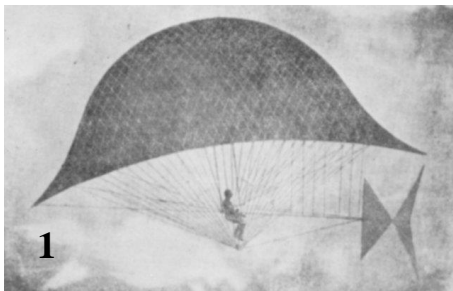


Předchůdci a následovníci Jana Tleskače

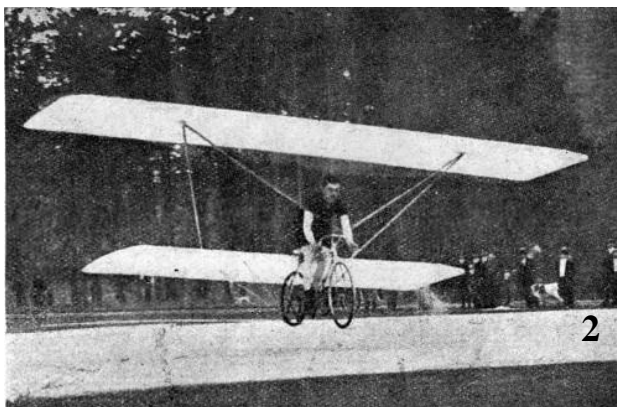
Když už jsem popsal historii hlavolamu, známého jako Ježek v kleci, je naprostou nutností zaměřit se na jeho románový obsah, tedy létající kolo. Není to takový nesmysl, jak by se mohlo zdát, mnohem méně pravděpodobný je papírový výkres nacpaný do maličké kuličky. Plán létajícího kola, jehož vynálezce byl zámečnický učeň Jan Tleskač, je středobodem románu *Záhada hlavolamu*. Jeho autor Jaroslav Foglar se už ve svém mládí určitě setkal s novinovými nebo časopiseckými zmínkami o pokusech vzlétnout lidskou silou, což není nic jiného, než širší obsah pojmu „létající kolo“. Let lidskou silou byl ještě za Foglarova života úspěšně realizován, ovšem televizní reklamy s hokejovým titánem Jaromírem Jágrem, poletujícím na kole nad krajinou („kdo mi to zatajil...“), se nedočkáme.



Začneme třeba u amerického podnikatele a vynálezce Carla Edgara Myerse (1842 – 1925). Nebyl to žádný naivista, dychtivě se zajímal o mechaniku a další vědy, vynalezl nebo vylepšil mnoho užitečných zařízení. V 70. letech 19. století se začal zajímat o balónové létání. Vynalezl metodu lakování tkaniny, aby se stala nepropustnou, a začal vyrábět vodíkové balóny mimo jiné pro vládu. Špatná ovladatelnost balónu jej přivedla

k myšlence postavit vzducholod'. Kromě vzducholodi se spalovacím motorem zkonstruoval také vzducholod' „velocipédovou“, s níž on i jeho manželka (stejně jako Myers zapálená pro vědu) předváděli úspěšné lety.

Vzducholod' ovšem není bicykl. Na klasickém kole se zdárně vznesl francouzský cyklistický



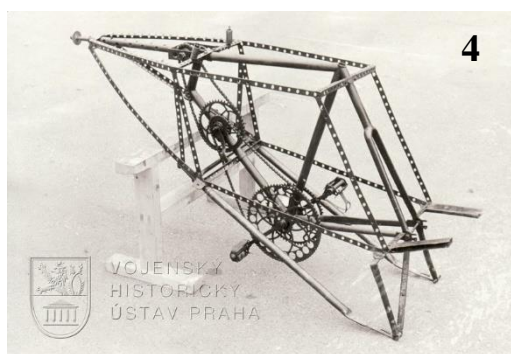
mistr světa Gabriel Poulain (1884 – 1953). V roce 1921 tak získal cenu, vypsanou francouzským průmyslníkem Robertem Peugeotem. Původně (v roce 1912) mělo být vyplaceno 10 000 franků tomu, kdo uletí výhradně lidskou silou ve výšce 1 m vzdálenost 10 m tam i zpět. List *La Justice* následně vyhlásil vlastní výhru ve výši 100 000 franků pro toho, kdo uletí trať z Paříže do Marseille a zpět. Člověk ovšem není čmelák, který by podle poměru výkonu

a hmotnosti vlastně létat neměl, ale protože o tom neví, vesele poletuje. Požadavky se začaly snižovat a začátkem 20. let vypsala Peugeot cenu 10 000 franků pro toho, kdo uletí na kole aspoň 10 m. Získal ji právě Poulain ve spojení s úspěšným leteckým konstruktérem a aviatikem Henry Farmanem, který šel pragmatickou cestou. Vyloučil těžkou a neúčinnou, proto zbytečnou vrtuli, a sestrojil dvouplošný kluzák o rozpětí 6 m, jehož základem bylo jízdní kolo. Špičkový cyklista dodal energii pro potřebný rozjezd, stroj, zvaný avietta, se vznesl a klouzavým letem uletěl ve výšce 1 – 1,5 m vzdálenosti 10,54 a 11,46 m.



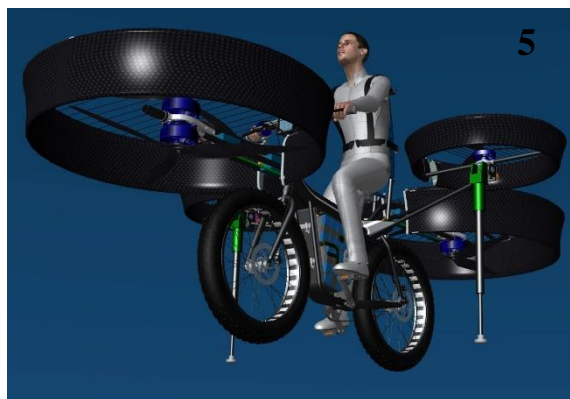
Pokusy s létajícími bicykly pokračovaly dál, ovšem neúspěšně. „Šlapolety“ měly nosné plochy pevné i mávavé. Šikovní fotografové občas zmátli veřejnost fotomontážemi se vznášejícím se velocipédem. I v Čechách se našli nadšenci, kteří věřili v úspěch. V Chrastí u Chrudimi se snažil strojní zámečnický Josef Kábele (1891 –

1980). Zručný řemeslník a zdatný sportovec se pokoušel o různé vynálezy (včetně perpetua mobile), jedním z nich byl i létající stroj. Jeho konstrukce připomínala spíše letadlo než jízdní kolo, byť podstatné součástky z bicyklu obsahovala. Svařované L-profily a pásková ocel, celodřevěné křídlo o rozpětí kolem 10 m, potažené plátnem, a dřevěná vrtule, to vše byly faktory zaručující neúspěch, ačkoli se autor snažil konstrukci co nejvíce odlehčit. Zámečnický mistr vybudoval 80 m dlouhou dřevěnou rozjezdovou dráhu, na níž stroj poskočil a při dopadu se vážně poškodil. K jedinému pokusu došlo v roce 1936. Za války, kdy za stavbu letadla hrozila smrt, konstruktér své letadlo rozebral a většinu zničil. Zbytky rámu věnoval v 70. letech leteckému muzeu ve Kbelích.



Jiným českým Ikarem (nebo lépe Daidalem) se chtěl stát Jan Hirsch (životopisná data se mi nepodařilo zjistit). V roce 1908 se tento písecký voják, nadporučík, pokusil o let na „létajícím kole“, opatřeném nosnými plochami z bambusu potaženými kalikem (druh plátna). Stroj měl dvě vrtule (tažnou a tlačnou) poháněné přes převody šlapáním. Hirschův let spočíval v rozjezdu ze svahu a údajně asi 30metrovém skoku s tvrdým dopadem. Hirsch v pokusech neúspěšně pokračoval a později se zajímal o vrtulníky a padáky. Své „létající kolo“ věnoval Technickému muzeu v Praze. Není vyloučeno, že zrovna tento nadšenec je předlohou románového Jana Tleskače.

Pokusy o let lidskou silou pokračovaly v celém světě. Bylo jich tolik, že se do jednoho článku nemohou vejít. Nejpopulárnější výzvou se stala první Kremerova cena z roku 1959 (od té doby jich bylo vypsáno ještě pět), nazvaná podle britského průmyslníka Henryho Kremera, který ji finančně podpořil. V roce 1959 byla vypsána pro konstruktéra letounu poháněného pouze lidskou silou, schopného odstartovat, ve výšce minimálně 10 stop (3 metry) obletět trasu ve tvaru osmičky okolo dvou pylonů umístěných 0,5 míle (cca 800 metrů) od sebe, a opět přistát. Původní cena 5 000 liber byla zvyšována až na hodnotu 50 000 liber. Získal ji 23. 8. 1977 tým vynikajícího konstruktéra Paula McCreadyho (mj. diagnostikovaného dyslektika – to jen pro ty, kteří je podceňují), jehož letadlo Gossamer



Condor (rozpětí 29,25 m, prázdná hmotnost jen 31,75 kg) poháněl a pilotoval cyklista Bryan Allen. Tento tým získal i druhou Kremerovu cenu, když s letadlem Gossamer Albatros přeletěl Bryan Allen v roce 1979 lamanšský průliv. Protože nešlo o typická „létající kola“, nebudu se těmito technickým unikátům dále věnovat a zájemce odkážu na vševědný internet.



(a své hmotnosti 85 kg bez pilota) jeví se poněkud nepraktickým. Nadšenci z několika firem (mimo jiné ze západočeské Duratec, vyrábějící špičkové rámy na kola) předvedli první let s figurínou v roce 2013. Pohon ovšem neobstarává ani Jan Tleskač, ani Jan Hirt, etapový vítěz z Gira d'Italia, ale elektromotory o výkonu 47 kW.

Posledním příkladem ze současnosti budiž Paravelo, britské zařízení, jehož pohonnou jednotkou je opět motor (motorový paraglide). Jízdní kolo ve spojení s létáním zkrátka lidi nepřestává fascinovat.



Zdroje obrázků:

By Carl E. Myers - JSTOR (23162726) - Preston R. Bassett, New York History, Vol. 44, No. 4 (October, 1963), p. 378, Public Domain,

<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=47119667>

[History of Human Powered flight - Qatar Human Powered Aircraft Group \(google.com\)](http://www.vhu.cz/exhibit/letajici-kolo-kabele-ceskoslovensko-1936/)

<http://www.vhu.cz/exhibit/letajici-kolo-kabele-ceskoslovensko-1936/>

<https://wonderfulengineering.com/flying-bikes-now-a-reality/>

<https://www.eta.co.uk/2013/06/17/paravelo-the-worlds-first-flying-bicycle/>

<https://newatlas.com/electric-six-prop-flying-bike/23015/>

Josef Gruber, květen 2022