za okružní let konaný 17. května 1914 získal Čihák od Aviatického družstva Pardubice

<sup>213</sup> Anonym: *Vzduchoplavba*. Sport a hry XI, 1912, č. 32, s. 380.

<sup>214</sup> Anonym: *Vzlet aviatika Evžena Čiháka na Horách Kutných*. Samostatné směry XII, 1912, č. 24, nestránkováno.

<sup>215</sup> SOkA Pardubice, fond Aviatické družstvo Pardubice 1910 - 1930, inv. č. 6, karton 1 - Korespondence 1914.

odměnu 300 K<sup>216</sup>. Šlo vlastně o čestnou cenu, která byla udělována českým aviatikům, startujícím z Pardubic. Tyto ceny byly vypisovány až nedlouho před 1. světovou válkou. Jeho okružní let je zajímavý i z jiného ohledu. V dopise Ryplovi z roku 1923 Eugen Čihák uvádí, že stavěl během letu také v Chocni. Přitom noviny té doby Choceň neuvádějí<sup>217</sup>.

Aviatik František Čihák (stejně jako bratr Hugo) nelétal na veřejných produkcích, ale účastnil se jako spolucestující Schichtova letu s Eugenem. Ten ho mnohému v aviatice naučil. Přesto František Čihák provedl několik zdařilých letů<sup>218</sup>, nejspíš jen před pardubickým obecnstvem.

### 1.7. Letouny bratří Čihákových

Mělo by být zmíněno pár řádků o letadlech bratří Čiháků. Není snadné přesně určit počet letadel, které Čihákovi měli, nebo určit počet letadel, na kterých Eugen Čihák létal. Snažil se letadla především konstruovat a hlavně v počátcích výroby Čihákových letadel vlastní konstrukce chyběla sériová čísla, podle kterých by se určilo, o jaký stroj se jedná. Navíc Eugen Čihák vyrobil naráz více letadel vlastní konstrukce, a pokud jedno letadlo rozbil, jednoduše vymontoval motor z rozbitého letadla a ten pak zamontoval do připraveného stejného či konstrukčně jiného letadla. I motorů, především typu Gnôme o různé síle, bylo vícero. Tyto motory zkoušel v různých letadlech. Ani sám Čihák si nelámal hlavu nad tím, kolikáté vlastně letadlo rozbil, a tak přesný počet letadel, která Čihákovi vlastnili, není stoprocentně znám. Přesto se uvádí, že letadel vlastní konstrukce, která Čihákové do roku 1914 vyrobili, mohlo být nejspíš 14. Vedle těchto čtrnácti letadel byl zakoupený v Paříži ještě letoun Morane – Saulnier s motorem Darracq o síle 60 HP, vodou chlazený<sup>219</sup>. Patnácté letadlo vzniklo nejspíš po roce 1918 z jakýchsi zbylých částí<sup>220</sup>.

První letadlo vlastnil Eugen Čihák dohromady s Janem Kašparem. S tímto letadlem nazvaným „Kašpar systém Kašpar“ se v roce 1910 na pardubickém letišti marně snažil vzlétnout jak Jan Kašpar, tak E. Čihák. S druhým letadlem už to dopadlo lépe. Byl to letoun vlastní konstrukce s motorem Anzani o síle 35 HP. S tímto strojem Eugen Čihák hojně létal ještě před tím, než začal provozovat veřejné vzlety. Na tomto letadle předvedl několik cvičných letů před pardubickým publikem. Letadlo se však ve vzduchu špatně točilo<sup>221</sup>. Je

---

<sup>216</sup> SOkA Pardubice, fond Aviatické družstvo Pardubice 1910 - 1930, inv. č. 6, karton 1 - Korespondence 1914.

<sup>217</sup> Anonym: *Aviatika*. Osvěta lidu XIX, 1914, č.37, nestránkováno.

<sup>218</sup> Anonym: *Vzduchoplavba*. Sport a hry XII, 1913, č. 49, s. 611.

<sup>219</sup> NTM Praha, fond Eugen Čihák 1885 – 1958, inv.č. 30, s. 11.

<sup>220</sup> SVITÁK, Pavel: *Hugo Čihák*. Zprávy Klubu přátel Pardubicka, ročník XLVI, 2011, č. 11 a 12, s. 350.

<sup>221</sup> NTM Praha, fond Eugen Čihák 1885 – 1958, inv.č. 30, s. 36.



známo, že na první veřejné produkci v Poděbradech zkoušel použít tento motor Anzani 35 HP, ale do konstrukčně jiného letadla. Přesto se vzlet nezdařil, a tak do svého letadla zamontoval motor Gnôme. Vedle letadla vlastní výroby koupil Hugo Čihák v Paříži v pořadí již třetí letoun do vlastnictví rodiny Čiháků, ale první kupovaný Morane – Saulnier s motorem Darracq. Jednalo se o starší stroj. Na tomto stroji se Eugen Čihák poprvé veřejně předvedl po boku Kašpara při novinami ohlašovaném cvičném letu v Pardubicích v dubnu 1911. Poté, co Saulnier shořel a zachoval se jen motor Darracq, začal Čihák tento motor dávat do svých konstrukčně vytvořených letadel. Na jednoplošníku Saulnier letěl i svůj nejslavnější let Mělník – Praha 6.12.1911 společně s Kašparem a cestujícím Kalvou. Také s tímto letadlem zvládl letecké zkoušky, aby se z něj stal diplomovaný pilot. Je známo, že pro Schichtův let měl postavené dvousedadlové letadlo s motorem Argus o síle 100 HP. Let však dobře nezvládl pro nevhodné chladiče. V roce 1913 Eugen Čihák už létal nejčastěji na veřejných produkcích na svém jednoplošníku Rapid s motorem Gnôme. Byl to aeroplán schopný uletět delší vzdálenosti, a proto v roce 1914 s ním konal své okružní lety po Čechách. Rapid byl konstrukčním vrcholem dílny bratří Čihákových. Toto letadlo se mohlo v té době měřit s nejlepšími letadly francouzskými i německými (viz. příloha č. 4).

Jaké jsou technické údaje Rapidu? Sportovní jednoplošník, jednosedadlový se sedmiválcovým motorem Gnôme o vrtání 110 mm, zdvihu 120 mm a o výkonnosti 50 HP, poháněný vrtulí Chauviérovou, německé výroby o průměru 5,5 m a stoupání 2,1 m. Rapid spotřebuje za hodinu 15 kg benzínu a přes 4 kg oleje. Aeroplán Rapid má rozpětí 8 m, délku 6 m, výšku 2,25 m, nosnou plochu 10 m<sup>2</sup>. Prázdný vážil tento letoun 190 kg. Konstrukce křídel (jak podélníky, tak i žebra) byla vyrobena ze dřeva. Trup končí vzadu vodorovnou hranou. Vodorovné vodící plochy nebyly použity. Řízení letadla bylo podobné jako u automobilu. Volant se šikmým hřídelem účinkuje otáčením na směrové kormidlo, pohybem v rovině vertikální na kormidlo výškové a pohybem postranním na křivení křídel<sup>222</sup>. Trup měl čtyři nosníky zahnuté podle obrysových linií. Potažen byl celý plátnem, ale místy se objevil i plech. Maximální rychlost Rapidu byla 130 km/hod.<sup>223</sup> Přes zimu 1913 – 1914 postavil Eugen Čihák se svým bratrem Hugem malé závodní letadlo, do kterého měl být zamontován motor o síle 100 HP Gnôme, ale vypuknutí války zhatilo všechny plány...

---

<sup>222</sup> BENEŠ, Pavel: *Monoplán bratří čiháků*. Vynálezy a pokroky IX, 1913, č. 17, s. 261.

<sup>223</sup> NTM Praha, fond Eugen Čihák 1885 – 1958, inv.č. 30, s. 71.

## 1.8. Nerealizované plány bratrů Čihákových

Bratři Čihákové měli před vypuknutím 1. světové války velké plány, které však již nebylo možné podle jejich představ realizovat. Jedním z nich bylo mít vlastní aviatickou školu, dokonce existovaly určité prospekty, které měly případné zájemce přesněji informovat. Obsahem prospektu vytvořeného ještě před 1. světovou válkou byly stanovené podmínky, za kterých může být zájemce o aviatiku přijat. Mezi takové podmínky patřilo například splnění minimálního věku 15 let s podmínkou souhlasu rodičů nebo poručníků. Další podmínkou přijatých žáků bylo zaplatit 2000 K hned při zápisu hotově. V prospektu byly uvedeny také informace pro studenty o tom, že veškeré škody jimi způsobené platí, rovněž také benzín a olej. Jako zajímavost v prospektu bylo také uvedeno, že pokud si elév zakoupí aparát od Čiháků, odečte se 50% zaplaceného školného od kupní ceny aparátu<sup>224</sup>. Prospekt zájemce o létání informoval o průběhu cvičení v aviatice. To znamená – doba cvičení byla stanovena na 30 cvičení, která se určí podle počasí, aby je bylo možno realizovat. Poté, co elév vykonal tři pětiminutové kruhové lety, mělo být vyučování skončeno. Praktická cvičení mohl elév dle dohody s vedením na libovolnou dobu přerušit. V prospektu se také objevily určité sankce. V případě, že by se vyučování elév vzdal, připadá školné škole. Školné by připadlo škole i v případě, opustí-li žák školu bez vědomí ředitele nebo šéf-pilota a nedá do 8 dnů o sobě žádnou zprávu, čímž se považuje za vystoupeného ze školy. Elév mohl při zvláštních schopnostech při cvičení obdržet rychlejší stroj. Dále bylo stanoveno, že na jeden aparát může připadnout při cvičení maximálně sedm žáků<sup>225</sup>. V prospektu byly i pro případné zájemce stanovené povinnosti, které by si měli dopředu zajistit. Žák byl povinen všechny předpisy a nařízení ředitele nebo jeho zástupců uposlechnout. Elév měl být před začátkem praktického cvičení pojištěn povinným ručením, pro případ poškození osob nebo majetku letadlem. Další povinností eléva bylo zúčastnit se prací při výrobě, pokud ho ředitel povolal v době, kdy se zrovna necvičilo zacházení s letadlem.

Dalším plánem bratrů Čihákových byla výroba a prodej letadel. Tento plán však z důvodu vypuknutí 1. světové války, stejně jako u aviatické školy nebyl realizován podle jejich představ. Přesto také existovaly prospekty, ve kterých bylo možné si vybrat určitý typ letadla a také zde byly informace, jak postupovat při nákupu aeroplánu. Zajímavostí je, že oproti prvnímu Rapidu, který si Čihákové postavili pro veřejné produkce, již nebyla vrtule kupovaná, ale vyráběna vlastními prostředky. Tato myšlenka výroby letadel byla

---

<sup>224</sup> NTM Praha, fond Eugen Čihák 1885 – 1958, inv.č. 30, s. 39.

<sup>225</sup> Tamtéž.

prezentována v roce 1913 na prospektech. Čihákové měli vypracovaný plán, kde měli konkrétní představu o výrobě 11 typů letadel. Rovněž zde byly uvedeny i popisy motorů, popisy vrtulí, vnější popis aparátu a cena letadla. Například zde mohli koupit případní zájemci sportovní typ „Rapid“ s motorem Gnôme, vzduchem chlazený o výkonu 50 HP. V nabídce byl zde i dvousedadlový vojenský aparát s motorem Gnôme, vzduchem chlazený o výkonu 100 HP. Kromě motorů Gnôme Čihákové nabízeli u těchto letadel i jiné motory, například Anzani a Argus. Nejlevnější letadlo stálo 8700 K a nejdražší 39000 K, a to je právě případ zmiňovaného dvousedadlového vojenského aparátu<sup>226</sup>.

Monoplán Čiháků, byla myšlenka, propagovaná prospektem, který měl informovat případné zájemce o nákup letadla české výroby. Čihákové také o svém monoplánu uvedli, že jejich MODEL 1913 RAPID předstihl svými vlastnostmi veškeré dosavadní rakouské i německé aeroplány, takže se řadí čestně po boku nejlepším francouzským aparátům. Při prvních krůčcích při stavbě letadel hledali Čihákové inspiraci právě u francouzských letadel. Vždyť také Eugen Čihák s J. Kašparem sledovali nejlepší výkony zahraničních aviatiků a hlavně úspěchy Blériota při přeletu nad kanálem La Manche. Tento přelet svědčí o největší kvalitě francouzských letounů. Přes to všechno chtěl Eugen Čihák být především českým konstruktérem. K dané nabídce vyráběných letadel následovaly další informace o kvalitě aparátů. Nechyběla zmínka o testování jednoplošníků na dlouhé přespolní lety a o tom, že aparáty se dají dvěma lidmi za deset minut smontovat a za stejný čas rozmontovat. Na konci prospektu o tzv. „Monoplánu“ nechyběly ani informace, jak letadlo objednat. Letadlo bylo možné získat za tři týdny po obdržení objednávky, ale při objednávce bylo nutné zaslat polovinu kupní ceny v hotovosti a druhá polovina měla být uhrazena až při převzetí aparátu. Pro aparát si zájemce musel přijet do Pardubic, kde mu byl letoun předveden za letu<sup>227</sup>.

---

<sup>226</sup> NTM Praha, fond Eugen Čihák 1885 – 1958 inv.č. 30, s. 39.

<sup>227</sup> Tamtéž.

## 2. Motorismus v Pardubicích

### 2.1. Počátky motorismu v Pardubicích

První zmínky o motorismu v Pardubicích sahají ke konci 19. století. Mezi prvními pardubickými majiteli motorových strojů byl baron Artur Kraus. Pořídil si motocykl značky HILDEBRAND – WOLFMÜLLER v roce 1895. Je známo, že tento stroj byl vyroben již v roce 1893 firmou WOLFMÜLLER-GEISENHOF v Mnichově. Z Mnichova si pak baron Kraus tento motocykl přivezl do Pardubic. Údajně šlo o první motocykl importovaný do Rakousko - Uherska<sup>228</sup>. Krausův motocykl, kterých bylo na světě dochováno jen několik kusů, byl po jistou dobu vystavován ve stálé expozici na hradě Kámen u Pacova. Dnes je tento vzácný motocykl k vidění ve sbírkách Národního technického muzea v Praze. (Fotografie nejstaršího motocyklu v Čechách - viz. příloha č.5).

Dalším motoristou byl automechanik J.Chmelík s motocyklem značky Werner. Také všestranný Vincenc Chomrák měl svou tříkolku De Dion Bouton, na které se proháněl již v roce 1906. (Vyobrazení tříkolky – viz. příloha č. 6). Na De Dion Boutonu jezdil z Nemošic do Pardubic také hrabě Trautmannsdorf. Prvním majitelem čtyřkolového samohybu byl pan Opitz, spolumajitel továrny na mlýnské stroje (Hübner – Opitz), který si v rozmezí let 1906 – 1908 dovezl z Vídně automobil, nejspíš značky Daimler.

Inženýr Zdeněk Kruliš vlastnil rudý čtyřsedadlový osobní automobil. I zubní technik Václav Hromádka měl automobil<sup>229</sup>. Mezi průkopníky automobilismu v Pardubicích patřil i Josef Prokop, továrník a místní starosta, který jezdil ulicemi ve své Pragovce<sup>230</sup>. Mezi první majitele automobilů v Pardubicích patřil i první český letec Jan Kašpar. Je nutné zmínit, že byl Jan Kašpar nadšeným automobilistou, motocyklistou a také závodil na motorových člunech. Automobilů měl několik: „Esku“, pak automobil a motocykl značky Laurin – Klement. Nakonec si dovezl automobil z Francie. Před vánočními v roce 1911 podnikl J. Kašpar s redaktorem Jaroslavem Kalvou cestu automobilem z Paříže do Čech. Ojetý automobil za přijatelnou cenu koupil Kašpar v Paříži poté, co se mu na výstavišti Grand Palais nepovedlo koupit motor Gnôme o výkonu 50 K. S prázdnou se do Čech vrátit nechtěl a s obdivem prohlížel automobily – závodní speciály. *„Zvláště jeden, 70 K čtyřválec, nedal mu spát. Často se k němu vracel a znaleckým okem vychutnával jeho „radečský“ exteriér. Ohromný volant, řetězové převody na zadní osu, výfuková roura kamnového průměru,*

<sup>228</sup> J.S.: *K počátkům motorismu na Pardubicku*. Zář, ročník 41 – 51, 1991, č. 76, s.3.

<sup>229</sup> VOSÁHLO, J.: *První pardubičtí automobilisté*. Zprávy Klubu přátel Pardubicka XIV, 1978, č.7 a 8, s. 146.

<sup>230</sup> Tamtéž, s. 147.

*maličká sedátka opřená o obrovskou sudovitou nádrž, uzoučké blatníky – prkénka a především výkonný motor, to všechno muselo rozehřát Kašparovo sportovní srdce*<sup>231</sup>. Vůz byl švýcarské značky „Lucia“, rok výroby 1909. Automobil byl konstruovaný pro závod do vrchu. Měl dosáhnout rychlosti 130 km. Představa obou pánů byla, že za dva dny, (možná dříve) ujedou 1000 km a dostanou se z Paříže do Prahy<sup>232</sup>. Na takovou cestu automobil nebyl v té době dostatečně pohodlný a vybavený. Chyběla nutná cestovní výbava jako bezpečnostní pásy, ochranné sklo, kvalitní reflektory atd. Cestou je potkala i nehoda, když v obci Sommeson strčil nějaký venkovan svou káru do cesty. Po prudkém brzdění se automobil otočil o 180°. Redaktor Kalva vylétl z automobilu a potloukl se. Nárazem na chodníkovou obrubu došlo k poškození výpletu levého zadního kola. Poškozen byl i motor. Po opravě automobilu pokračovali v cestě. Menších poruch na automobilu zažili během cesty více. První automobily byly hodně poruchové. Za dva dny ujeli pouhých 232 km. Třetí den pokračovali v cestě směrem na město Nancy, které bez nehody projeli. Třetí den završili ve Štrasburku, když ujeli za celou cestu 443 km od Paříže<sup>233</sup>. Za čtvrtý den, i když se prodírali sněhovými závějemi, ujeli 334 km a jízdu ukončili v norimberském hotelu. Pátý den, kus cesty za Norimberkem, je potkala nehoda. Aby Kašpar zabránil střetu s nákladním automobilem, který náhle odbočoval doleva, prudce zabrzdil, přičemž se porouchala spojka. Automobil musel být odvečen zpátky do Norimberku a opraven. Oprava spojky a rychlostní skříně trvala mnoho hodin, a tak vyrazili až za soumraku. Pátý den završili jízdu v šumavském hostinci. Teprve šestý den dojeli do Prahy k bytu Jaroslava Kalvy. O dalším osudu Kašparovy „Lucky“ není nic známo<sup>234</sup>. Zajímavá Kašparova cesta automobilem byla z Pardubic do Plzně, kterou jel něco přes čtyři hodiny. Zajímavé bylo i to, že v automobilu měl namontovaný stroj ze svého letadla<sup>235</sup>.

Vedle Jana Kašpara patřil mezi pardubické motoristy hrabě A. Henckel, knihař Svoboda, pan Křivka a místní továrník F. Dvořák.

V továrně Františka Dvořáka na hospodářské stroje v Pardubicích byl v roce 1901 mistrem Františkem Vyčichlem zkonstruovaný podle francouzských vzorů první automobil. V těchto místech také vzniklo i první letadlo aviatika Jana Kašpara<sup>236</sup>.

---

<sup>231</sup> DIVÍŠEK, Jan: *Kašparovo automobilové dobrodružství*. Svět motorů X, 1956, č. 8, s. 248.

<sup>232</sup> Tamtéž, s. 247.

<sup>233</sup> Tamtéž, s. 248.

<sup>234</sup> Tamtéž, s. 249.

<sup>235</sup> NEZBĚDA, Vilém: *Východočeský sport*. Olomouc 1943, s. 43.

<sup>236</sup> J.S.: *K počátkům motorismu na Pardubicku*. Zář, ročník 41 – 51, 1991, č. 76, s. 3.

Vůbec první motocyklové závody v Čechách v rámci Rakousko – Uherska se konaly 31. srpna 1902 v Poděbradech<sup>237</sup>. Organizátorem závodu byl Český Klub Velocipedistů v Poděbradech. Závod v Čechách byl také uspořádán z popudu Č.A.Riegra, který jako český závodník na motocyklu se účastnil závodu Paříž – Vídeň. Tento závod měl velký úspěch. Na závodě v Poděbradech bylo šest přihlášených závodníků, ale startovalo pouze pět: Zahrádka, Trojan, Podsedníček, Merfait, Vondřich. Na trase Poděbrady – Mladá Boleslav – Turnov – Hradec Králové – Poděbrady zvítězil Narcis Podsedníček. Tento závodník zdolal trasu 195 km dlouhou v čase 4 hodiny 52 minut 35 vteřin. Druhý dojel Zahrádka a třetí Václav Vondřich<sup>238</sup>. O úspěchu tohoto závodu hovoří i fakt, že do cíle dojeli všichni jezdci, což byl opravdu úspěch, protože v té době poruchovost motocyklů byla dosti značná.

Pro sportovní motorismus v Pardubicích je významné datum 20. září 1903. V tento den se konala v Pardubicích Východočeská výstava a v rámci této události byl uspořádán první závod na motorových dvoukolkách. Tento závod byl pořádán sportovním odborem Východočeské výstavy na trati Pardubice – Chrudim – Vysoké Mýto – Holice – Hradec Králové – Pardubice. Trať měřila 100 km. Přihlášeno bylo jedenáct závodníků<sup>239</sup>. Tohoto závodu se účastnili tři Pardubáci - Max Pick, H. Freund a Jan Kašpar. Závodníci bojovali vesměs na motocyklech značky Laurin a Klement. Závod byl rozdělen do dvou kategorií – amatérů a profesionálů. Závodníci dojeli takto – v kategorii profesionálů vyhrál Toman na stroji Slávia 1 hod. 51 min., druhý byl Baloun na stroji Orion 2 hod. 5 min. 1 vteřina, třetí Podsedníček na stroji Slávia v čase 2 hod. 17 min. 26 vteřin. Jako čtvrtý pak dojel Roleder na stroji Slávia 2 hod. 56 min. 59 vteřin.

V kategorii amatérů dojeli závodníci v pořadí – Pick na stroji Slávia 2 hod. 26 min. 47 vteřin, Kohnert na francouzském stroji Werner 2 hod. 28 min. 03 vteřin. Třetí dojel Čížek na stroji Orion v čase 2 hod. 37 min. 56 vteřin. Čtvrtý Freund na stroji Slávia 2 hod. 52 min. 11 vteřin. I když bylo přihlášeno 11 závodníků, nakonec jich startovalo pouze 9. Do cíle jich dojelo pouze 8. V kategorii amatérů nedojel na stroji Slavia Jan Kašpar, který si při závodu poranil oko blátem. Jedná se určitě o dříve zmiňovaného letce Jana Kašpara, který se do závodu na motocyklech také přihlásil<sup>240</sup>.

Přestože byl tento závod organizován v rámci konání výstavy, objevovaly se hlasy proti organizování motocyklových závodů v Pardubicích. Některým místním obyvatelům vadil

---

<sup>237</sup> Anonym: *Automobilismus*. Sport a hry I, 1902, č. 27, s. 226.

<sup>238</sup> Anonym: *Automobilismus*. Sport a hry I, 1902, č. 28, s. 244.

<sup>239</sup> Anonym: *Sport a hry na výstavě v Pardubicích*. Sport a hry II, 1903, č. 33, s. 259.

<sup>240</sup> Tamtéž, s. 260.

hluk, rychlost či prach, který byl stinnou stránkou při pořádání těchto akcí. Avšak z novin máme zprávy, že ve dnech 29.9. – 1.10. 1905 byl plánovaný závod přes Pardubice. Jednalo se o soutěž ve spolehlivosti pro motorové dvoukolky. Celou akci organizoval Český Klub Motocyklistů. Soutěž měla vykazovat tři kategorie. V první kategorii – stroje jednoválcové, v druhé kategorii stroje víceválcové a ve třetí stroje s vozíkem pro jednu osobu. Závodní trať Praha – Mochov – Poděbrady – Chlumecko – Kukleny – Pardubice – Chrudim měřila 120,3 km a plánovaný termín závodu na této trati byl 29. září<sup>241</sup>. Nakonec však byl tento závod odložen na jaro 1906, i když v čísle 32 „Sportu a her“ byla uvedena informace, že závod by měl být konán už 7. – 9. října 1905. Důvodů, proč byl závod odložen, bylo více. Jednak Český Klub Motocyklistů nebyl schopen zajistit hladký průběh soutěže na některých úsecích trati. Také nejisté počasí zapříčinilo přeložení závodu na příští rok. O tom, jestli tento závod nakonec skutečně proběhl nebylo v následujícím roce v novinách nic zmíněno. K roku 1905 se ještě váže zmínka, že v polovině srpna vykonal pardubický rodák Vincenc Chomrák (1871 – 1935) cestu z Pardubic do Berlína v automobilu za jeden a půl dne<sup>242</sup>. To byla v této době velká událost!

Další motocyklové závody konané v Pardubicích proběhly až po první světové válce. Závody cyklistické a motocyklistické byly novinami ohlášeny na 19. září 1920. Pořadatelem byl cyklistický odbor S.K. Pardubice. Závod se pak uskutečnil 18. září 1920 na trati Pardubice – Holice – Zámorsk – Hrochův Týnec – Chrudim – Pardubice. Trať měřila 75 km. Začátek závodu byl u hotelu Zlatá štika<sup>243</sup>. Motocyklových závodů se zúčastnilo pět jezdců. Závodníci dojeli v tomto pořadí. Vítězem se stal Zahradník z Pardubic v čase 1 hod. 23 min. 14 vteřin. Druhý dojel Richter z Holic, třetí skončil Puhlovský a čtvrtý Drahoš. Oba jezdci byli z Pardubic<sup>244</sup>.

Se sportovním motorismem přišla i výroba sportovních motocyklů. Nejvýznamnější pardubickou firmou, založenou v roce 1925, byla firma Josef Matyáš a Polák (JMP), která byla známá výrobou motocyklů značky GRIZZLY. Firma vyráběla nejen motocykly, ale i automobily. Motocykly GRIZZLY byly stroje o kubatuře 250 ccm s podrámovou, později také sedlovou nádrží, které dosahovaly rychlosti až 80 km/h. Pro závodění firma vyrobila několik motocyklů s motory MAG 350 SVIOHV. Byly to vůbec první dvouválce

---

<sup>241</sup> Anonym: *Automobilismus*. Sport a hry IV, 1905, č. 31, s. 344.

<sup>242</sup> SOkA Pardubice, fond Archiv města Pardubice kniha č.1 – Pamětní kniha města Pardubic (1895 – 1933), s. 171.

<sup>243</sup> Anonym: *Sport*. Východ III, 1920, č. 69, s. 5.

<sup>244</sup> Anonym: *Sport*. Východ III, 1920, č. 71, s. 6.

československé výroby. Na motocyklech GRIZZLY soutěžili při prvních ročnících Zlaté přilby závodníci Alois Matyáš a Zdeněk Hermann. Stroje GRIZZLY byly úsporné, rychlé, levné dvoutakty, které bylo snadné ovládat i udržovat. Rok 1932 znamenal konec výroby této značky z důvodů hospodářské krize a rostoucí konkurence JAWY a ČZ<sup>245</sup>.

Dne 26. března 1920 bylo ustaveno Kunětické družstvo, které si dalo za cíl finančně pomáhat místnímu Musejnímu spolku na obnovení Kunětické hory v původním slohu<sup>246</sup>. Toto družstvo shánělo peníze všemi možnými způsoby. Organizovalo kulturní akce na Kunětické hoře, jako například uvedme představení „Prodané nevěsty“, kde vystoupily pěvecké spolky „Pernštýn“ a „Ludmila“, či jiné koncerty. Členové družstva pořádali i tzv. kostelíčkové pouti u pardubického kostela Bolestné Matky Boží. Tady provozovali lanovou dráhu, kolotoč a kolo štěstí<sup>247</sup>. Výtěžek z této akce putoval na záchranu Kunětické hory. Jednou akcí byly i závody motocyklů a cyclecarů kolem Kunětické hory. Tento závod se uskutečnil 6. července 1929 a byl spojený se závodem do vrchu směr hrad. Tento typ závodů byl organizován vůbec poprvé, ale bylo v plánu tento závod organizovat i v dalších letech. Kunětické družstvo se do celé akce vložilo společně s Moto-odborem S.K. Pardubice. Závodní trať vedla z Rábů polními cestami kolem Kunětické hory do Podhůří, pak zpět k hostinci na křižovatce pod hradem, kde se spojovala s příjezdovou silnicí na Kunětickou horu, a u čtvrté hlavní brány byl cíl. Přihlášeno bylo dohromady 51 závodníků<sup>248</sup>. Výsledky závodů dopadly takto: v kategorii motocyklů solo do 250 ccm skončil první Alois Matyáš na motocyklu GRIZZLY v čase 3.50.5. Druhý dojel Fr. Hladěna na motocyklu GRIZZLY v čase 4.03.1. Třetí Boh. Červený na motocyklu PUCH v čase 4.26.4. Čtvrtý Boh. Plašil na motocyklu D.K.W. v čase 4.33.2.

V další kategorii motocyklů solo do 350 ccm vyhrál Zdeněk Hermann na motocyklu GRIZZLY v čase 4.04.5. Druhý skončil F.Kratochvíl na stroji DUNELT v čase 4.07. Třetí skončil Rud. Rubeš na stroji MOTOHELES v čase 4.17.5. Čtvrtým byl Jos. Modrášek na motocyklu F. N. v čase 4.21.2. Pátý dojel Eug. Schilder na motocyklu GRIZZLY v čase 4.22.

Ve třetí kategorii motocyklů solo do 500 ccm první dojel do cíle Jar. Šimandl na stroji D.K.W. v čase 3.51.5. Druhý dojel V. Věchet na motocyklu D.K.W. v čase 3.53.2. Třetí skončil Frant. Janků na motocyklu B.M.W. v čase 3.58.9. Na čtvrtém místě skončil Lad. Polák na motocyklu GRIZZLY v čase 4.04.2.

---

<sup>245</sup> J.S.: *K počátkům motorismu na Pardubicku*. Zář, ročník 41 – 51, 1991, č. 76, s. 3.

<sup>246</sup> Anonym: *Pardubice*. Východ III, 1920, č. 38, s. 2.

<sup>247</sup> MÜCKE, Petr: *Kunětické družstvo, historie záchrany významné přírodní a kulturní památky*. In: *Východočeský sborník historický* 14. Pardubice 2007, s. 154.

<sup>248</sup> Anonym: *Závody motocyklů a cyclecarů kolem Kunětické hory*. Východ XII, 1929, č. 27, s. 8.



V další kategorii motocyklů solo přes 500 ccm dojel první Vlad. Kučera na motocyklu SCOTT v čase 4.12.2. Druhý skončil Stoklasa ( pseudonym) na stroji INDIAN v čase 4.34.

V kategorii motocyklů se sidecarem s obsahem přes 500 ccm vyhrál Vl. Formánek na motocyklu A.J.S. v čase 4.29.8. Na druhém místě se umístil Fr. Sova na stroji INDIAN v čase 4.33.1. Třetí skončil Boh. Hybský na stroji A.J.S. v čase 4.38.8.

V kategorii cyclecarů (obsah přes 750 ccm) vyhrál Vlast. Kučera na motocyklu MORGAN v čase 4.20. Na druhém místě dojel Vlad. Kučera na stroji MORGAN v čase 5.03.4. Třetí místo obsadil Jan Nemanský na motocyklu MORGAN v čase 6.35. Při tomto závodě došlo i k nehodě, když závodník Schilder na motocyklu GRIZZLY nevytočil dojezd do brány a naboural do hradební zdi<sup>249</sup>. Při dnešních závodech je věc téměř nemyslitelná, aby mohla být ohrožena historická stavba tím, že v těsné blízkosti se prohánějí motocykly. I to je obraz tehdejší doby. I když bylo v plánu uspořádat i v dalších ročnících motocyklové závody na Kunětické hoře, tak nakonec poté, co skončil závod roku 1929 finančním deficitem, bylo od této myšlenky upuštěno<sup>250</sup>.

## 2.2. Zlatá přilba

Zlatá přilba Československa byl závod konaný na travnaté ploché dráze v Pardubicích. Účast na tomto závodě je dodnes ctí každého plochodrážního jezdce. Zlatá přilba byla nejdříve podnájemníkem na dostihové dráze. Vyrostla vedle Velké pardubické steeple-chase. Šlo o jezdeckou dráhu, která byla největší na evropském kontinentě. S nápadem uspořádat Zlatou přilbu přišel motocyklový závodník František Hladěna (1903 – 1942) se svým přítelem A.J.Trnkou. František Hladěna, aby vůbec věděl, jestli je možné tento podnik uspořádat, musel na svém závodním motocyklu travnatou dráhu vyzkoušet. Poté Hladěna s Trnkou sehnali finanční ručitele. Ještě chybělo založit autoklub, který by technicky i finančně celý podnik zajistil. Ještě je třeba vysvětlit, proč byl tento závod pojmenován Zlatou přilbou. V první řadě oba zakladatelé nechtěli, aby hlavní cenou byla nějaká miska nebo pohár, kterých se dává na různých závodech plno. Konkrétní myšlenka přišla v momentě, kdy Trnka s Hladěnou viděli v anglickém motoristickém časopise inzerát, kde byl vyobrazen středověký rytíř v brnění a s přilbou. Napadlo je, že by vítěz mohl obdržet trofej v podobě zlaté přilby a podle ní pojmenovat celý závod<sup>251</sup>.

<sup>249</sup> Anonym: *Závody motocyklů a cyclecarů na Kunětické hoře*. Východ XII, 1929, č. 28, s. 7.

<sup>250</sup> MÜCKE, Petr: *Kunětické družstvo, historie záchrany významné přírodní a kulturní památky*. In: *Východočeský sborník historický* 14. Pardubice 2007, s. 155.

<sup>251</sup> JENČA, Juraj Ilja: *Boj o zlatou přilbu*. Hradec Králové 1975, s. 9.

Hladěna získával informace o plochodrážním sportu z anglických časopisů. Je také známo, že se 18. února 1928 na cyklistické dráze High Beech v Epping Forest konal vůbec první oficiální závod na ploché dráze<sup>252</sup>. I když první zprávy o tomto sportu pocházejí z Austrálie, kde nejspíš tento sport vznikl.

Závod o Zlatou přilbu Československa se jezdil vždy v podzimních měsících, buď v září nebo v říjnu. První ročník se konal v roce 1929 a byl bez mezinárodní účasti. Do tohoto závodu se přihlásilo pouze 36 jezdců a mezi jezdci byli i zakladatelé závodu -František Hladěna a Alois J.Trnka. Následující ročníky již byly s mezinárodní účastí a těšily se velké oblibě.

V následujících řádcích budou rozvedena pravidla a organizace tohoto závodu. Nejprve se jede za vůdčím sidecarem jedno kolo, které se nepočítá do předepsaného počtu deseti kol, pak sidecar těsně u startu uhne stranou, a tím začne závod.

Od páté Zlaté přilby se závod jezdil na sedm kol, přičemž se nezapočítávalo ještě jedno úvodní kolo za sidecarem. Délka jednoho kola měřila 2400 m, takže délka celé trati v každé kategorii činila 16.800 m. Závodilo se na ovále o čtyřech levotočivých zatáčkách o nestejném rozměru. Šířka se pohybovala mezi 25-35 m. Protože závod se také během let vyvíjel, měnily se i kategorie, v nichž se závodilo. Některá kategorie byla ubrána, jinou přidali.

V následujících řádcích budou zmíněny kategorie, které byly zaznamenány v průběhu prvních 11 ročníků Zlaté přilby. Zpočátku se jezdila kategorie motocyklů o výkonu přes 750 ccm, pak následovala kategorie do 600 ccm, následně nižší, do 500 ccm, pak kategorie do 350 ccm. Dále byla kategorie do 250 ccm a nakonec do 175 ccm. Po odjetí jednotlivých kategorií se konal finálový závod, kterého se účastnili nejlepší závodníci z jednotlivých kategorií. Finálový závod byl tedy handicapový. Ve finále tedy začínaly startem slabší stroje tak, aby v sedmém kole dojížděly všechny stroje o různém výkonu do cíle současně. Svá specifika mělo i značení závodníků. Ve vylučovacích závodech byli závodníci označeni startovacími čísly. Cizí závodníci byli kromě čísel označeni národní trikolorou svého státu. Českoslovenští jezdci byli místo trikolorou označeni zelenou stuhou. V závodě o Zlatou přilbu Československa jsou závodníci pro snazší rozpoznání označeni ještě různobarevnými povlaky na ochranných přilbách, a to podle kategorií.

Pořadatelem závodu byla Motocyklová sekce Východočeského autoklubu v Hradci Králové. Bylo to z toho důvodu, že Autoklub v Hradci Králové vznikl dříve, než v Pardubicích a členové přípravného výboru z Pardubic do něj na doporučení z Prahy

---

<sup>252</sup> JENČA, s. 8.

vstoupili. Pardubičtí to neradi dělali, poněvadž mezi městy panovala odvěká rivalita. Další důležitou funkcí bylo ředitelství závodu, přičemž funkci ředitele plnil v prvních ročnících Adolf J. Trnka. Protektorát nad závodem držel předseda vlády republiky Československé společně s radou města Pardubic. Protektory nad závody tak byli postupně František Udržal, Jan Malypetr, Milan Hodža, Klement Gottwald a Antonín Zápotocký.

O velikosti závodu svědčí i fakt, že při 4. Zlaté přilbě zajišťovalo pořádek až 569 pořadatelů. Z toho jich po obvodu dráhy bylo 190<sup>253</sup>. Všichni funkcionáři a pořadatelé byli označeni páskami různých barev podle funkce. Významní hosté především z cizích zemí, ale i od nás seděli v čestném předsednictvu, například Dr. Edvard Beneš, ministr zahraničních věcí ČSR, vyslanec z Německa Dr. Walter Koch, vyslanec z Rakouska Dr. Ferdinand Marek, vyslanec krále belgického Viconte A. Obert de Thiensies a mnoho dalších.

Pro lepší představivost zmiňme, jak takový závod vypadal v časovém sledu. Začátek závodu byl mezi 13.30-14.00 hod., přičemž čtvrt hodiny před začátkem se z bezpečnostních důvodů uzavírala závodní dráha, takže kdo se nedostal včas na své místo, měl prostě smůlu a musel sledovat závod tam, kde právě byl. Na místo se mohl dostat až při nějaké přestávce. Slavnostní zahájení mělo vždy odlišnou podobu. Jednou například proběhlo zahájení závodu hlasateli na koních a jindy čestnou jízdou vítězů minulých ročníků Zlaté přilby. Do slavnostního zahájení patřilo i vztyčení státní vlajky, slib závodníků o čestném boji nebo slavnostní fanfáry. Pak byly zahájeny vylučovací závody v jednotlivých kategoriích. Od těch nejsilnějších po ty nejslabší. Následovalo oficiální hlášení všech výsledků a handicapů a k tomu hrála hudba. Poté se jel finálový závod o Zlatou přilbu Československa. Opět přicházelo hlášení výsledků a prohlášení vítěze a k tomu opět hrála hudba. Dalším bodem bylo slavnostní předání Zlaté přilby Československa. Následovala hymna vítěze a probíhalo vztyčení vlajky jeho země. Následovala československá hymna. Dalším bodem programu bylo čestné kolo vítěze.

Od 20 hodin byly v hotelu Veselka předány další ceny účastníkům závodu. Zde byli závodníci i ubytováni. Opět zde byla zajištěna hudba.

K organizaci nutno zmínit, že od roku 1938, tedy od deváté Zlaté přilby, už byl pořadatelem závodu Československý Autoklub Pardubice (ČAP). Toto se projevilo i některými zásadními změnami v závodě. Do závodu byly zařazeny pouze silnější stroje ve třech kategoriích, a to v kategorii do 600 ccm, kategorii do 350 ccm a kategorii do 250 ccm.

---

<sup>253</sup> Anonym: *V. Zlatá přilba Československá v Pardubicích*. Východočeský Republikán XV, 1933, č. 40, s. 2.

Další změnou k lepšímu bylo jistě zavedení opravné jízdy, kdy závodník pro nepatrnou poruchu nebyl vyřazen, ale měl možnost účastnit se dalších bojů<sup>254</sup>. Mnoho změn bylo i v bezpečnostních opatřeních a úrazů během závodů bylo rozhodně méně, než v předchozích letech. Dbalo se také na lepší rozlišení závodníků. Motocykly musely být předvedeny před přejímací komisí se startovacími čísly, již definitivně připravenými. Motocykl musel mít plechové číslo na pravé straně v místě zadního kola a lepenkové číslo vpředu mezi řídítky.

Co se ještě organizace týče, první poválečný ročník se jel až v roce 1947 a byl již v pořadí desátý. Před přípravou desátého ročníku se Autoklub Pardubice a rada města Pardubic musely spolehnout na dobrou vůli občanů Pardubic, poněvadž závodní dráha a zázemí bylo zničené z bombardování během války. Autoklub Pardubice vyzýval občany, aby vzali motyčky, krumpáče a lopaty a přišli ve dnech 13.-14. října 1945 pomoci zasypat krátery. Autoklub také žádal majitele nákladních automobilů a povozů, aby je taktéž dali k dispozici pro záchranu Zlaté přilby. Bylo nutné znovu postavit tribuny, přičemž došlo k rozšíření o dalších 10.000 míst k sezení. Také bylo celé závodíště oploceno, k tomu postavena sloupová trať pro 20 telefonních přípojek, rozhlas a pokladny. Ještě byly upraveny místnosti pro restauraci, ošetrovny a příležitostný poštovní úřad. Důvodem, proč byla poškozena závodní dráha, byl nálet spojeneckých letadel na přilehlé dva objekty. Šlo o Fantovy závody a bývalé německé letiště<sup>255</sup>. Všechny krátery byly zavezeny a dráha daná do pořádku. Ve výzvě k občanům bylo ještě uvedeno, že účastník obdrží za odpracované hodiny potvrzení v rámci (100.000 hodin republice), které ho bude opravňovat k 50% slevě na vstupném k návštěvě 10. Zlaté přilby Československa<sup>256</sup>.

Zlatá přilba měla i své stinné stránky. Během prvních deseti ročníků zemřeli na ploché dráze dva závodníci. V šestém ročníku Zlaté přilby v roce 1934 zahynul v Popkovické zatáčce holandský závodník A.B. Poldertvaart, když narazil do Rakušana Raaba. V pádu si nešťastně zarazil vidlici z motocyklu přímo do krku. V desátém ročníku Zlaté přilby v roce 1947 zemřel také v Popkovické zatáčce pardubický jezdec Jaroslav Němeček. Oslavy Zlaté přilby byly trochu pochmurné, i když tento ročník vyhrál pardubický jezdec Hugo Rosák. Rosák mohl těšit, že zvítězil nad nejlepším jezdce té doby na ploché dráze, Němcem Hermannem Gunzenhauserem, který dojel až třetí.

V prvních ročnících Zlaté přilby za pořadatelství motocyklové sekce Východočeského Autoklubu v Hradci Králové docházelo k častým úrazům, ať už v tréninkové fázi či přímo

---

<sup>254</sup> Anonym: *Sport. Východ XXI*, 1938, č. 20, s. 6.

<sup>255</sup> Anonym: *X. Zlatá přilba již v neděli 7. září*. *Budujeme III*, 1947, č. 35, s. 1.

<sup>256</sup> VČM Pardubice, fond Zlatá přilba, ročník X./1947.

při závodě. K některým zraněním došlo z důvodu závady na stroji, praskl například nějaký ventil nebo pneumatika nebo se utrhla řetěz. Obecně byly tyto věci novinami nazývány „defekty na stroji“. Jiné nehody byly způsobeny větším množstvím závodníků na startovacím poli, což zavinil nedostatek pořadatelů při organizaci. Jindy za zranění mohlo špatné počasí, jako třeba hustý déšť. Při závodě o třetí Zlatou přilbu došlo ke zraněním také pro nerespektování bezpečnostních předpisů diváky. Závodník Soerensen vyjel na pátém úseku v zatáčce mezi diváky, z nichž osm zranil. Mezi zraněnými byly i tři děti. Diváci utrpěli vesměs zlomeniny končetin. Sám závodník Soerensen měl vnitřní zranění. Příčinou neštěstí byla lehkomyšlnost diváků. I když pořadatelé rozhlasem napomínali obecenstvo, aby opustilo závodní dráhu, diváci na upozornění nedbali. Zraněné pak odvážela auta Červeného kříže do pardubické nemocnice<sup>257</sup>. Naopak sedmý, osmý a devátý ročník skončil bez nehod. Bohužel Zlatou přilbu poškodila i politická situace ve světě. V roce 1935 – sedmém ročníku Zlaté přilby - mnoho lidí ocenilo, že němečtí závodníci přijeli do ČSR přes zákaz nacistických úřadů, čímž už jasně dali najevo svůj postoj řádných sportovců. Přesto v roce 1938 – v devátém ročníku Zlaté přilby - chyběli ze sportovců Němci a Rakušané. Vždyť právě Němci patřili k nejlepším závodníkům, proto tento ročník byl slabší, co se kvality jezdců týče. Byl to zároveň první ročník, kde vyhrál Čechoslovák Juhan, ale i druhé a třetí místo obsadili Čechoslováci Stanislav a Lucák<sup>258</sup>.

Vítězové Zlaté přilby Československa:

první ročník 1929 - Zdeněk Pohl (ČSR), stroj INDIAN DAYTONA 750 ccm  
druhý ročník 1930 – Anton Štrban (Jugoslávie), stroj BSA 250 ccm  
třetí ročník 1931 – Rudi Klein (Německo), stroj RUDGE 500 ccm  
čtvrtý ročník 1932 – Hans Mayer (Rakousko), stroj DKW 175 ccm  
pátý ročník 1933 – Hans Buttler (Německo), stroj WALTER RUDGE 600 ccm  
šestý ročník 1934 – Gerri Esink van Dijk (Holandsko), stroj JAP ESINK 500 ccm  
sedmý ročník 1935 – Hermann Gunzenhauser (Německo), stroj JAWA 600 ccm  
osmý ročník 1936 – Hermann Gunzenhauser (Německo), stroj JAWA 600 ccm  
devátý ročník 1938 – František Juhan (ČSR), stroj JAWA 600 ccm  
desátý ročník 1947 – Hugo Rosák (ČSR), stroj JAP 500 ccm

---

<sup>257</sup> Anonym: *Boj o zlatou přilbu*. Východ XIV, 1931, č. 36, s. 3.

<sup>258</sup> SOkA Pardubice, fond MěNV Pardubice 1954 – 1990 kniha č. 1 - Pamětní kniha Pardubic (1934 – 1965), s. 296.

jedenáctý ročník 1949 – Fritz Dirlt (Rakousko), stroj SCHNEEWEIS HUSQVARNA 350 ccm.

Během jednotlivých ročníků Zlaté přilby stoupal zájem jezdců takovým způsobem, že pořadatelé přišli s řešením. Od 4. Zlaté přilby bylo rozhodnuto omezit počet jezdců v jednotlivých kategoriích na 10. U výběru přihlášek se přihlíželo k tomu, aby bylo zastoupeno co nejvíce států svými nejlepšími reprezentanty<sup>259</sup>.

Nejslabší ročník byl ten první, bez mezinárodní účasti, kdy se přihlásilo 36 jezdců. Naopak, nejvyšší počet jezdců byl na páté Zlaté přilbě -73.

Nejvyšší průměrnou hodinovou rychlost zajel v osmém ročníku Zlaté přilby Hermann Gunzenhauser na stroji JAWA 600 ccm - 126 km/hod. Během prvních 11 ročníků se účastnili Zlaté přilby závodníci z těchto zemí: Anglie, Belgie, Československo, Dánsko, Jugoslávie, Maďarsko, Německo, Rakousko, Francie, Švýcarsko, Norsko, Etiopie, Austrálie, Polsko, Švédsko, Holandsko, Bulharsko, Rumunsko, Itálie, Španělsko, Finsko, SSSR.

Proto, aby se tento závod stal skutečně primátem v Evropě, muselo se vynaložit i mnoho financí na zvelebení zázemí.

V roce 1931 byly pro obecnost upraveny velké nové tribuny a krytá místa, náklad na ně činil 400.000,- Kč<sup>260</sup>. O dva roky později následovaly další úpravy- byl zdokonalen příjezd k závodisti napřímením a přestavbou silnice. Dále bylo rozšířeno závodisti a postaveny nové vstupní brány. Hledišti bylo zvednuto stupňovitě přirozenými násypy. Kapacita přenosných tribun byla 100.000 diváků.

V roce 1933 činily výdaje na závod 394.000,- Kč<sup>261</sup>. Objevil se i názor, že „Zlatá Přilba jest podnik nevýdělečný. Ač obrat podniku reprezentuje statisíce, vrací pořadatelstvo vše v bezvadné službě sportu – i návštěvníku. Zlatá Přilba slouží. Slouží svému státu k bezvadné propagaci – slouží svému kraji východním Čechám – slouží československému motorismu, přibližujíc ho širokým vrstvám lidu a slouží i všem těm, kdo závodisti navštíví“<sup>262</sup>. Pro vysokou návštěvnost dělali pořadatelé, co mohli. Na Zlatou přilbu byly vypravovány zvláštní vlaky a autobusy z Prahy, Hradce Králové, Brna, Liberce a okolí Pardubic. Pro diváky byly připraveny i různé ceny. Ve chvíli, kdy si zaplatili lístek na Zlatou přilbu, přičemž nejlevnější lístek se pohyboval kolem 6,- Kč, obdržel divák očíslovaný program, na který mohl vyhrát nějakou cenu při slosování. Diváci mohli vyhrát i motocykl značky JAWA, OGARU či motokola ČZ. Byla připravena i tipovací soutěž. Zde bylo možno sázet částky 5,10,20 Kč.

<sup>259</sup> Anonym: *Mezinárodní IV. Zlatá Přilba Československa*. Východ XV, 1932, č. 30, s. 3.

<sup>260</sup> Anonym: *Mezinárodní závod o Zlatou přilbu Č.S.R.* Východ XIV, 1931, č. 34, s. 4.

<sup>261</sup> Anonym: *V. Zlatá Přilba Československá v Pardubicích*. Východočeský Republikán XV, 1933, č. 40, s. 2.

<sup>262</sup> Anonym: *VIII. Zlatá Přilba Československa*. Východočeský Republikán XVIII, 1936, č. 39, s. 1.

Tipoval se první, druhý a třetí závodník v každém vylučovacím závodě i ve finále. Tipovalo se na oficiálním formuláři, který byl připojen k programu závodu. Vyplněný formulář pak musel být odevzdán na závodě do úřadů před začátkem závodu.

Návštěvnost na Zlaté přilbě byla různá, určitě mnohonásobně vyšší, než na memoriálu J. K. Lobkowicze. I když bylo špatné počasí, diváci se sešli v hojném počtu. Nejnižší návštěvnost byla na prvním ročníku, (jen národním) - 15.000 diváků. V následujících letech se návštěvnost pohybovala mezi 35.000-70.000 diváků. Číslo bylo silně zkeslené, poněvadž neplatící diváci byli v okolí závodě i na stromech. Nejvyšší návštěvnost byla na 11. Zlaté přilbě, a to 150.000 diváků. Díky těmto akcím bylo v pardubických restauracích doslova narváno. Možnost občerstvení byla také na závodě. Zde se bohužel objevila i šmelina a předražování nápojů, což byl ten horší obrázek Zlaté přilby.

Stejně jako byly lákadlem ceny pro diváky, ceny pro závodníky byly taktěž zajímavé. Na prvním místě byla bezesporu trofej pro nejlepšího jezdcu – Zlatá přilba Československa, což byla trofej umělecky zpracovaná ve stříbře a zlatě, ozdobená diamanty a vážící 1370 gramů. Výrobní cena páté Zlaté přilby pro rok 1933 byla 10.000,- Kč<sup>263</sup>. Trofej vyrobil klenotník Lejhanec. (Foto Zlaté přilby Československa – viz.příloha číslo 7). Vítěz mimo tuto trofej, která nebyla putovní, obdržel ještě cenu města Pardubic pro nejlepšího závodníka, která činila 25.000,- Kč. Druhý nejlepší jezdec obdržel cenu Východočeského Autoklubu - 10.000,- Kč. Třetí nejlepší závodník dostal cenu motosekce V.A.K. ve výši 5.000,- Kč. Finanční ohodnocení bylo udělováno i jezdcům, kteří se umístili ve vylučovacích závodech v jednotlivých kategoriích. Celková částka, která byla jezdcům rozdělena, činila 61.200,- Kč<sup>264</sup>. Ještě závodníci mohli vyhrát některou z čestných cen, které nebyly každý rok stejné. Je zde patrná snaha motivovat československé závodníky. Udělovaly se například ceny města Hradce Králové za nejlepší výkon jezdcu na stroji československé výroby, cena továrny Terrot nejlepšímu jezdcu na stroji Terrot, čestná cena poslance Františka Udržala pro nejlepšího československého jezdcu. Motivováni byli i cizí jezdcu. Byla vypsána například cena města Hradce Králové za nejrychlejší kolo dne – 30 českých dukátů ve zlatě a křišťálový pohár ze soukromých harrachovských sbírek<sup>265</sup>. Město Hradec Králové vypsalo i cenu národů za vspělost v motocyklovém sportu, přičemž tuto cenu obdržel ten národ, jehož jezdcu dosáhli nejlepšího průměrného výsledku. Každý jezdec, který odstartoval, dostal uměleckou plaketu. Zlatá přilba je závod, který má svou tradici a jezdí se dodnes.

---

<sup>263</sup> Anonym: *V. Zlatá Přilba Československá v Pardubicích*. Východočeský Republikán XV, 1933, č. 40, s. 2.

<sup>264</sup> VČM Pardubice, fond Zlatá přilba, ročník VIII./1936, program s. 35.

<sup>265</sup> Tamtéž, ročník II./1930, program s. 11.

### 2.3. Memoriál J. K. Lobkowicze

Od roku 1932 se na stadionu v Pardubicích jezdily motocyklové závody na škvárové ploché dráze. Tento závod byl nazván memoriálem Jiřího Kristiána Lobkowicze. „*Speciální dráha tato na trvalé zvěčnění památky prvního propagátora závodu na ploché dráze J.K. Lobkowicze, tragicky zesnulého na závodní dráze Avusu v Berlíně*“<sup>266</sup> v témže roce. První myšlenka uspořádat tyto závody pod jeho jménem přišla od pardubického sportovce Františka Hladěny. Bylo nutné pro tak velký závod udělat úpravy na dráze, přičemž náklady byly cca 8.000,- Kč. Materiál i částečné práce byly zajištěny Fantovými závody a Elektrickými podniky města Pardubic. Vybudování dráhy stálo skoro 10.000,- Kč a režie se závodem spojená téměř 100.000,- Kč<sup>267</sup>. Stadion byl postaven v rámci Celostátní výstavy tělesné výchovy a sportu v roce 1931. Na tomto stadionu byly zřízeny lehkootletická dráha a cyklistická betonová dráha, na jejímž vrchu byly ochozy pro diváky. Uprostřed stadionu bylo fotbalové hřiště<sup>268</sup>. Elipsovité dráhy stadionu byla taktéž pojmenována „Plochou dráhou Jiřího Kristiána Lobkowicze“. Tato speciální škvárová plochá dráha byla první a jedinou v Československu. Závod se jezdil pod protektorátem paní Josefíny Lobkowiczové, matky zesnulého jezdce. Protektorát nad Memoriálem J. K. Lobkowicze držela i městská rada města Pardubic a ústředí Ligy čsl. motoristů v Praze a nad prvním ročníkem memoriálu i správa Lázní Bohdaneč.

Protektorát byl reprezentativní funkcí a osoby či organizace, které stály v čele závodu, přispěly finanční pomocí či darem k danému memoriálu. Pořadatelem těchto závodů byla Liga čsl. motoristů v Pardubicích. Tak tomu bylo v prvních čtyřech ročnících a pak memoriál pořádal pardubický Autoklub (ČAP). Liga čsl. motoristů v Pardubicích byla založena v roce 1931 za účelem „*povznesení automobilismu a motocyklismu v ČSR a hájení zájmů československých motoristů, se zřetelem na místní poměry*“<sup>269</sup>.

Liga čsl. motoristů v Pardubicích nepořádala jen závody, ale pořádala také výlety a srazy na motocyklech. Jedním z nich byl i Branný sraz všech motoristů a přátel motorismu z východních Čech pořádaný v květnu 1938 na Kunětické hoře. V této již pohnuté předválečné době byla předvedena branným sborem čs. motoristů ukázka pohotovosti civilních motoristů v obraně státu. I tyto organizované akce dodržovaly podobné ceremonie jako při závodech. Po příjezdu na Kunětickou horu proběhlo vztyčení státní vlajky a složení

<sup>266</sup> Anonym: *Motocyklový závod o Memoriál J.K. Lobkowicze*. Východ XV, 1932, č. 26 – 27, s. 4.

<sup>267</sup> Anonym: *Již tuto neděli, tj. 31.t.m. jedinečný závod motocyklů na ploché dráze škvárové o Memoriál Jiřího Kristiána Lobkowicze!* Východ XV, 1932, č. 30, s. 3.

<sup>268</sup> Anonym: *IV. memoriál J. K. Lobkowicze v Pardubicích*. Východočeský Republikán XVII, 1935, č. 22, s. 1.

<sup>269</sup> SOkA Pardubice, fond Okresní úřad Pardubice 1850 - 1945, inv. č. 781, karta č. 489.



slavnostního slibu čs. motoristů. Následoval koncert vojenské hudby<sup>270</sup>. Účastník takovýchto akcí si odnášel někdy i upomínkovou plaketu. Československý Autoklub Pardubice vznikl „jakožto pobočný spolek celostátního Autoklubu republiky Československé, jest sdružení motoristů a zájemců o motorismus, kteří chtějí spolupracovat ke zlidovění motorisované dopravy a tím k hospodářskému a brannému zabezpečení státu“<sup>271</sup>.

Mezi činnosti tohoto spolku patřilo pořádání odborných výstav, přátelské zájezdy, výlety, jízdy, zakupování motorových vozidel pro spolek i jeho členy. Dále zřizoval a provozoval garáže pro spolek a členy. V neposlední řadě vyvíjel propagační činnost pro rozvoj motorismu a turistiky motorových vozidel.

I když první ročník memoriálu se jel jako národní závod, v následujících letech se jednalo už o závody mezinárodní. I dráha stadionu byla upravena podle mezinárodních měřítek. Byla 450 metrů dlouhá, 8 metrů široká a v zatáčkách 16 metrů široká. Podle mezinárodních norem byla i válcovaná vrstva škváry, která dosahovala 8 centimetrů po celé šířce i délce dráhy. Kapacita stadionu byla 15.000 diváků<sup>272</sup>.

Pravidla závodů nebyla v každém ročníku stejná, měnila se. V prvním ročníku memoriálu byl závod rozvržen na skupiny sportovní a závodní. Další rozdělení bylo dle kategorií obsahů válců. Jezdilo se deset kol, jedno kolo měřilo 450 metrů. Závod se konal v několika rozjíždkách a několika kategoriích od nejsilnější, která obnášela 500 ccm, až po nejslabší 250 ccm. Vítězové v jednotlivých kategoriích postupovali z rozjíždky do semifinále. Vítězové semifinále pak postupovali do konečného handicapového finále.

V druhém ročníku konaném v roce 1933 byly propozice závodu značně pozměněny. Memoriál byl rozdělen na závod juniorů a seniorů. Závod juniorů byl závodem samostatným, výhradně pro jezdce české národnosti. Sloužil k výchově československých mladých jezdců. Vítěz kategorie juniorů dostal možnost soutěžit o Zlatý štít. První tři závodníci byli odměněni peněžitými cenami, které byly v řádu několika stovek. Závod seniorů byl taktéž peněžité oceněn. Vedle peněžitých cen zde byly soukromé věcné ceny od firem, které je pro závod věnovaly (například socha, křišťálový pohár či hodinky). Ocenění byli i nejlepší závodníci z kategorie juniorů a seniorů, kteří zajeli nejrychlejší kolo. Soutěžilo se i o rekord trati.

I třetí ročník konaný v roce 1934 obsahoval spoustu změn v pravidlech Memoriálu J. K. Lobkowicze. Odpadly obtížné handicapy a jezdlilo se v jednotlivých skupinách po pěti – šesti jezdcích až do konečného vítězství. Po projetí pěti kol byli první dva jezdci kvalifikováni do

<sup>270</sup> Anonym: *Sraz motoristů na Kunětické hoře*. Východočeský Republikán XX, 1938, č. 21, s. 4.

<sup>271</sup> SOkA Pardubice, fond Okresní úřad Pardubice 1850 - 1945, inv. č. 796, karton č. 1105.

<sup>272</sup> Anonym: *Motocyklový závod o Memoriál J.K. Lobkowicze*. Východ číslo XV, 1932, č. 26 – 27, s. 4.

dalších kol. Vyřazení závodníci jeli ještě závod opravný, z nichž zase první a druhý postupoval. Tímto způsobem se postupovalo ve všech skupinách, aby se do finále dostali jen výborní jezdci<sup>273</sup>.

V následujících řádcích budou uvedeni vítězové Memoriálu J. K. Lobkowicze v jednotlivých ročnících: V prvním memoriálu konaném v roce 1932 vyhrál Bedřich Bardas z Mohelnice na stroji Barry Spec. 350 ccm v čase 2.49.5. V druhém ročníku konaném v roce 1933 vyhrál Rakušan Rudi Hunger na stroji Puch Spec v čase 2.25.8. V třetím memoriálu v roce 1934 zvítězil Němec Sedan Graf na stroji Rudge 500 ccm. Ve čtvrtém ročníku konaném v roce 1935 zvítězil Němec Hermann Gunzenhauser na stroji Rudge 500 ccm v čase 1.56.8. V pátém ročníku memoriálu v roce 1936 zvítězil Švéd Ebbe Lundquist na stroji JAP 500 ccm. V šestém ročníku v roce 1937 zvítězil Čech Hugo Rosák na stroji Ogar 500 ccm. V sedmém ročníku konaném v roce 1938 zvítězil Francouz Robert Chaliper na stroji JAP 500 ccm. V posledním, osmém, ročníku konaném po válce v roce 1947 zvítězil Angličan Wilf Plant na stroji JAP 500 ccm. Závodů se účastnili závodníci z těchto zemí: Jugoslávie, Rakousko, Francie, Německo, Švédsko, Dánsko, Maďarsko, Holandsko, Rumunsko, Československo, Anglie a Finsko.

Návštěvnost na závodech nebyla tak vysoká jako třeba u Zlaté přilby. Bylo to způsobeno několika důvody. Jednak klamnou reklamou v novinách, kdy bylo uváděno, že budou startovat závodníci, kteří se nakonec neúčastnili, či úplně smyšlená jména závodníků. Někdy bylo příčinou slabé návštěvy i vysoké vstupné na stání, které činilo 10,- Kč. Někdy byla slabá návštěva způsobena špatným počasím. Ve sportovním světě negativně zapůsobila informace, kdy pardubičtí pořadatelé po vítězství Němců na memoriálu v roce 1934 nenechali vztyčit na nejvyšším stožáru vlajku vítězného státu s hákovým křížem a zároveň nebyla zahrána německá hymna. Je jisté, že v polovině 30. let se politická situace ve světě do sportu velmi promítla. Nelibou reklamou bylo i předražování nápojů při závodech, kdy sodovka stála 1,50 a limonáda 2,-Kč<sup>274</sup>. Závod měl také slabší organizaci. Přestože stadion pojal až 15.000 diváků, vyprodáno ani při jednom Memoriálu J. K. Lobkowicze nebylo. Nejvyšší návštěva činila kolem 12.000 diváků, nejnižší kolem 7.000 diváků, což způsobilo, že závod skončil deficitem 40.000,- Kč<sup>275</sup>. Stejně jako na Steeple - chase chodila šlechta, tak i na memoriál nazvaný po šlechtici zavítalo i několik lidí z řad šlechty (například vládní rada a velkostatkář

---

<sup>273</sup> Anonym: *Motorismus*. Východ XVII, 1934, č. 20, s. 6.

<sup>274</sup> SOkA Pardubice, fond Archiv města Pardubice kniha č. 1 - Pamětní kniha města Pardubic (1895 – 1933), s. 795.

<sup>275</sup> SOkA Pardubice, fond MěNV Pardubice 1954 – 1990 kniha č. 1 - Pamětní kniha Pardubic (1934 - 1965), s. 26.

Dr. L.Thun – Hohenstein a velkostatkář O. F.Kinský z Heřmanova Městce). Zasedali i v čestném předsednictvu. Na závody chodily i významné osobnosti, poslanci a senátoři pardubické župy a zástupci státních i samostatných úřadů. Z velkopřumyslníků na závody zavítal například ing. František Wiesner z Chrudimi. Memoriál J. K. Lobkowicze se přesto může pyšnit tím, že v žádném z ročníku memoriálu nedošlo ke smrtelnému úrazu závodníka, na rozdíl od Zlaté přilby.

Je třeba ještě nastínit celý průběh Memoriálu J. K. Lobkowicze. Memoriál J. K. Lobkowicze zahajoval v odpoledních hodinách předseda LČMP pan Stecha proslovem v rozhlase. Poté, co měl závody na starost ČAP, proslov při zahájení měl předseda Ježek. Následně byla zahrána státní hymna a také vztyčena československá vlajka. Pak branami vítězů projížděla „Bugatka“ J.K.Lobkowicze řízená panem Pohlem. Tak tomu bylo v prvním ročníku memoriálu. Na bugatce se vezla vítězná trofej (Zlatý štít). Hlavní cenou byl Zlatý antický štít, ozdobený drahými kameny. V roce 1935 to byly české granáty. Hodnota této trofeje se pohybovala kolem 20.000,- Kč. (Zlatý štít je vyobrazen v příloze číslo 8). Na stadionu se objíždělo s trofejí kolečko. Následně byla předána pod ochranu hlavní protektorce závodu. Po ceremoniálu se na startu připravovali závodníci v jednotlivých kategoriích od nejsilnějších po nejslabší. Stejně jako u Zlaté přilby i zde si mohli lidé vsadit na vítěze závodu. Po odježdění jednotlivých kategorií následovaly závody o nejrychlejší kolo a rekord trati. Přestávky mezi závody jednotlivých kategorií byly vyplněny akrobatickými výkony Jawa klubu Pardubice. Máme zprávu o tom, že v jednom z ročníků byla předvedena i letecká akrobacie. V rámci memoriálu se také jela cílová jízda. Cíl této jízdy byl u hotelu Grand. Po odježdění finálového závodu byl předán Zlatý štít vítězi a vztyčena vlajka jeho země za zvuku státní hymny vítěze. Poté byla zahrána i československá hymna. Předávání cen a zhodnocení memoriálu bylo uskutečněno večer v nějakém z podniků, jakým byl například hotel Veselka. Memoriál J. K. Lobkowicze se přestal pořádat poté, co se v roce 1948 dostali k moci komunisté, neboť jim vadil zřejmě název závodu.

#### **2.4. Vincenc Chomrák**

Významným mužem cyklistiky a motorismu byl pardubický rodák Vincenc Chomrák. Narodil se 20. ledna 1871 na Bělobranském náměstí v hospodě „U zlaté kule“<sup>276</sup>. Vincenc Chomrák žil v rodině hostinského, takže nepatřil do úplně chudých poměrů. To mu od dětství umožňovalo věnovat se zájmům, mezi ně patřila i cyklistika. Vincenc Chomrák byl

---

<sup>276</sup> LADÝŘ, Ivan: *Vincenc Chomrák: Sportovec, jenž miloval svá „dvě i čtyři kola“*. Pardubické noviny, ročník 14, 2005, č. 209, s.9.

také vyučeným puškařem. Studoval na reálkách v Pardubicích a Trutnově. Poté, co dostudoval, vydal se mladý Chomrák do světa na zkušenou, aby pochytil vědomosti v podnikání a porozuměl sportovnímu odvětví, především motorům. Na zkušenou se vydal do Plzně, Litoměřic, Vídně, Štýrska, Tyrol, Frankfurtu, Lutychu a Budapešti<sup>277</sup>.

Poté, co se vrátil do Pardubic, otevřel si v roce 1895 ve svém domě ve Sladkovského ulici obchod, mimo bytu a dvorku zde měl i svou zámečnickou dílnu. Zde opravoval automobily a jízdní kola.

Jeho obchod byl smíšený, prodávaly se zde vedle řetězů, pedálů a obručí duše a pláště na kola, i zapalovací svíčky, kabely, uhlíky do magnetů, těsnění, řemínky k ventilátorům a různé pneumatiky k autům. Nesmíme zapomínat, že tehdejší doba byla s výrobou aut a kol na počátku a při provozování jedné činnosti by se Chomrák určitě neuživil. V obchodě si případný zákazník mohl koupit i broky či střelný prach.

Protože byl Chomrák vyučeným puškařem, byly i zbraně součástí nabídky jeho obchodu. Chomrák zbraně spíše sestavoval z továrně vyrobených součástek a dále pak vyzdobil a prodal. Dodnes existuje řada lidí, kteří mají od Vincence Chomráka vyzdobenou a signovanou pušku. V obchodě kromě prodeje součástí do aut a kol byly prodávány i motocykly za 120 zlatých. Jeden takový motocykl si koupil i letec inženýr Jan Kašpar<sup>278</sup>. Chomrák ve svém obchodě prodával i velocipedy a později se zabýval i servisem a prodejem motocyklů a aut. Případný zájemce si mohl koupit motocykl francouzské značky Peugeot či Werner o síle 2HP a 3HP. Šlo o ojeté stroje<sup>279</sup>.

Sám Vincenc Chomrák vlastnil jako druhý Pardubák po baronu Krausovi tříkolku značky De Dion Bouton.

V roce 1906 zavedl Vincenc Chomrák v Pardubicích kursy pro řidiče motorových vozidel. A v roce 1910 otevřel vůbec první autoškolu nejenom v Čechách, ale i v celém tehdejším Rakousko-uherském mocnářství<sup>280</sup>. Také jeho opravárenský automobilový závod byl prvním ve východních Čechách. Poté, co si zřídil živnost autoškoly, stala se tato práce jeho hlavním zaměstnáním. Cvičné jízdy byly prováděny na čtyřsedadlovém automobilu značky Laurin a Klement. Celý kurz v autoškole trval třicet dní. Cvičná jízda byla vedena směrem na Chrudim, aby pak na široké silnici mezi Jesenčany a

---

<sup>277</sup> KLIMPL, Miroslav: *Fenomenální dálkové rekordy*. Příloha Víkendová káva. Pardubické noviny 13, 2004, č. 230, s. 4.

<sup>278</sup> LADÝŘ, Ivan: *Vincenc Chomrák: Sportovec, jenž miloval svá „dvě i čtyři kola“*. Pardubické noviny, ročník 14, 2005, č. 209, s. 9.

<sup>279</sup> Anonym: *Sport a hry na výstavě v Pardubicích*. Sport a hry II, 1903, č. 33, s. 260.

<sup>280</sup> KLIMPL, Miroslav: *Chomrákovi dálkové rekordy, první autoškola v monarchii byla zřízena v Pardubicích*. Pardubické noviny, ročník 4, 1995, č. 204, s. 8.

Dražkovicemi mohl vyučovat budoucí řidiče praktické jízdy<sup>281</sup>. Tenkrát bylo důležité mít někoho známého, kdo vlastnil automobil či motocykl, a u něho se učil jezdit. Pak se domluvil termín před komisařem z místodržitelství v Praze a ten poté, co shlédl jízdu, rozhodl, zda vydá „osvědčení“ nebo ne. Po první světové válce se tomu říkalo vůdčí list. Ale poté, co měl autoškolu v Pardubicích Vincenc Chomrák, byly praktické jízdy poprvé organizovány u něho. Budoucí řidiči se také seznámili s opravami vozů, z Chomrákovi dílny.

V roce 1915 byl Chomrák pražským místodržitelstvím jmenován za člena komise určené pro válečné odvody automobilů v obvodu pardubického hejtmanství. Vedle něho seděli v komisi ještě místodržitelství rada Skulina a Jan Kašpar. Během války byl Vincenc Chomrák ve Vídni vojenským „autoučitelem“.

O významu osobnosti z Pardubic svědčí i následující řádky. Vincenc Chomrák byl po dvacet let prezidentem „Svazu výrobců velocipedů, šicích strojů a motorových vozidel“ se sídlem v Praze. Také byl předsedou Čs. svazu oprávněných majitelů autoškol v Praze<sup>282</sup>.

Vincenc Chomrák zemřel 1. září 1935 ve věku 64 let.

## 2.5. Významné osobnosti pardubického motorismu

František Hladěna je také důležitou postavou pardubického motorismu. Byl jedním z organizátorů Zlaté přilby a Memoriálu Jiřího Kristiána Lobkowicze. Od prvních krůčků vedl jednoho z nejlepších pardubických plochodrážních jezdců Huga Rosáka, kterému také koupil vodou chlazený závodní motocykl „SPECIÁL DKW 175“ od německého závodníka Allingera<sup>283</sup>.

František Hladěna se narodil 14. července 1903 v Praze. Jeho otec se živil jako sedlák. Hladěna se celý život zabýval motosportem a nakonec to bylo i jeho zaměstnání. Pracoval ve sportovním pardubickém závodě na výrobu sportovních motocyklů zn. „JMP“, později GRIZZLY. Zde působil jako zajížděč, závodní jezdec a také jako obchodní zástupce. František Hladěna po jistou dobu byl také obchodním zástupcem výroby motocyklů Prag BD. Jako jezdec se účastnil mnohých místních i celostátních závodů.

Hladěna byl i velkým vlastencem – účastnil se se svou ženou Taťánou domácího odboje za druhé světové války. Společně pomáhali skupině Silver A, což se jim stalo

---

<sup>281</sup> VOSÁHLO, J. : *První pardubičtí automobilisté*. Zprávy Klubu přátel Pardubicka XIV, 1978, č. 7 a 8, s. 147.

<sup>282</sup> KLIMPL, Miroslav: *Fenomenální dálkové rekordy*. Příloha Víkendová káva. Pardubické noviny 13, 2004, č. 230, s. 4.

<sup>283</sup> ŠMÍD, Jiří: *František Hladěna, motocyklový závodník*. Zprávy Klubu přátel Pardubicka, ročník XXX, 1995, č. 5 a 6, s.127.

osudným. Byli zatčeni gestapem 20. června 1942. Při výslechu Hladěna snad tentýž den skočil z okna a byl na místě mrtvý. Jeho žena byla popravena na Zámečku 2. června 1942<sup>284</sup>. Po válce se dostalo Františku Hladěnovi pocty tím, že se jezdil závod - Memoriál Františka Hladěny.

Významnou osobností motorismu byl i Hugo Rosák (1916 – 1982). Pocházel z Rábů, ale pardubické noviny ho vyzdvihovaly jako výborného plochodrážního jezdce pardubického. Vyšel z chudých poměrů, a tak mu František Hladěna pořídil pro závodění motocykl, jak již bylo zmíněno. Hugo Rosák začal závodit v roce 1933. Toho roku se účastnil několika závodů Memoriálu J. K. Lobkowicze a závodu na ploché dráze v Olomouci, kde získal ve finále třetí cenu. Následujícího roku se Hugo Rosák účastnil závodu na ploché dráze na Žižkově, kde vyhrál první cenu v kategorii do 350 ccm a druhou cenu v kategorii do 250 ccm.

I když mladému Rosákovi nebylo ještě ani 18 let, byl již obávaným jezdce a tak se stalo, že když se v roce 1934 chtěl účastnit závodu na Kladně, podali proti jeho účasti někteří závodníci protest kvůli tomu, že není plnoletý. Protestu bylo vyhověno, a tím Rosák nedostal licenci a nemohl se účastnit ani Memoriálu J. K. Lobkowicze<sup>285</sup>.

Účastnil se několika pozdějších ročníků Zlaté přilby a Memoriálu J. K. Lobkowicze. Závodil za Ligu Čsl. motoristů Pardubice. Máme také zprávy, že jezdil za Prahu. Hugo Rosák aktivně závodil do roku 1963. Mezi jeho největší úspěchy patří vítězství v Zlaté přilbě v roce 1947 a vítězství v Memoriálu J. K. Lobkowicze v roce 1937. Ještě vlastnil čtyři stříbrné přilby SNP a osm titulů mistra ČSR.

Hugo Rosák byl v podstatě jeden z nejlepších poválečných plošinářů.

Ale byli tu i jiní jezdci, kteří reprezentovali Pardubice ve Zlaté přilbě a Memoriálu J. K. Lobkowicze. Nejlepším předválečným pardubickým závodníkem byl Zdeněk Hermann, syn místního advokáta Fr. Hermanna, který jezdil na stroji pardubické značky GRIZZLY. Účastnil se prvního Memoriálu J. K. Lobkowicze, kde získal sochu věnovanou ředitelstvím Lázní Bohdaneč za nejlepší výkon východočeského sportovce<sup>286</sup>.

Dalšími pardubickými závodníky byli například Jaroslav Němeček, Miloslav Špínka a Václav Stanislav. Jejich výkony se však již časově vymykají časovému vymezení diplomové práce.

---

<sup>284</sup> JIČÍNSKÝ, Karel: *František Hladěna sportovec a vlastenec*. Zprávy Klubu přátel Pardubicka XI, 1975, č. 5, s. 6.

<sup>285</sup> Anonym: *VI. Zlatá přilba*. Východ XVII, 1935, č. 35, s. 6.

<sup>286</sup> Anonym: *Úspěšné závody motocyklů o Memoriál Jiřího Kristiána Lobkowicze*. Východ XV, 1932, č. 31, s. 2.

### 3. Cyklistika v Pardubicích

#### 3.1. Český klub velocipedistů Pardubice

Nejstarším klubem v Pardubicích, který se zabýval cyklistikou, byl Český klub velocipedistů Pardubice, zkráceně také Č.K.V. Pardubice. Myšlenka založit klub napadla několik přátel sportu na cyklistickém výletě v Chrudimi v dubnu 1888. První pánové, kteří podpořili myšlenku založit klub velocipedistů, byli Hynek Krpata, Vilém Vorbach, Grus, Karel Tužka, František Daniel, Albert Budínský, Václav Hromádko, Karel Jelínek, baron Artur Kraus a pan Svoboda. Protektorem nad tímto klubem byl zvolen kníže Rudolf z Liechtensteinu. Byla to osobnost, která se v podstatě stávala mecenášem. Protektor kromě toho, že reprezentoval klub navenek, věnoval například i pěkné ceny, určené jezdcům při národních či mezinárodních závodech. Většinou takový post zastával člověk společensky na úrovni a také z řad šlechty. To budilo velký respekt okolí. Pro určitou část české společnosti byla totiž jízda na kole módou, nikoliv sportem.

Cyklistika na konci 19. a na počátku 20. století nebyla levným koníčkem. Pár zlatých stála registrace v klubu a další peníze se vynaložily za jízdní kolo podle kvality vybavení a výšky. Cena se pohybovala od 120 do 300 zlatých. Je pochopitelné, že z tohoto důvodu nebyla cyklistika pro nemajetné<sup>287</sup>. Vypracované stanovy byly podány 24. května a již 15. června 1888 byly úředně schváleny. Přípravný výbor zvolil prvním předsedou Č.K.V. Pardubice Karla Jelínka, místopředsedou Alberta Budínského, náčelníkem se stal Václav Hromádko a jednatelem František Daniel. Jako klubový odznak byl zvolen malý kovový a pozlacený velociped, se šikmo přes něj položenou stříbrnou tabulkou s nápisem „Pardubice“.

Sportovní oblečení tvořil kabát, spodky a čapka z tmavomodrého sukna, trikot bílé barvy s velikým, v barvách provedeným klubovým monogramem na prsou, černé punčochy a střevíce<sup>288</sup>.

První valná hromada Č.K.V. se konala 28. července 1888 za přítomnosti osmnácti členů. Klub měl v prvním roce založení 68 členů, z toho dva zakládající, jedenáct činných a padesát přispívajících. Na této první valné hromadě byli zvoleni předsedou klubu Karel Jelínek, jeho náměstkem Albert Budínský, náčelníkem Václav Hromádko. Pokladníkem a jednatelem byl zvolen Hynek Krpata, místonáčelníkem zvolen Vilém Vorbach. Zapisovatelem se stal Karel Tužka a hospodářským správcem František Daniel.

---

<sup>287</sup> BAKALÁŘ, Robert, CIHLÁŘ, Jaroslav, ČERNÝ, Jiří: *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha 1984, s. 70.

<sup>288</sup> Anonym: *Zprávy klubové*. Cyklista IV, 1888, č. 10, s. 131.

Přehlížitelem účtu (revizorem) byl zvolen František Kašpar, majitel Veselky, a pan Fröschl. Klubovým orgánem se stal časopis „Cyklista“.

V několika dalších letech se na postu předsedy klubu vystřídali Albert Budínský, baron Artur Kraus (držitel první cyklistické legitimace v Pardubicích) nebo František Kašpar, majitel hotelu Veselka.

Tento klub měl zpočátku v pokladně 132 zl. 53 kr.

Dříve, než došlo k postavení závodní dráhy, dal Albert Budínský k dispozici svou zahradu, kde byla zřízena cvičební dráha v délce 150 metrů a šířce 2,5 metrů. On také propůjčil nově vzniklému klubu i místnosti pro klubovnu. Vilém Vorbach věnoval klubu cvičební dřevěné kolo<sup>289</sup>.

První klubové závody byly pořádány 30. září 1888 na silnici Pardubicko-Chrudimské<sup>290</sup>. Velocipedisté to neměli v Pardubicích s ježděním na kole po městě jednoduché. Platil zde jízdní řád, který se musel dodržovat, jinak hrozila finanční pokuta. Podle jízdního řádu, vypracovaného obecním zastupitelstvem, byly vyhrazeny prostory, kde bylo povoleno na kole jezdit. Například bylo zakázáno jezdit na velocipedu po celém Zeleném předměstí až k Zelené bráně. Podle řádu se také nesmělo jezdit dál, než k Veselce<sup>291</sup>. Pokud členové klubu velocipedistů potřebovali jezdit po celém městě, museli si podat žádost, která jim to po určitou dobu umožňovala. Po skončení stanovené lhůty platil opět jízdní řád. Výjimku dostali pro pořádání slavností ve městě<sup>292</sup>. Někdy se cyklistům stávalo, že při průjezdu městy a vesnicemi sklidili od místních lidí výsměch. Někteří lidé po nich házeli kameny a klacky. Výjimkou nebylo ani posílání psa na cyklistu. Z tohoto důvodu byli cyklisté vybaveni bičikem.

Závodní dráha byla postavena v roce 1889 a stála na pokraji lesa. Tomu místu na dnešní Dukle se říkalo „Na čuličkách“. Dráha měla původně 480 metrů, pak 450 metrů. Byla stavěna tak, že na silnou vrstvu štětu z drobného lámaného kamene byly kladeny vrstvy šterku, těžší hlíny, koku a popela. Při postupném kladení byly vrstvy náležitě ztropeny a zválcovány. Šlo o první cyklistickou dráhu ve východních Čechách<sup>293</sup>.

Peníze na stavbu dráhy se sháněly různým způsobem. Například byl uspořádán Českým klubem velocipedistů Pardubice Májový věneček v Odeonu na Veselce. Výtěžek

---

<sup>289</sup> Anonym: *Zprávy klubové*. *Cyklista* IV, 1888, č. 10, s. 131.

<sup>290</sup> Anonym: *Zprávy*. *Pernštýn* X, 1888, č. 77, nestránkováno.

<sup>291</sup> Anonym: *Zprávy*. *Pernštýn* X, 1888, č. 60, nestránkováno.

<sup>292</sup> Anonym: *Zprávy*. *Pernštýn* XI, 1889, č. 77, nestránkováno.

<sup>293</sup> Anonym: *Zprávy klubové*. *Cyklista* V, 1889, č. 3, s. 75.



82 zl. 60 kr. byl připsán k fondu dostavění závodní dráhy<sup>294</sup>. Dráha byla otevřena dvoudenními mezinárodními závody 28. a 29. září 1889. Účastnila se jich řada nejlepších českých jezdců, doplněná Němci Goebem a Steinem. Z pardubických závodníků jeli Albert Budínský, František Dvořák, Max Wertheimer, František a Mořic Danielové<sup>295</sup>.

Český klub velocipedistů Pardubice pořádal každý rok mezinárodní závody v Pardubicích a národní závody na místní závodní dráze. Národní závody byly rozděleny do několika částí, a to: Jízda zahajovací o délce 3000 metrů; Jízda juniorů 2000 metrů; Jízda o putovní cenu J.J. knížete Rudolfa z Lichtensteinu na 5000 metrů; Jízda dam na 1 anglickou míli (1609 metrů); Jízda tříkilometrová; Jízda starších; Jízda vyrovnávací pro všechny druhy jednosedlových strojů o délce 3000 metrů. Počet jízd nebyl každý rok stejný. Vše se odvíjelo podle počtu přihlášených. Jízda mohla být zrušena nebo nahrazena jinou. Ten, kdo chtěl závodit, musel s podanou přihláškou zaplatit ihned požadovaný vklad. Ten se pohyboval z počátku v řádu několika zlatých (2-4,) potom v řádu několika korun (4-10). V každé jízdě muselo startovat minimálně o jednoho jezdce víc, než byl počet cen. Jinak se počet cen snížil. Deset minut před začátkem jízdy se zvonilo na jezdce, aby se připravili. Pak se zvonilo při správném startu a před posledním kolem.

Každý jezdec měl na svém kole upevněné číslo, které odpovídalo jeho číslu v programu. Před každou jízdou se vztyčila u soudcovské lóže čísla, která označovala startující jezdce. Poté, co jízdy skončily, tato čísla označovala vítěze a jejich časy. Po prvním zvonění bylo zakázáno přecházet jízdni dráhu pod trestem okamžitého vyvedení ze závodistiště. Před začátkem jízdy mimo handicapu si startující projížděli jedno kolo volně. Bylo zakázáno vodit na závody psy<sup>296</sup>. Mezinárodní závody velocipedistů se jezdily na podzim, podle způsobu klubů Prahy a Plzně (dříve vzniklých). Mezinárodní závody v Pardubicích byly rozděleny do několika částí: Jízda juniorů na bezpečném stroji o dráze 2000 metrů; Jízda o mistrovství zemí koruny České na bicyklu – dráha 8045 metrů; Jízda na cestovních strojích bezpečných – dráha 3000 metrů; Jízda o mistrovství zemí koruny České na tricyklu – dráha 8045 metrů. Vítězi tohoto závodu příslušel titul „Mistr zemí koruny České na tricyklu“. Další byla Jízda o rekord na bicyklu – dráha 1609 metrů. Pokud by se při tomto závodu povedlo jezdcovi překonat stávající rekord (rakouský), obdržel by zvláštní zlatý odznak. Další jízdou byl Mezinárodní handicap pro tricykly o délce 3000 metrů. Dále se pořádala Jízda klubová – závod pouze pro členy Č.K.V.

---

<sup>294</sup> Anonym: *Zprávy klubové*. Cyklista V, 1889, č. 3, s. 75.

<sup>295</sup> BROŽ, Radovan: *Kronika cyklistiky na Pardubicku*. Pardubice 2011, s. 3.

<sup>296</sup> SOkA Pardubice, fond Cyklistické kluby - výstřižky – Program velkých mezinárodních závodů 7. a 8. září 1890.

Pardubice – dráha 2000 metrů. Také se jezdila Jízda o mistrovství koruny České na bezpečníku o dráze 2000 metrů. Vítězi příslušel titul „ Mistr zemí koruny České na bezpečníku“. Vítěz obdržel za cenu skvostnou granátovou hvězdu. Ještě se jezdila Jízda na cestovních bicyklech o dráze 3000 metrů a Jízda o putovní cenu J. J. knížete Rudolfa z Liechtensteinu, zde byla dráha 5000 metrů.

Mezinárodní handicap pro veškeré jednosedlové stroje byla dráha 3000 metrů. V roce 1894 byly dokonce v rámci cyklistických závodů vypsány i atletické disciplíny i exhibiční závod na 100 yardů čtyř běžců proti cyklistovi. Cyklista skončil v závodě poslední<sup>297</sup>.

Mimo těchto dvou závodů, pořádaných pravidelně každý rok, se snažil Český klub velocipedistů Pardubice přijít i s něčím novým. Proto byla vypsána v září 1893 distanční jízda Praha – Pardubice. Závod byl dlouhý 100 km. Byl vypsán jen pro jezdce zemí koruny České bez mezinárodní konkurence. K jízdě bylo přihlášeno dvacet jedna jezdců, ale nakonec jich startovalo pouze jedenáct. Start byl na Žižkově na Ohradě a cíl byl určen na závodní dráze v Pardubicích. Vypsáno bylo šest cen. Tento závod vyhrál František Dvořák - Č.K.V. Smíchov, za 3:54 na stroji Austria. Druhý byl V.Kuklík, také z Č.K.V. Žižkov, a třetí skončil V.Vondřich z K.V.Libeň. Za Pardubice se závodů účastnili Václav Kaplička, Karel Polák a Berthold Witz<sup>298</sup>. Z pardubických závodníků nejlépe dojel Karel Polák na čtvrtém místě za necelé čtyři hodiny<sup>299</sup>.

Jezdci nejdříve jezdili na vysokých kolech s malým kolečkem vzadu a kuželovitými nebo válečkovitými ložisky, která se však přehřívala a netočila. Nejspíš v roce 1887 přišla anglická kola s ložisky kuličkovými. O několik let později byla vysoká kola nahrazena koly nízkými, zvanými rovery nebo safety (bezpečnými)<sup>300</sup>. (Fotografie Roveru viz. příloha č. 9).

Po závodech, ať už národních či mezinárodních, byl pořádán nějaký večírek či koncert v sále Odeonu na Veselce. Tam také měl Č.K.V. Pardubice svoji klubovnu. V průběhu slavnostního večírku proběhlo i rozdělování cen. Dámský výbor tohoto klubu měl na starosti obstarávání cen pro závodníky. Cenou pro vítěze závodu byly granátové hvězdy a pro druhého a třetího závodníka čestné odznaky, někdy taktéž granátové.

Mezi úspěšné závodníky tohoto klubu patřil Albert Budínský. Byl to jeden ze zakladatelů Č.K.V. Pardubice. I když byl předsedou klubu, tak i aktivně závodil na

---

<sup>297</sup> BROŽ, s.5.

<sup>298</sup> Anonym: *Zprávy klubové*. Cyklista IX, 1893, č.10, s. 141.

<sup>299</sup> NEZBEDA, s. 21.

<sup>300</sup> BROŽ, s. 3.

vysokém kole i roveru. Stal se držitelem stříbrné medaile z mistrovství zemí koruny České ve sprintu v roce 1893.

Dalším vynikajícím mužem byl Vincenc Chomrák. Byl jedním ze zakladatelů Č.K.V. Pardubice a iniciátorem výstavby dráhy v roce 1889. Vynikal dálkovými jízdami po Evropě, a to jak na vysokém kole, tak i na Roveru (viz. příloha č. 10). Roku 1891 na vysokém cestovním kole absolvoval trať dlouhou 1835 km z Pardubic až do Benátek. O rok později na kole značky Rover podnikl cestu Pardubice – Budapešť a zpět. Roku 1893 cestoval na trati Pardubice – Mnichov – švýcarské hranice – Frankfurt – Lutych a zpět. Za zmínku stojí i jízda na kole s pneumatikami roku 1900 na trati Pardubice – Paříž o délce 1300 km<sup>301</sup>. Pro svou malou postavu si kola pro sebe sám upravoval, aby na nich mohl jezdit.

Pořádání závodů nebylo jedinou činností klubu. Klub pořádal na Veselce zábavy různého druhu. Šlo o pořádání plesů, silvestrovských večírků, různých Májových věnečků či koncertů po závodech. K tomu hrála buď městská kapela či vojenská hudba. Na plesech bylo patrné, že jde o večírek velocipedistů, poněvadž v čele sálu byla umístěna podobizna protektora klubu J.J. knížete Rudolfa Liechtensteina, v životní velikosti. Sál byl upraven: v rozích „v kypré zeleni“ byly umístěny velocipedy. V roce 1890 postihly Prahu velké povodně, které postihly i Č.K.V. Smíchov. Pardubičtí velocipedisté se ukázali jako dobří kolegové a věnovali čistý výnos z mezinárodních závodů konaných 7. a 8. září ve prospěch poškozených povodní<sup>302</sup>. Český klub velocipedistů Pardubice pořádal také různé vyjížďky do okolí Pardubic. Takovým výletem byl například výlet na Kunětickou horu nebo do Bohdanče. Čeští cyklisté byli při výletech oblečeni do stejnokroje. V čele skupiny jezdíval náčelník s trubkou a zvukovými signály dával znamení ke změnám směru a rychlosti, k zastavení a k nasedání.

V tomto klubu hrál velkou roli i František Kašpar, majitel hotelu Veselka, který zastával i funkci předsedy klubu v roce 1890. Mimo této funkce se organizačně podílel i na mezinárodních závodech. Například 7. a 8. září 1890, kdy se pořádaly mezinárodní závody v Pardubicích, pomáhal u váhy, společně s panem Teibelem. Svého šestiletého syna Jana učil jízdě na malém roveru. „*Do sportu mne uvedl otec, sám horlivý cyklista, v době rozkvětu pardubické závodní dráhy; jako šestiletého hochu mě naučil jezdit na miniaturním roveru. A záhy jsem vystoupil jako „závodník“ na pardubické dráze. Dostalo*

---

<sup>301</sup> VČM Pardubice, fond Slavín pozůstalost Bičík Zdeněk, sign. Sl II/30, karta č. 30, položka č. 148/4 – 10 kapitol ze sportovních Pardubic.

<sup>302</sup> Anonym: *Zprávy*. Pernštýn XII, 1890, č. 72, nestránkováno.

*se mi dokonce cti, abych vedl slavnostní průvod městem k závodišti před velkým meetingem. Teprve za mnou „škvrnětem“ jel champion na vysokém kole, nezapomenutelný mi podnes p. Josef Kohout“<sup>303</sup>. Ve stejný den pak startoval a zvítězil v jízdě hochů, kde mu byl soupeřem bratranec E. Čihák a neznámý chlapec z Prahy. V tomto závodě vyhrál pár zlatých manžetových knoflíčků<sup>304</sup>. Mladý Jan měl stejně jako jeho otec k cyklistice velmi blízko. Se svým bratrancem Eugenem často podnikali výlety na tandemu.*

V letech 1899 – 1900 začala pardubická cyklistika zvolna upadat. Mnoho větších měst vykazovalo vlastní závodní dráhu, navíc v těchto městech se závody leckdy pořádaly současně, a to poznamenávalo závody i v Pardubicích. Příznivců tohoto sportu začalo ubývat. Nezájem o sport se projevil i na závodní dráze, která začala chátrat, posléze zarostla trávou a déšť a mráz zapříčinily rozpad dráhy. Rozpadla se v roce 1901 a za 150 zlatých koupil tento pozemek stavitel Hajský. Přesto klub pořádal ještě několik silničních závodů. V roce 1902 na trati Čepí – Jezbořice – Rozhovice. V roce 1906 se konaly silniční závody ve Starém Máteřově<sup>305</sup>. Máme zprávu, že v tomto roce proběhla valná hromada Č.K.V. Pardubice, kde bylo rozhodnuto o rozpuštění spolku. Z této doby se nedochovalo mnoho zápisů, proto přesné datum zániku klubu je problém zjistit.

### **3.2. Klub cyklistů „Vpřed“ Pardubice**

Ještě před vypuknutím první světové války vznikl v Pardubicích Klub cyklistů „Vpřed“. Vznikl nejspíš v roce 1910, i když v jiném dokumentu je přímo řečeno, že spolek byl schválen dne 17.5.1912 č. 8 A2180<sup>306</sup>. Tento spolek se věnoval silničním závodům, turistice, pořádání výletů, bicyklopólu a krasojízdě. Klub měl ve svých počátcích 27 členů. V roce 1912 sehrál klub zápasy v pólu v Hořicích, Hlinsku a Skutči. V roce 1914 vystupuje dvanáct členů a zakládá cyklistický odbor SK Pardubice. Během první světové války je činnost klubu ochromena a omezi se jen na vyjížděky do přírody na ryby, houby a za aprovizací<sup>307</sup>.

Prvním předsedou klubu byl pan Chejna. Na postu předsedy klubu se vystřídali ještě Jaroslav Černý v letech 1910 – 1913, a pan Prokopec, který byl předsedou Klubu cyklistů

---

<sup>303</sup> CEPS: *První trofej ing. Kašpara*. Polední list XV, 1940, č. 125, s. 3.

<sup>304</sup> CEPS: *První trofej Ing. Kašpara*. Polední list XV, 1940, č. 125, s. 3.

<sup>305</sup> BROŽ, s. 5.

<sup>306</sup> SOKA Pardubice, fond Okresní úřad Pardubice 1850 - 1945, inv. č. 796, karton č. 1105 - Klub cyklistů „Vpřed“ Pardubice.

<sup>307</sup> BROŽ, s. 6.

„Vpřed“ Pardubice od roku 1914. Dále je zjištěno, že předsedou klubu po roce 1918 byl pan Císař<sup>308</sup>.

Je nutné uvést ještě Josefa Novotného, který je v roce 1905 zmiňován jako krasojezdec. Také byl zakládajícím členem Klubu cyklistů „Vpřed“ v roce 1910, náčelníkem i předsedou cyklistického oddílu SK Pardubice, zakladatelem a starostou Východočeské župy cyklistické v letech 1920 - 1936<sup>309</sup>.

Činnost klubu, jak již bylo zmíněno, se zabývala pořádáním závodů na silnicích. Dne 10. srpna 1913 se konaly cyklistické závody pořádané klubem cyklistů „Vpřed“ na trati Pardubice – Chrudim – Heřmanův Městec – Pardubice. Trať měřila 40 km. Šlo o mistrovství východních Čech<sup>310</sup>. U startu bylo připraveno dvacet jedna závodníků, kteří odstartovali v devět hodin. Začátek závodu odstartoval výstřelem baron Artur Kraus, který byl oficiálním měřičem závodu. Startérem byl také cis. rada Zdeněk Kruliš. Závodníci byli vypuštěni ve čtyřech řadách.

Zvítězil Vejmelka (Vyšehrad) v čase 59:48. Získal titul „mistra východních Čech“ a jako cenu zlaté hodinky. Druhý dojel Kundert (Vpřed Ústředí) v čase 1 hod.28 vt. Získal cenu Aviatického družstva - stříbrný aeroplán. Třetí dojel Karel Totzl (Karlín 1885) v čase 1 hod.44 vt. Za Klub cyklistů „Vpřed“ Pardubice závodili Jaroslav Šmíd, který se umístil až na sedmém místě v čase 1:06 a dobývá tak přebornictví „Vpřed“ Pardubice. Na osmém místě A. Konečný („Vpřed“ Pardubice) v čase 1:06:21. Na desátém místě byl pardubický Skalický. V novinách „Sport a hry“ také psali, o dobré organizaci závodu. „*O krásný průběh závodu mají zásluhy nesporné čestný předseda záv. výboru starosta města kom. rada inž. Prokop, baron Kraus, cis. rada Kruliš, aviatik inž. Kašpar, městský rada továrník Fr. Dvořák, závod. lékař Dr. Těšík*“<sup>311</sup>. Je dochovaná zmínka, že 11. a 12. května 1913 byl pořádán Českou ústřední jednotou velocipedistů v Praze s cyklistickým klubem „Vpřed“ v Pardubicích jubilejní sjezd cyklistický na oslavu třicetiletého trvání Č.U.J. Velocipedistů spojený s distančním závodem na 100 km Praha – Pardubice<sup>312</sup>.

Tento klub zanikl 25. února 1937. Z korespondence četnické stanice v Pardubicích určené pro Okresní úřad v Pardubicích ze dne 19. února 1937 je uvedeno: „*Oznamuji, že spolek „Klub cyklistů Vpřed“ pokud se podařilo zjistiti zanikl před válkou pro neúčast a*

---

<sup>308</sup> BROŽ, s. 84 - 85.

<sup>309</sup> Tamtéž, s. 73.

<sup>310</sup> SOkA Pardubice, fond Archiv města Pardubice kniha č. 1 – Pamětní kniha města Pardubic (1895 – 1933), s. 295.

<sup>311</sup> Anonym: *Cyklistika*. Sport a hry XII, 1913, č. 32, s. 408.

<sup>312</sup> SOkA Pardubice, fond Archiv města Pardubice kniha č. 1 – Pamětní kniha města Pardubic (1895 – 1933), s. 696.

*již znovu se neustavil. Rovněž nepodařilo se vyšetřiti kdo byli jeho poslední funkcionáři a jest považovati uvedený spolek za zaniklý“<sup>313</sup>.*

---

<sup>313</sup> SOkA Pardubice, fond Okresní úřad Pardubice 1850 – 1945, inv. č. 796, karton č. 1105 – Klub cyklistů „Vpřed“ Pardubice.

## Závěr

Sportovní úspěchy na počátku 20. století v aviatice, motorismu a cyklistice nesmírně proslavily město Pardubice. Ve své práci jsem se snažil zachytit největší sportovní úspěchy nejlepších pardubických sportovců v těchto oborech. Jsou zde uvedeny i důvody útlumu a zániku sportovních klubů. Konkrétním přínosem práce v její části o aviatice je rozvedení Kašparových smluv a podmínek, za kterých létal na veřejných produkcích. U Eugena Čiháka jsem podrobně uvedl jeho harmonogram letů.

Před tím, než vznikla tato diplomová práce, vyšla v 50. letech brožurka od Jiřího Püchla – *První český letec ing. Jan Kašpar z počátku českého letectví v Pardubicích*<sup>314</sup>, kde byly chybně uvedeny lety Eugena Čiháka a okolnosti s tím spjaté. Proto jsem se snažil i tento nedostatek opravit a doplnit. Jiří Püchl nejspíš vycházel z dobových pardubických tisků, kde ale některé veřejné lety Eugena Čiháka vůbec nebyly zaznamenány. V tomto díle jsou také chybně uvedené termíny, kdy se měly veřejné lety konat. Proto jsem vypracoval podrobný harmonogram, někdy jen ohlašovaných i skutečně konaných letů Eugena Čiháka. Tyto informace jsem čerpal především z pražských novin Sport a hry. Dále je zde zmíněn vztah dobových novin k letci Eugenu Čihákovi, kterého především Samostatné směry pasovaly na „outsidera“.

Důsledně jsou i rozvedeny nerealizované plány bratrů Čihákových. Kdyby nepřišla první světová válka, mohl se dnešní svět učit o významném českém konstruktérovi Eugenu Čihákovi. Co se týče Aviatického družstva, v diplomové práci je rozvedena jeho činnost a organizační potíže, které družstvo muselo často řešit.

V části věnované mootrismu jsou podrobně rozvedeny motocyklové závody, které se konaly v Pardubicích před vypuknutím první světové války a dosud nebyly v žádném díle takto popsány. V závodech Zlaté přilby a Memoriálu J. K. Lobkowicze jsem se zaměřil i na organizační činnost a její nedostatky, rovněž ještě takto široce v žádném díle neuvedené.

V oblasti cyklistiky jsou podrobněji popisovány některé významnější závody různých klubů.

Zde bylo materiálů poskrovnu a z některých let se nedochovaly prakticky žádné archivní materiály, takže o době první světové války v práci chybí konkrétní informace. Je jasné, že kulturní a sportovní život utichl a to, co přece jen písemně vzniklo, se nedochovalo.

---

<sup>314</sup> PÜCHL, Jiří: *První český letec ing. Jan Kašpar z počátku českého letectví v Pardubicích*. Pardubice 1957.

O motorismu v Pardubicích mimo literatury k závodu Zlatá přilba žádná jiná literatura neexistuje. Badatel je odkázaný na dobové noviny a archivní prameny. Někdy vznikl problém s určením přesných termínů závodů v jakékoliv výše zmíněné sportovní disciplíně. Noviny někdy pouze závod ohlašovaly, že proběhne.

V části věnované aviatice konkrétně chyběly archivní prameny popisující, jak blíže probíhala spolupráce a dohoda mezi hulanským plukem a Aviatickým družstvem o využívání vojenského cvičiště. Také lze těžko určit, kdo byl člen přispívající, kdo byl člen činný, poněvadž ve zprávě z valné hromady Aviatického družstva jsou uvedeny jen obecné informace o tom, že členové přispívají. Proto jsem v kapitole o Aviatickém družstvu často uváděl pouze tyto obecné informace. Od vypuknutí první světové války až po dvacátá léta již nejsou dochované archivní prameny skoro žádné. Výjimkou je korespondence o postavení Kašpara pomníku.

O dětství Jana Kašpara a Eugena Čiháka nejsou rovněž dochovány archivní materiály. Kromě vysvědčení obou chlapců, existuje pouze publikace Františka Gela - *Jak jsem létal a padal*<sup>315</sup>. Toto dílo vzniklo na základě vyprávění a vzpomínek Eugena Čiháka, coby staršího pána, a proto tato práce nemusí být stoprocentně věrohodná.

Ve všech třech sportovních disciplínách někdy informace zkreslovali samotní redaktoři novin, poněvadž odborným sportovním termínům nemuseli sami rozumět, a tím vznikaly nepřesnosti v novinových článcích o sportovních událostech. Sportovní svět byl ještě v plenkách i po stránce žurnalistické.

Co říci závěrem? Snažil jsem se, aby tato práce byla důstojným ohlédnutím za počátky aviatiky, motorismu a cyklistiky, které dodaly věhlas sportovnímu městu Pardubice.

---

<sup>315</sup> ČIHÁK, Eugen – GEL, František: *Jak jsem létal a padal*. Praha 1965.



## **Seznam použitých pramenů a literatury**

### **PRAMENY**

#### **Prameny archivní:**

Národní technické muzeum Praha, fond Eugen Čihák 1885 – 1958.

Národní technické muzeum Praha, fond ing. Jan Kašpar 1883 – 1927.

Státní okresní archiv Pardubice, fond Aviatické družstvo Pardubice 1910 – 1930.

Státní okresní archiv Pardubice, fond Archiv města Pardubice 1507 – 1945, kniha č. 215.

Státní okresní archiv Pardubice, fond Archiv města Pardubice 1850 – 1945.

Státní okresní archiv Pardubice, fond Cyklistické kluby – výstřižky – Program velkých mezinárodních závodů 7. a 8. září 1890.

Státní okresní archiv Pardubice, fond Okresní úřad Pardubice 1850 – 1945.

Východočeské muzeum v Pardubicích, fond Slavín pozůstalost Bičík Zdeněk.

Východočeské muzeum v Pardubicích, fond Slavín pozůstalost Eugen Čihák.

Východočeské muzeum v Pardubicích, fond Slavín pozůstalost ing. Jan Kašpar.

Východočeské muzeum v Pardubicích, fond Slavín pozůstalost ing. Josef Prokop.

Východočeské muzeum v Pardubicích, fond Zlatá přilba.

#### ***Kroniky:***

Státní okresní archiv Pardubice, fond Archiv města Pardubice kniha č. 1 – Pamětní kniha města Pardubice (1895 – 1933).

Státní okresní archiv Pardubice, fond MěNV Pardubice 1954 – 1990 kniha č. 1 – Pamětní kniha Pardubice (1934 – 1965).

#### **Noviny a časopisy:**

*Budujeme*, 1947

*Cyklista*, 1888 – 1893

*Národní politika*, 1910 – 1911

*Neodvislé listy*, 1911 – 1914

*Osvěta lidu*, 1914

*Pardubické noviny*, 1995 – 2005

*Pernštýn*, 1888 – 1890

*Pochodeň*, 1970

*Polední list*, 1940

*Samostatné směry*, 1911 – 1913

*Sport a hry*, 1902 – 1913

*Východ*, 1920 – 1938

*Východočeský Republikán*, 1933 – 1938

*Zář*, 1991

#### LITERATURA:

BAKALÁŘ, Robert, CIHLÁŘ, Jaroslav, ČERNÝ, Jiří: *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha 1984.

BENEŠ, Pavel: *Monoplán bratří Čiháků*. Vynálezy a pokroky IX, 1913, č. 17, s. 261.

BIČÍK, Zdeněk, ČESENEK, Ludomír: *O dvou průkopnících českého letectví*. Pardubice a Praha 1966.

BROŽ, Radovan: *Kronika cyklistiky na Pardubicku*. Pardubice 2011.

ČIHÁK, Eugen – GEL, František: *Jak jsem létal a padal*. Praha 1965.

DIVÍŠEK, Jan: *Kašparovo automobilové dobrodružství*. Svět motorů X, 1956, č. 8, s. 247 - 249.

JENČA, Juraj Ilja: *Boj o Zlatou přilbu*. Hradec Králové 1975.

JENČA, Juraj Ilja: *Zlatá přilba*. Praha 1986.

JIČÍNSKÝ, Karel: *František Hladěna sportovec a vlastenec*. Zprávy Klubu přátel Pardubicka XI, 1975, č. 5, s. 6.

KREMLOVÁ, Linda: *Ing. Josef Prokop starosta a továrník v Pardubicích*. Pardubice 2002.

KUBEŠ, A. J.: *Artur Kraus Průkopník českého plachtařství*. Naše vlast V, 1957, č. 8, s. 117.

KUČEROVÁ, Linda: *Ing. Josef Prokop (1872 – 1933), továrník a starosta v Pardubicích*.

In: *Podnikání a podnikatelé v dějinách východních Čech 8*, Hradec Králové 2002, s. 144.

MÜCKE, Petr: *Kunětické družstvo, historie záchrany významné přírodní a kulturní památky*. In: *Východočeský sborník historický 14*. Pardubice 2007, s. 154 - 155.

NEZBEDA, Vilém: *Východočeský sport*. Olomouc 1943.

PŮCHL, Jiří: *První český letec ing. Jan Kašpar z počátku českého letectví v Pardubicích*. Pardubice 1957.

SVITÁK, Pavel: *Hugo Čihák*. Zprávy Klubu přátel Pardubicka, ročník XLVI, 2011, č. 11 a 12, s. 347 – 351.

SVITÁK, Pavel: *Letadlo ing. Jana Kašpara – 1 letadlo Kašpar systém Kašpar*. In: *Východočeský sborník historický 9*. Pardubice 2000, s. 252.

SVITÁK, Pavel: *Počátky létání v Pardubicích a ing. Jan Kašpar*. In: *Východočeský sborník historický 4*. Pardubice 1994, s. 168 – 173.

SVITÁK, Pavel: *První český letec inženýr Jan Kašpar a začátky českého letectví*. Pardubice 2003.

ŠMÍD, Jiří: *František Hladěna, motocyklový závodník*. Zprávy Klubu přátel Pardubicka, ročník XXX, 1995, č. 5 a 6, s. 127.

ŠMOLDAS, Zdeněk: *Průkopníci českého letectví*. Hradec Králové 1984.

TETŘEV, Jan: *Bankrot aviatika ing. Jana Kašpara*. In: Východočeský sborník historický 18. Pardubice 2010, s. 210.

VOSÁHLO, J.: *První pardubičtí automobilisté*. Zprávy Klubu přátel Pardubicka XIV, 1978, č. 7 a 8, s. 146 – 147.

## Seznam příloh

1. Odznak Aviatického družstva Pardubice  
(VČM Pardubice, fond Sběrka sportu, inv. č. S232, č. př. 30935.)
2. Aviatik Ing. J. Kašpar  
(VČM Pardubice, fond Slavín pozůstalost, karton 1, sign. XI/c/999, ing. Jan Kašpar.)
3. Letoun, na kterém Jan Kašpar letěl 13. května 1911 z Pardubic do Chuchle u Prahy  
(NTM Praha, letoun umístěn v expozici.)
4. Eugen Čihák ve svém úspěšném letadle „Rapid“  
(NTM Praha, fond Eugen Čihák 1885 – 1958, inv. č. 30.)
5. Motocykl Hildebrand a Wolfmüller  
(NTM Praha, motocykl umístěn v expozici.)
6. Tříkolka De Dion – Bouton  
(NTM Praha, tříkolka umístěna v expozici.)
7. X. Zlatá přilba Československa  
(Zlatá přilba v soukromé sbírce Martina Rosáka.)
8. Zlatý štít – VI. Memoriál J. K. Lobkowicze  
(Zlatý štít v soukromé sbírce Martina Rosáka.)
9. Rover  
(NTM Praha, kolo je umístěno v expozici.)
10. Vincenc Chomrák na snímku v roce 1900  
(KLIMPL, Miroslav: *Vincenc Chomrák na snímku v roce 1900*. Pardubické noviny, ročník 14, 2005, č. 209, s. 9.)



**Příloha č. 1**

Odznak Aviatického družstva Pardubice



**Příloha č. 2**

Aviatik Ing. Jan Kašpar





**Příloha č. 3**

Letoun, na kterém Jan Kašpar letěl 13. května 1911 z Pardubic do Chuchle u Prahy



**Příloha č. 4**

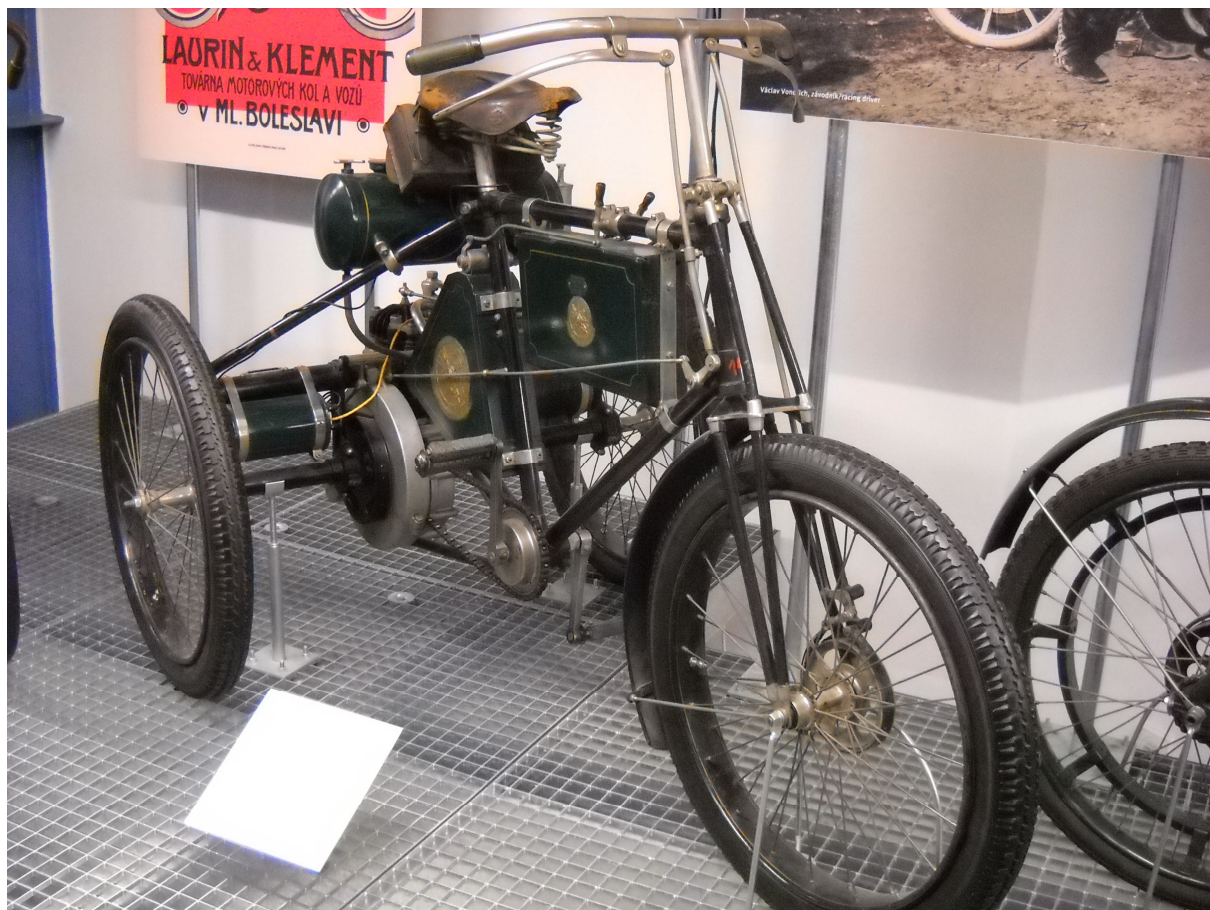
Eugen Čihák ve svém úspěšném letadle „Rapid“





**Příloha č. 5**

Motocykl Hildebrand a Wolfmüller



**Příloha č. 6**

Tříkolka De Dion – Bouton





**Příloha č. 7**

X. Zlatá přilba Československa



**Příloha č. 8**

Zlatý štít – VI. Memoriál J. K. Lobkowicze





**Příloha č. 9**

Rover



**Příloha č. 10**

Vincenc Chomrák na snímku v roce 1900