

**AVIATIK EUGEN ČIHÁK (I.část)****Pavel SVITÁK**

Roku 1966 Národní technické muzeum v Praze a Východočeské muzeum v Pardubicích společně vydaly velmi dobrou brožuru Ludomíra Česenka a Zdeňka Bičika O dvou průkopnících českého letectví, která byla věnována pardubickým aviatikům Ing. Janu Kašparovi a Eugenu Čihákovi. Od té doby bádání v oblasti nejstarší historie českého letectví výrazně pokročilo, přesto je nutno konstatovat, že dosud postrádáme ucelenější práci, věnovanou Eugenu Čihákovi, která by výsledky oněch bezmála tří desítek uplynulých let shrnula.

V roce 1984 vydaná kniha Z. Šmoldase Průkopníci českého letectví je v mnoha částech nedůsledná a právě v pasáži věnované E. Čihákovi prokazuje autorovo nedostatečné studium problematiky a dobových dokumentů k ní a vykazuje proto četné chyby. Práce kvalitněji zpracované se dosud většinou věnovaly jen dílčím úsekům Čihákovy letecké činnosti a jsou rozptýleny v různých časopisech. Autor těchto řádků se proto pokouší shrnout pokud možno všechny dostupné základní poznatky, a to nejen o vlastní Čihákově průkopnické činnosti v letectví, ale povšechně i o jeho dalších osudech a připojuje i několik poznámek o rodu Čiháků. Až na výjimky se opírá jen o dobové doklady a jen v nejnútnejší míře bere v úvahu starší publikace či vzpomínky pamětníků.

Rod Čiháků pocházel z Vysokomýtska. Jako prvního člena rodu máme doloženého Antonína Čiháka, řezníka ve Srubech, narozeného pravděpodobně okolo roku 1790. Jeho manželce Františce, rozené Kumpostové, se 14. března 1818 narodil syn Antonín.<sup>1)</sup> Ten se jako dospělý stal řeznic-

1) Opis Rodného a křestního listu z Farního úřadu Vraclav z 5. 7. 1939. V držení rodiny Čiháků (dále RČ).

kým mistrem ve Vraclavi na Vysokomýtsku a 21. listopadu 1843 se oženil s Magdalenou Pejповou, dcerou Tomáše Pejpa ze Svatého Mikuláše u Vraclavi, narozenou 9. srpna 1824.<sup>2)</sup> Dne 24. října 1845 se jim narodil syn František<sup>3)</sup> - podle popisu rodného a křestního listu, vydaného 5. 8. 1939 farním úřadem ve Vraclavi se však narodil a byl pokřtěn až 13. 8. 1847, v dalších dokladech se však vyskytují letopočty 1845, pro změnu s datem 13. října<sup>4)</sup> či 19. prosince<sup>5)</sup> nebo také 22. října 1846.<sup>5)</sup>

František Čihák měl zřejmě mladšího bratra Jana, rozeného 21. dubna<sup>6)</sup> či 13. května 1851.<sup>7)</sup> Kolem roku 1865 bydlel jejich otec v Janovičkách u Vysokého Mýta, povoláním byl stále řezník. František Čihák po ukončení obecné školy studoval tři roky na nižší reálné škole ve Vysokém Mýtě, ve školním roce 1863-1864 přišel studovat na reálku pardubickou. Bydlel tehdy u J. Vosáhla na Bílém předměstí č. 43. Studoval s průměrnými výsledky.

Protože František Kašpar, syn hostinského z Veselky, v té době studoval mimo rodné město - V. ročník reálky v Kutné Hoře, oba Františkové se zřejmě ještě nepoznali. To se stalo až v následujícím studijním roce 1864-1865, kdy spolu oba navštěvovali V. ročník zdejší reálky.

Mnoho nechybělo, aby se záhy opět rozloučili - František Kašpar v obou pololetích propadal z matematiky,<sup>8)</sup> avšak opravnou zkoušku úspěšně složil a budoucí švagrové postoupili do VI. ročníku,<sup>8)</sup> který také úspěšně absolvovali.<sup>9)</sup> Je zajímavé, že v tomto roce začal na pardubické reálce studovat první ročník Reinhold Kovář z Vídně, který o necelých třicet let později vytvořil projekt celokovové vzducholodi Praha.

Ač pro to nemáme přímé důkazy, zdá se, že František Čihák a František Kašpar se za společných studií spřátelili. Hovoří pro to nejen to, že se F. Čihák později oženil s Kašparovou sestrou, které v době, kdy oba kon-

2) Opis Oddacího listu, Farní úřad Vraclav, z 6. 7. 1939 (RČ).

3) Oddací list, vystavený Děkanickým úřadem v Pardubicích 24. 9. 1940. (RČ).

4) Katalog Městské veřejné vyšší reálné školy české v Pardubicích, 1864. Státní okresní archiv v Pardubicích.

5) Seznam žáků Veřejné městské české vyšší reálné školy v Pardubicích, 1865, třída V. SOKA Pardubice.

6) Seznam žáků Veřejné městské české vyšší reálné školy v Pardubicích, 1865, třída první. SOKA Pardubice.

7) Seznam žáků Veřejné městské české vyšší reálné školy v Pardubicích, 1865-1866, II. třída. SOKA Pardubice.

8) Seznam žáků ... 1865-1866, V. třída. SOKA Pardubice.

9) Roční zpráva vyšší realky v Pardubicích pro rok 1866-1867, ročník III. SOKA Pardubice.

čili středoškolské studium bylo teprve sedm let, ale do jisté míry tak můžeme soudit i z toho, že oba v tomto VI. ročníku shodně uvedli jako budoucí povolání hornictví.<sup>8)</sup> Oba Františkové se pravděpodobně společně vydali studovat do Prahy na polytechniku, žel katalogy studentů z těchto let nejsou dochovány a tak je nemožné zjistit bližší údaje o jejich studiu. K dispozici máme jedině údaj, tradovaný v rodině Kašparů, z něhož je ovšem patrné, že vysokoškolské studium Františka Kašpara nebylo dlouhé.<sup>10)</sup> Ač život cesty F. Čiháka a F. Kašpara rozdělil, je pravděpodobné, že se stýkali i dále. A František Čihák vysokou školu technickou pravděpodobně dokončil.

O dalších osudech Františka Čiháka nemáme po delší dobu nejmenší zprávy. Až podle oddacího listu<sup>3)</sup> víme, že v roce 1882 byl „inženýrem při c. k. guberniu v Záhřebě“. Uvedeného roku se 20. června v Pardubicích oženil s Marií Kašparovou, jak už bylo zmíněno sestrou svého kolegy ze středoškolských studií, narozenou 8. října 1859. Avšak ani pro běžně uváděné tvrzení, že František Čihák v Chorvatsku pracoval při stavbě železnic, nemá autor k dispozici nic jiného než v rodinách tradované údaje.<sup>10)</sup> Zde, v Chorvatsku, se Čihákům narodili synové Hugo - 15. února 1884 v Županji<sup>11)</sup> a Eugen - 31. května 1885 ve Vinkovcích.<sup>12)</sup>

Podle rodinných údajů vyhrál Ing. František Čihák v turecké loterii ohromnou částku - 300 000 zlatých<sup>10)</sup> a rozhodl se ze státních služeb vystoupit. Oba synové zvolna dorůstali do věku povinné školní docházky, a otec snad měl také zájem, aby absolvovali školu v Čechách.

Bylo rozhodnuto o přestěhování do matčiny rodiny Pardubic. Podle vzpomínky Eugena Čiháka jako první přišel do Pardubic starší bratr Hugo,<sup>13)</sup> jeho pobyt v polabském městě máme doložen již na konci května 1890.<sup>14)</sup> Kdy přišla do Pardubic celá rodina, přesněji nevíme, snad hned v následujícím roce 1891. Zcela bezpečně máme pobyt Ing. Františka Čiháka doložen v létě 1892. V září toho roku je uváděn jako člen pardubického místního odboru Ústřední matice školské a dárce 5 zlatých pro její sbírku.<sup>15)</sup> Asi v říjnu 1892 se Ing. František Čihák stal spolumajitelem

10) Bičík-Česenek: O dvou průkopnících českého letectví, str. 14.

11) Vojenský historický archiv (VHA), Praha, osobní spisy Hugo Čiháka, Prvopis kvalifikační listiny.

12) Výpis z úřední knihy oddavek okresní politické správy v Pardubicích, pořizovaný dne 27. 9. 1919. (RČ).

13) Čihák - Gel: Jak jsem létal a padal, SNDK Praha, 1957, str.12.

14) Pernštýn, Pardubice, roč. XII., č. 43-44, 30. 5. 1890, str.2.

15) Pardubické listy, roč. III., č. 23., 10. 9. 1892, str. 5.

žulových lomů ve Skutči<sup>16)</sup>. Firma Čermák, Čihák a Hainz byla u c.k. krajského soudu v Chrudimi zapsána koncem července 1893,<sup>26)</sup> avšak společník Hainz byl v červenci 1894 krajským soudem v Chrudimi odsouzen pro podvody k 15 měsícům vězení.<sup>17)</sup> Firma se pak přeměnila na František Čihák a spol., Žulové lomy Skutečské, avšak v listopadu 1895 likvidovala.<sup>18)</sup> Zmíněné doly nebyly však jediným majetkem Ing. Františka Čiháka. Byl též akcionářem pardubického pivovaru a 24. listopadu 1895 byl zvolen do jeho správní rady,<sup>19)</sup> znovu pak v prosinci 1896<sup>20)</sup> a v prosinci 1897.<sup>21)</sup>

Na jaře 1896 je uváděn mezi pardubickými důvěrníky Národní strany svobodomyšlné.<sup>22)</sup> Ač autor nezná bližší údaje, je patrné, že skutečné žulové lomy si František Čihák podržel (na přelomu února a března 1898 mu pardubická městská rada zadala dodávku dlažebního kamene,<sup>23)</sup> znovu pak v květnu 1900).<sup>24)</sup> Na přelomu let 1900 a 1901 byl nejméně jedno období porotcem krajského soudu v Chrudimi. Za důkaz o zemědělském vlastnictví můžeme považovat povolení městské rady ke stavbě chléva ze srpna 1901.<sup>25)</sup> Avšak 26. ledna 1902 čtyřiapadesátiletý Ing. František Čihák umírá, o tři dny později byl pohřben.<sup>27)</sup> Do zletilosti nejstaršího syna spravovala rodinný majetek vdova Marie Čiháková.<sup>28)</sup>

Rodina Čiháků byla početná. Mimo Huga a Eugena měla další tři syny a dvě dcery. Třetím synem byl František, narozený údajně roku 1891 již v Pardubicích,<sup>29)</sup> a to dne 24. 12. <sup>32)</sup> který též v menší míře zasáhl do pardubické aviatiky - jako žák pilotní školy svých starších bratrů v roce 1913. Je zajímavé, že ve školním roce 1908-1909 František Čihák studoval na reálce na Královských Vinohradech s pozdějším leteckým kon-

16) Pardubické noviny, ročník IV., č. 3, 5. 11. 1892, str. 3.

17) Pardubické listy, ročník V., č. 20., 28. 7. 1894, str. 2.

18) Pardubické noviny, ročník VII., č. 4., 16. 11. 1895, str. 4.

19) Pardubické noviny, r. VII., č. 5., 7. 12. 1895, str. 2.

20) Pardubické noviny, r. VIII., č. 12., 18. 12. 1896, str. 1.

21) Pardubické noviny, ročník IX., 7. 12. 1897, str. 2.

22) Pardubické noviny, r. VII., č. 26., 15. 5. 1896, str. 1.

23) Pardubické noviny, ročník X., č. 8., 4. 3. 1898, str. 1.

24) Neodvislé listy, Pardubice, ročník VI., č. 19, 12. 5. 1900, str. 2

25) Neodvislé listy, Pardubice, r. VII., č. 33., 17. 8. 1901, str. 2

26) Národní listy, Praha, č. 110., 31. 7. 1893, str. 3.

27) Pernštýn, Pardubice, ročník XIII., č. 4., 31. 1. 1902, str. 2 a 6.

28) nepřímou viz Pernštýn, Pardubice, ročník XIII., č. 25., 3. 7. 1902, str. 2.

29) Čihák - Gel, Jak jsem létal a padal, SNDK Praha, 1957, str. 12.

struktérem Pavlem Benešem.<sup>30)</sup> Leo Čihák se narodil v Pardubicích 23. 5. 1895,<sup>32)</sup> poslední z bratrů, Jan, se narodil tamtéž 13. 4. 1898.

Sestra Valerie se narodila r. 1887; mladší Marie Irena, narozená 1893, zemřela již 1894. Záhadou je v lednu zesnulá studentka Františka Čiháková.<sup>31),32)</sup> Avšak k postavě aviatika Eugena Čiháka.

Jak už bylo uvedeno, Eugen Čihák se narodil 31. května 1885. O jeho údajném sportování a cvičení v Sokole se autorovi nepodařilo nalézt prakticky žádné údaje. Údaj o jeho účasti na pernštýnské slavnosti při příležitosti zahájení Východočeské výstavy v Pardubicích dne 26. července 1903, kdy se zúčastnil průvodu v „kroji“ „šlechtného pána Jana Zdechovického ze Sekeřic“, potvrzují Neodvislé listy č. 31 z 1. 8. onoho roku.

Také o průběhu středoškolského studia Eugena Čiháka nemá autor spolehlivé údaje. Ty je obtížné vyhledat, už proto, že vystřídal snad čtyři střední školy. Je však nutno odmítnout veškeré pochybnosti o tom, že střední školu dokončil, vyslovené například ve zmíněné brožurce Bičika a Česenka. Proti tomu hovoří jednak to, že v rakouskouherské armádě byl zařazen jako jednoroční dobrovolník, což by bez ukončení střední školy nemohl být, jednak zápis z jeho osobních spisů z československé armády: „prokázal znalost služebního jazyka... vysvědčením (absolutoriem) čsl. obch. akademie v Praze z 14/7 1906“<sup>33)</sup>. Tehdy bylo Eugenu Čihákovi 21 let. Zdá se, že nestudoval bez obtíží. Z jeho vojenských dokladů se také dozvídáme, že byl bez náboženského vyznání.<sup>34)</sup>

Téhož roku 1906 byl odveden,<sup>34)</sup> a vojenskou základní službu si odbyl pravděpodobně mezi podzimem 1906 a létem 1907,<sup>36)</sup> podle údaje v přihlášce do československé armády jako jednoroční dobrovolník u 2. pluku císařských myslivců v Roverettu. K 1. lednu 1910 byl jmenován praporčíkem.<sup>35)</sup> V roce 1912 v neznámém termínu (muselo to být před jeho těžkou havárií, k níž došlo na konci srpna) prodělal týdenní vojenské cvičení,<sup>36)</sup> a z neznámých důvodů tehdy obdržel výstrahu čestného důstoj-

30) Jedenáctá výroční zpráva c. k. státní realky na Král. Vinohradech za školní rok 1908-1909, str. 67.

31) Neodvislé listy, Pardubice, ročník X., č. 1., 6. 1. 1906, str. 3.

32) Údaje na rodinné hrobce Čiháků v Pardubicích.

33) Vojenský historický archiv (VHA), Praha, osobní spisy E. Čiháka, zápis Z.V.V. (tj. zemského vojenského velitelství) v Praze vl. čj. I. 432.249 osob 25.

34) VHA, E. Čihák, přihláška do čs. armády, evidenční list.

35) Kriegsarchiv Wien, spisy Eugena Čiháka.

36) Odpověď z Kriegsarchiv Wien z 10. 10. 1984.

nického soudu,<sup>34)</sup> ke druhému cvičení byl povolán roce 1913, avšak nena-  
stoupil ho. K případu se vrátíme později.

O působení Eugena Čiháka po návratu z vojenské prezenční služby  
nemáme údaje, až na přelomu let 1908 a 1909 ho nalézáme jako účetní-  
ho v mladoboleslavské automobilce Laurin a Klement. Snad zde působil  
již v prosinci 1908, kdy se ing. Jan Kašpar, zaměstnaný tehdy u firmy  
Basse u. Selve ve vestfálské Alteně, pokusil zprostředkovat dodávky hli-  
níkových chladičů z Alteny automobilce.<sup>37)</sup> Zda se tu již tehdy setkal  
s Eugenem Čihákem a zda to mělo nějaký vliv na Kašparovo rozhodnutí  
ukončit pobyt v Německu a vrátit se domů do Čech, nevíme. Kdy E. Či-  
hák k mladoboleslavské firmě skutečně nastoupil, není autorovi známo,  
jisto je jen, že tu byl již 29. března 1909, kdy sem nastoupil Ing. J. Kaš-  
par.<sup>38)</sup> V době Kašparova a Čihákova pobytu v Mladé Boleslavi se zde  
začínala rodit dvě letadla, dvouplošníky. Jedno stavěl šéfkonstruktor fir-  
my Laurin a Klement Ing. Otto Hieronimus, druhé skupina montérů pod  
vedením Metoda Vlacha a Antonína Vítka.<sup>39)</sup> Je pravděpodobné, že oba  
Pardubáci o začínajících stavbách věděli, a zřejmě oba v té době již měli  
o rodící se letectví zájem. 1. července 1909 J. Kašpar i E. Čihák Mladou  
Boleslav opustili a vrátili se do Parubic.<sup>39)</sup> Nedlouho poté, 25. července  
1909, přeletěl Francouz Louis Blériot průliv La Manche z Francie do  
Anglie. V celé Evropě to vyvolalo nadšení a pokud by oba bratřenci do-  
sud nebyli zcela rozhodnutí ke stavbě letadla, tato událost mohla být po-  
sledním podnětem.

Společné letadlo Ing. Jana Kašpara a Eugena Čiháka se začalo rodit  
pravděpodobně na podzim roku 1909, spolehlivější údaje však nemáme.<sup>59)</sup>  
Bezpečně víme jen, že 26. ledna 1910 pardubická městská rada za před-  
sednictví starosty města Kuchynky schválila žádost zdejšího váženého  
občana Františka Kašpara o povolení stavby „prozatímní kolny“<sup>40)</sup> fak-  
ticky prvního pardubického hangáru. Pravděpodobně v polovině února  
hangár stál a mohla začít konečná montáž letadla.

Letadlo snad bylo dokončeno v závěru února<sup>59)</sup> nebo na samém počát-  
ku března 1910. První zpráva o letadle se objevila 12. března 1910  
v pardubických Neodvislých listech. Hovoří o Kašparově letadle s Kašpa-

37) Letecký archiv Národního technického muzea, Praha (dále LA NTM),  
inventární číslo 96, list 4.

38) LA NTM, inventární číslo 96, list 15.

39) viz P. Sviták, Pardubičtí aviatikové a Mladá Boleslav, in Zprávy Klubu  
přátel Pardubicka, č. 7-8/1988, str. 183.

40) Východočeský obzor č. 5, 27. 1. 1910, Neodvislé listy 29. 7. 1910.

rovým motorem, o Eugenu Čihákovi tu není zmínka. Ze zprávy nepřímo  
vyplývá, že před tímto datem nemohlo dojít k letovým pokusům, nejvýše  
ke zkouškám motoru a zkouškám pojižděcím. Z Čihákovy vzpomínky,  
otištěné 16. 4. 1911 v Národních listech se také dozvídáme, že během  
jedné motorové zkoušky narazil letoun do zavřených hangárových vrat.

V době, kdy Kašpar zahajoval zkoušky tohoto svého neúspěšného le-  
tadla, byli už Hugo a Eugen Čihákové pravděpodobně rozhodnutí jít svou  
vlastní cestou, postavit si své letadlo, věrohodné údaje o tom však postrá-  
dáme. Protože ovšem Ing. Jan Kašpar zaměstnával mechanika až někdy  
od poloviny dubna, a dokončovací práce, montáž a obsluhu letadla nemo-  
hl provádět jediný člověk, je jisté, že mu ještě v průběhu března a počát-  
kem dubna pomáhali přátelé. Musíme předpokládat, že mezi nimi stále  
byl i Eugen Čihák, že jeho rozchod s bratrancem nebyl tak naprostý.  
Z týchž důvodů ovšem nutno předpokládat i Čihákovu spolupráci v prv-  
ních dnech poté, kdy Ing. J. Kašpar na počátku dubna, dosud bez mecha-  
nika, obdržel z Francie „originál Blériota“ typu XI<sup>41)</sup>. Nepochybně ho  
také táhla zvědavost alespoň trochu se s továrně vyrobeným letadlem se-  
známit.

O stavbě prvního letadla bratří Čiháků typu A opět postrádáme spo-  
lehlivější zprávy. Teprve 31. května pardubická městská rada schválila  
bratřím Čihákům stavbu hangáru.<sup>42)</sup> Královéhradecká Obnova v č. 23.  
z 10. června napsala, že „V nejbližší době postaví také inženýr Čihák svůj  
hangar na pardubickém letišti a bude tu podnikati vzlety“.

Tato zpráva se snad vztahuje době okolo 5. června, neboť v pardubic-  
kých Samostaných směrech č.31. z 25. června 1910 se dočítáme, že 19. 6.  
„V hangaru podal pražským novinářům p. Kašpar vysvětlení, načež je  
odvedl baron Kraus, ... k hangaru p. Čiháka, kde jim druhý stroj rovněž  
vysvětlil.“ To tedy znamená, že montáž letadla tehdy již přinejmenším  
značně pokročila, avšak první pokusy s ním máme doloženy jen nepřímo  
a spíše poněkud později. Došlo k nim pravděpodobně okolo 10. až 15.  
července a letadlo při nich bylo poškozeno, následovala pak oprava

41) viz též autorovu práci Počátky létání v Pardubicích a Ing. Jan Kašpar,  
Východočeský sborník historický 4/1994, str. 157.

42) SOKA Pardubice, fond Městská rada Pardubice, zápis z jednání.  
Večerník Národních listů, č. 144 z 27. 5. 1910, píše: „Z Pardubic, 27. května.  
..... Bratří Čihákové očekávají už netrpělivě povolení ke stavbě hangaru na  
letišti. Letadlo opatřeno bude motorem Anzan o 50 HP, jakož i jinými sou-  
částkami, rovněž už došlými, takže v krátké době bude na našem letišti živo...“.

v Dvořákově továrně.<sup>43)</sup> Letoun Čihák A byl údajně větší a těžší než Kašparův Blériot.<sup>44)</sup> Další pokusy s letadlem Čihák A máme doloženy až 30. července.<sup>45)</sup> Pokusy s letadlem však nevedly ke kýženému cíli. Ani Hugo ani Eugen neměli pilotní zkušenosti, nevíme, jak zdařilá byla konstrukce letadla. Nelze vyloučit ani slabý motor, byť udávaným výkonem 45 k,<sup>46)</sup> tj. asi 31 kW, v té době patřil spíše k těm silnějším. Zřejmě v průběhu srpna bratří Čihákové usoudili, že se svým letadlem mnoho štěstí neudělají, a rozhodli se, podobně jako na jaře Ing. Jan Kašpar, koupit osvědčené letadlo tovární výroby. Francouzské letadlo Saulnier s motorem Darraq o výkonu 60 k (45 kW) se dostalo do Pardubic pravděpodobně v polovině září 1910. Příjezd letadla do Pardubic před asi 15. zářím je málo pravděpodobný - okolo 7. září český tisk zaznamenává, že do Pardubic přichází s letadlem V. Barthell, aniž by se zmiňoval o bratřích Čihákových.<sup>47)</sup> Většinu výdajů kryl pravděpodobně starší z bratří Hugo, který již asi od roku 1907 jako nejstarší syn převzal rodinný majetek či jeho část.

Koncem měsíce září 1910, snad okolo 20. 9.,<sup>48)</sup> začal Eugen Čihák a zpočátku pravděpodobně i Hugo s letovými pokusy. Ty, soudě podle formulace Neodvislých listů,<sup>49)</sup> přinesly velmi brzy výsledky a bratří létali okolo pardubického cvičiště ve výši údajně 20 až 30 m. Konkrétně máme takovýto let doložen dne 30. září.<sup>48)</sup> Následujícího dne však při obletu cvičiště provedl Eugen zatáčku pravděpodobně s příliš velkým náklonem a sklouzl po křídle s výše 15 - 20 m. Letadlo se poškodilo, zřejmě také praskla benzinová nádrž. Kterýsi divák snad odhodil hořící cigaretu a letadlo se vzňalo. Byl zachráněn motor, možná i některé části trupu a ocasních ploch.<sup>45)</sup> Eugen Čihák byl při nehodě lehce zraněn na hlavě.

Štěstím Čiháků bylo, že současně s letadlem Saulnier objednali i druhý drak, jehož dodávku očekávali počátkem října. Proto předpokládali, že letadlo znovu uvedou dosti rychle do provozu.<sup>45)</sup> Neodvislé listy při této příležitosti zdůraznily, že Čihákové podnikají letové pokusy bez pomoci jiných aviatiků, rozumějme Ing. Jana Kašpara. Oba bratří předpokládali,

43) Sport a hry, Praha, č. 29., 19. 7. 1910, str. 196.

44) Čas, Praha, č. 213., 4. 8. 1910.

45) Neodvislé listy, č. 41., 8. 10. 1910.

46) Autor tak soudí ze zpráv pardubického tisku ze srpna až listopadu 1907, které se týkají dodávek dlažebního kamene firmou „Inž. Františka Čiháka syn“. Viz např. Neodvislé listy, Pardubice, 3. 8. a 16. 11. 1907.

47) č. 41. z 8. 10. 1910.

48) Sport a hry č. 40., 4. 10. 1910.

49) Například Čas, Praha, č. 246., 7. 9. 1910.

že uschopnění druhého letadla (zřejmě se jedná o letadlo označené jako typ B?) bude trvat asi deset dní, avšak práce se poněkud protáhly a trup s motorem a ocasioními plochami byl zřejmě připraven kolem 20. října, křídla se však prý cestou po železnici poněkud zatoulala. Okolo 20. října také Hugo Čihák odjel do Paříže, aby nakoupil součástky pro další letadlo<sup>50)</sup> - zřejmě v této době bratří dospěli k závěru, že pro plynulost pokusů je potřeba, aby měli k dispozici dvě letadla - jedno záložní, jak na to Eugen Čihák vzpomíná v knize Jak jsem létal a padal. Asi 27. října bylo letadlo hotovo a Eugen započal se zkouškami letadla, nikoli však letovými - letadlo bylo bez křídel. Hugo byl tou dobou dosud v Paříži. S použitím součástek, které tam měl nakoupit, hodlali bratří postavit ještě jedno letadlo (Čihák C?). V hangáru dosud stálo neúspěšné letadlo typu A<sup>51)</sup>.

Podle pražského Času měly letové zkoušky začít 3. listopadu (č. 298. z 29. října), protože však křídla nebyla včas v Pardubicích, ze zkoušek sešlo a do konce roku je už nebylo možno v plném rozsahu uskutečnit.<sup>54)</sup> Ne zcela jasný je nákup motoru Gnôme Omega ing. Janem Kašparem na počátku listopadu 1910.<sup>52)</sup> Kašpar tento motor totiž nikdy nepoužíval, a osudy tohoto motoru jsou neznámé - Čihákové sice motor tohoto typu používali, ale koupili ho sami později v Paříži. Ing. Kašpar se vrátil z návštěvy pařížského aerosalonu 9. 11.<sup>52)</sup>, 4. 11. se nezávisle na něm vrátil i Hugo Čihák.<sup>53)</sup> Dne 3. listopadu došla Čihákům z Francie křídla pro letadlo<sup>53)</sup> - při této příležitosti se dozvídáme, že křídla měla hmotnost pouze 29 kg. Chystaný letoun typu C měl dostat motor Anzani o 45 k (33 kW). Bratřím Čihákům v této době pomáhal s mechanickými pracemi A. Hrabánek, avšak na počátku listopadu se vracel do Prahy ke studiu stavebního inženýrství.<sup>53)</sup> Na počátku listopadu také došlo k domluvě bratří Čiháků a Ing. J. Kašpara o společném pořádání veřejných vzletů v roce 1911. Hugo Čihák po návratu z Paříže zřejmě počítal, že i on se bude dále učit létat,<sup>53)</sup> ale špatné počasí, které v polovině listopadu 1910 v Pardubicích nastalo, veškeré další létání pro tento rok ukončilo. Hugo a Eugen Čihákové takto získaného času využili ke stavbě letadla typu C.<sup>54)</sup>

Na přelomu listopadu a prosince 1910 již stavba letounu typu C značně pokročila. Při té příležitosti se také dozvídáme, že řadu součástek pro

50) Neodvislé listy, č. 43., 22. 10. 1910.

51) Neodvislé listy, č. 44., 29. 10. 1910.

52) Čas č. 310., 10. 11. 1910, č. 313., 13. 11. 1910.

53) Neodvislé listy, č. 45., 5. 11. 1910.

54) Neodvislé listy, č. 46., 12. 11. 1910, č. 47., 19. 11. 1910.

letadlo bratří Čiháků zhotovil truhlář Svoboda. Ve zkouškách letadla Saulnier 27. listopadu zabránil nevhodný terén, pro 4. prosince již bratří Čihákové počítali i se zkouškami typu C.<sup>55)</sup> Avšak toho dne vál silný vítr a létat nebylo možno.<sup>56)</sup> O týden později znemožnil letové pokusy rozměklý terén.<sup>57)</sup> 18. prosince přes ne zcela způsobilý terén Eugen Čihák provedl asi stometrový skok se Saulnierem, od uskutečnění dalšího letu se dal odradit a letadlo bylo uloženo zpět do hangáru.<sup>58)</sup> Na přelomu prosince 1910 a ledna 1911 snad ještě E. Čihák provedl několik letových zkoušek Saulnierem,<sup>61)</sup> na letadle typu C zřejmě byly ještě drobné dodělávky.<sup>62)</sup> Ty byly snad dokončeny do začátku března.<sup>63)</sup>

Během ledna a února se v tisku objevilo minimum tiskových zpráv o dění na pardubickém letišti, žádná mimo výše citovaných se o bratřích Čihákových nezmiňuje. Na počátku března zřejmě ještě nebylo zcela příznivé počasí, přesto 10. března provedl Eugen Čihák první lety.<sup>64)</sup>

Jaké letadlo použil, není ze zpráv jasné. Zpráva Času hovoří o tom, že Ing. J. Kašpar a Eugen Čihák pomýšlejí pro rok 1911 na přespolní a výškové lety. A 19. března přinesl deník Čas zprávu, že na jarním pražském autosalonu budou Ing. Kašpar a bratří Čihákové vystavovat jednoplošníky.

Další Čihákovy lety zmiňuje tisk k posledním dnům března - přesnější údaj zpráva neobsahuje, 1. dubna provedl tři lety okolo pardubického letiště - při posledním však měl nehodu, při níž bylo poškozeno letadlo.<sup>65)</sup> Žel, novinové zprávy neuvádějí, které z letadel - Saulnier nebo C - to bylo. Autor se domnívá, že se spíše jednalo o Saulnier, neboť typ C byl o asi dva týdny později vystaven na pražském autosalonu. Při letu okolo lesíka ve výši asi 30 m začal vynechávat motor. Aby se vyhnul možnosti

55) Neodvislé listy, č. 49., 3. 12. 1910.

56) Neodvislé listy, č. 50., 10. 12. 1910.

57) Neodvislé listy, č. 51., 17. 12. 1910.

58) Neodvislé listy, č. 52., 24. 12. 1910.

59) Neodvislé listy, č. 1., 7. 1. 1911, datují začátek stavby do druhé poloviny ledna 1910, to se však zdá být příliš pozdě.

60) Neodvislé listy č. 1. ze 7. 1. 1911 uvádějí, že „Čihákové oblétní na něm (Saulnieru) během asi 10 dnů snadno ... letiště...“.

61) Neodvislé listy č. 1., 7. 1. 1911.

62) Samostatné směry, Pardubice, č. 8., 14. 1. 1911.

63) Neodvislé listy, č. 10., 11. 3. 1911.

64) Sport a hry, Praha, č. 11., 15. 3. 1911, str. 102. Čas, Praha, č. 73., 14. 3. 1911.

65) Sport a hry, č. 14., 5. 4. 1911, str. 130. Čas, č. 96., 6. 4. 1911. Národní listy, č. 93., 3. 4. 1911. str. 5

úplného vysazení motoru nad stromy, provedl letec rychlý sestup, letadlo však zapadlo do mokřiny. Letec byl mokřý a zablácený, ale nezraněn. Letadlo bylo s potížemi vyproštěno a dopraveno k opravě do hangáru. Hned následujícího dne, v neděli 2. dubna, se Eugen Čihák pustil do opravy.<sup>66)</sup>

V neděli 16. dubna byl v Praze zahájen VIII. mezinárodní autosalon. Bratří Čihákové tu vystavili „monoplan vlastní soustavy“.<sup>67)</sup> Sport a hry č. 16-17 uvádějí, že letadlo „vyjímaje 35 HP Anzani motoru, jest zpracován z materiálu domácího.“ Konstatují také, že lety dosud s letadlem provedené prokázaly dobrou rychlost i stabilitu letadla. Z jedné z fotografií z autosalonu se také poprvé dozvídáme, že Čihákové svá letadla označovali písmeny velké abecedy a že zde vystavený letoun nese označení C. Byl k máni za 8500 K. Pod křídlem letadla byla tabule, nabízející další letadlo, „monoplan Čihák typ D“ s motorem „60 HP“ (tj. 45 kW), žel celý text tabule nelze na fotografii přečíst. I letadlo na snímku, který byl na tabuli, není zcela dobře patrné, je však zřejmé, že v případě letadla C i D jde o stroje, odvozené od osvědčeného Saulnier. Ač o tom nemáme další údaje, zdá se, že na počátku dubna Čihákové dokončili další letadlo. Není také vyloučeno, že vzniklo rekonstrukcí havarovaného Saulnier (o jehož konci vlastně nic určitějšího nevíme), s nímž mělo shodný motor (alespoň co do typu). Kdy se letadlo typu C vrátilo do Pardubic, není z dostupných dokladů známo. Zdá se, že se tak stalo až po 23. dubnu.

Národní listy při příležitosti přípravy zvláštní výstavní přílohy pro číslo z 16. dubna požádaly oba pardubické aviatiky o vzpomínky na začátky své letecké kariéry. Kupodivu, z Kašparovy vzpomínky se nedozvídáme nic určitého a spíše hovořil o tom, jak jako chlapec vyhrál cyklistické závody, tento údaj je však mylný. Eugen Čihák byl poněkud sdílnější, avšak i jeho údaje o začátcích pardubické aviatiky byly spíše všeobecné.

V neděli 23. dubna bylo na pardubickém letišti rušno. Eugen Čihák létal na letadle typu D a provedl dva lety v celkovém trvání 9 min. 30 s. Letadlo D bylo v té době považováno za záložní stroj. Ing. Jan Kašpar zalétával svou kopii Blériotova jednoplošníku s motorem Aerodaimler 70k,<sup>68)</sup> s nímž o pár týdnů později provedl památný přelet z Pardubic do Prahy. V této době už vymizely zmínky o letových pokusech Hugo Čihá-

66) Neodvislé listy, č. 15., 8. 4. 1911.

67) Čas, č. 106., 16. 4. 1911.

68) Čas, č. 113., 24. 4. 1911, Samostatné směry, Pardubice, č. 23., 29. 4. 1911.

ka, který létání zřejmě definitivně přenechal mladšímu bratrovi, ač ještě na konci prosince 1910 tisk nejednou připomíná, že i Hugo Čihák bude létat. Hugo Čihák však v letectví pracoval dále - zřejmě se stal jakýmsi bratrovým manažérem, navíc byl fakticky „šéfkonstruktérem“ letadel Čihák (blíže o něm viz autorovo pojednání Hugo Čihák v Informačním zpravodaji Klubu přátel pardubického muzea, 3/1985).

Dne 26. dubna 1911 se konala ustavující valná hromada Aviatického družstva v Pardubicích, na níž za členy desetičlenného výboru byli zvoleni i aviatikové Ing. Jan Kašpar a Eugen Čihák.<sup>69)</sup> Při této příležitosti pardubický tisk konstatoval relativně širokou podporu, kterou rodící se aviatika ve městě nalezla - městská rada věnovala na podporu aviatiky na svou dobu obstojnou částku 5000 k, porozumění nalezla u místního vojenského velitelství ve věci používání vojenského cvičiště jako letiště, podpory došla ze strany Spolku techniků ve Východních Čechách, důležitý byl i poměrně značný zájem ze strany četných pardubických osobností, které se staly členy družstva a jeho činnosti věnovaly svůj čas a své úsilí.

30. dubna 1911, po svém prvním „meziměstském“ letu z Pardubic do Chrudimi a zpět, provedl Ing. Kašpar první krátký let s cestujícím na svém letounu, postaveném podle Blériota XI. Ostatně, letadlo bylo jako dvousedadlové postaveno. Prvním cestujícím byl Eugen Čihák, uváděný ve zprávě Sportu a her jako Kašparův žák.<sup>70)</sup> Ve dnech 1. až 4. května létali Kašpar i Eugen Čihák takřka denně.<sup>71)</sup> V následujícím týdnu však počasí další létání znemožnilo.<sup>72)</sup> Vztahy obou letců v té době byly zřejmě velmi úzké, velmi přátelské. Svědčí o tom mimo jiného to, že při slavném Kašparově přeletu z Pardubic do Prahy jel Eugen Čihák v „pozemním doprovodu“ - řídil automobil, kterým do Prahy cestoval František Kašpar - otec a redaktor Jaroslav Kalva.<sup>73)</sup>

Další Čihákovy lety máme doloženy ve dnech 4. a 5. června 1911.<sup>74)</sup> Jak plyne z dosavadních zpráv tisku o Čihákových letech, neodvažoval se zatím zřejmě do výše větší než 30, snad až 50 m nad terénem. Zřejmě přeci jen dosud neměl plnou jistotu v ovládnutí svého stroje.

69) Čas, č. 118., 29. 4. 1911, Neodvislé listy č. 21., 29. 4. 1911.

70) č. 19., 3. 5. 1911, str. 190.

71) Samostatné směry, č. 24., 6. 5. 1911.

72) Samostatné směry, 13. 5. 1911.

73) Národní listy č. 132., 14. 5. 1911.

74) Neodvislé listy č. 32., 7. 6. 1911.

V průběhu června 1911, kdy se Ing. Jan Kašpar neúspěšně pokusil o účast na letecké soutěži Vídeň - Budapešť - Vídeň, si tisk všimá prakticky jen jeho a zprávy o Eugenu Čihákovi zcela mizí. Jak ovšem plyne z dalších událostí, Eugen Čihák v té době musel vyjednávat o své první veřejné produkci, která se měla odehrát v Poděbradech. Ing. Jan Kašpar byl téměř dva měsíce mimo Pardubice, a tak se Eugen Čihák za okolností blíže neznámých rozhodl k samostatné akci.<sup>103)</sup>

Jeho debut však byl poněkud nešťastný. Produkce se měla odbyvat v neděli 2. července 1911. Letadlo bylo dopraveno do Poděbrad 30. června, snad během přepravy však došlo k jeho poškození. Eugen Čihák usilovně pracoval na opravě. Z Pardubic byl narychlo dopraven motor Anzani - to by znamenalo, že v Poděbradech byl letoun Čihák D s motorem Darraq, s nímž tu však nastaly problémy - a zabudován do letadla. S tím by neměly být zásadnější problémy, letadla Čihák C i D, jak už bylo uvedeno, byla konstrukčně velmi podobná - avšak i tento motor již měl zřejmě svoje odslouženo, a při úřední zkoušce před místodržitelským vrchním inženýrem Theodorem Skulinou se Čihákovi nepodařilo vzlétnout. Produkce musela být odložena. Při této příležitosti se také dozvídáme, že Eugen Čihák dosud neměl stálého mechanika a většinu technických prací vykonával sám, zřejmě s pomocí staršího bratra.<sup>75)</sup>

Letadlo bylo odvezeno zpět do Pardubic, důkladně opraveno a 14. července ho Eugen Čihák zalétal. Následujícího dne bylo převezeno do Poděbrad a 16. července se uskutečnila první Čihákova veřejná produkce. Toho dne však vál silný vítr, motor i po opravě nepodařoval velký výkon, a tak letec předvedl jen dva (čtyři ?) lety v trvání po asi 3 - 4 minutách. Podle zpráv tisku však bylo diváctvo spokojeno.<sup>76)</sup> Z neznámých důvodů část tisku uvádí E. Čiháka pod jménem Ing. Hrubý, což však byl majitel pozemků, na nichž se vzlet konal.

Pro další asi tři týdny nám zprávy o Čihákově činnosti opět chybějí. Snad se během této doby pokoušel opravit zlobící motory Anzani a Darraq, snad pracoval na zástavbě jiného motoru do letounu typu C, z něhož byl zřejmě motor Anzani přemontován do letadla D, a opotřebovaný motor Darraq byl uložen v hangáru.

V úterý 8. srpna kolem 20.30 h odešli z hangáru bratří Čihákové, Ing. J. Kašpar, stavitel Emil Kašpar a mechanik Karel Vávra, zaměstnaný ve

75) Samostatné směry, č. 33., 8. 7. 1911.

76) Čas, Praha, č. 196., 18. 7. 1911. Sport a hry, č. 31., 26. 7. 1911, str. 327.

strojrně František Dvořák a zřejmě příležitostně pracující pro Ing. J. Kašpara či E. Čiháka. Okolo 3. hodiny ranní následujícího dne prý npor. hrabě Thun, který tu jezdil na koni, zahlédl umouněného mladíka, který prchal od hangáru bratří Čiháků. Vzápětí byl zpozorován požár hangáru, od něhož vzápětí chytli hangár, patřící Aviatickému družstvu a pronajatý Ing. Janu Kašparovi, který tu měl uloženého svého Blériota XI.76, proslaveného z veřejných produkcí předešlého roku. Oba hangáry lehly popelem. Bratři Čihákové přišli o letadlo s motorem Anzani, pravděpodobně to byl upravený typ D, o starý typ A z léta 1910 a o motor Darraq. Letadlo typu C bylo zřejmě uloženo v jiném, vzdálenějším hangáru.<sup>77)</sup> Vzniklá škoda byla odhadována 54 000 K, byla částečně kryta pojištěním u pojišťovny Riunioni Adriatica di Sicurta. Pravděpodobného žháře se nikdy nepodařilo odhalit.

Jak dalece způsobil požár zdržení v další práci je obtížné posoudit. Letoun A byl dávno odstaven, motor Anzani zřejmě nebyl zcela vpořádku, motor Darraq rovněž a byl z letounu D vymontován. Do jaké míry byl ještě použitelný letoun D, je pro nedostatek podrobnějších zpráv nemožné posoudit. Zdá se, že i on byl, alespoň dočasně, vyřazen z provozu, pravděpodobně jen pro potíže s motorem.

Po požáru tedy zbylo Čihákům pravděpodobně jen letadlo C. Hugo Čihák prý tehdy někdy zakoupil ve Francii osmiválcový vidlicový motor ENV, jehož použití však nemáme bezpečně doloženo.<sup>160)</sup> Eugen Čihák v různých pracích vzpomíná, že motor se příliš neosvědčil. Nepochybným faktem však je, že tento motor, údajně použitý kdysi Čihákem, je od 30. let ve sbírkách Národního technického muzea. Nejsou tedy podstatné důvody pochybovat, že Čihákové motor měli a lze proto předpokládat, že se pokusili použít ho do upraveného letadla C, důkaz pro to však nemáme. Pro tuto eventualitu hovoří také to, že o činnosti bratří Čiháků znovu slyšíme až na počátku října 1911.

Pro tak dlouhou odmlku mohou být pouze dva důvody: stavba nového letadla, nebo zástavba motoru, jeho vyzkoušení a po neúspěchu opakovaná zástavba dalšího motoru. Cokoli určitějšího a přesnějšího je však sotva možné zjistit.

Ze srpna 1911 máme o Eugenu Čihákovi vlastně jen jedinou zmínku: Když 13. 8. po veřejné produkci v Kolíně letěl Ing. Jan Kašpar domů do

77) Čas, č. 219., 10. 8. 1911. Samostatné směry, č. 37., 12. 8. 1911. Čas č. 221., 12. 8. 1911. Typy letadel vyplývají ze souvislostí.

Pardubic, vysadil mu u Přelouče motor a donutil ho tak k nouzovému přistání. Tam za ním přijela skupina přátel, v níž byl i bratranec Eugen, zůstala s ním u letadla do rána, kdy mu pomohla letadlo demontovat a dopravit do Pardubic.<sup>78)</sup> Další ojedinělou zprávu máme ve Sportu a hrách z 13. září 1911. Práví, že Hugo a Eugen Čihákové odjeli krátce před tím do Paříže pro motor Gnôme.

Znovu začal Eugen Čihák létat pravděpodobně okolo 1. října,<sup>82)</sup> zřejmě již s motorem Gnôme Omega o 50 k (37 kW).<sup>80)</sup> S ohledem na to, že s takto vybaveným letadlem létal až někdy do léta 1912, můžeme předpokládat, že se jednalo o letadlo nově postavené - letadlo s motorem Gnôme, které nalézáme na fotografiích z dalších měsíců, sice opět vychází ze Saulniera, má však trup mírně zdvižený nad rám podvozku. Je totiž pravděpodobné, že Čihákové si udržovali jistou zásobu náhradních dílů, které pak stavbu nového letadla mohly dosti uspíšit, v konstrukci však nutily k opakovanému používání podobných prvků a omezovaly konstrukční variabilitu. Jako typové označení bychom mohli předpokládat Čihák E, avšak postrádáme pro to dobové důkazy.

Dne 4. října denní tisk oznámil, že 15. října budou mít Ing. Jan Kašpar a Eugen Čihák společnou veřejnou produkci v Jičíně.<sup>79)</sup> V těchto dnech zřejmě provedl E. Čihák více letů s novým letadlem E, přičemž nový motor mu přinesl výrazné zvýšení výkonů. 6. nebo 7. října létal v podvečer 15 minut a let musel ukončit pro nastalou tmou, v neděli 8. října létal znovu.<sup>83)</sup> 12. října se Kašpar s Čihákem zřejmě dohodli, že letadla následujícího dne do Jičína přeletí. Před tím, 10. října, vykonali oba se svými letadly zkušební lety. Ráno byla mlha a údajně lehký mrazík. Eugen Čihák vytáhl letadlo z hangáru a prováděl motorovou zkoušku, zjistil však únik oleje a závadu se mu nepodařilo nalézt. Telegrafoval tedy prý do Paříže pro mechanika. Ing. Kašpar odlétl do Jičína sám, cestou zabloudil a při návratu do Pardubic havaroval a vážně se zranil.<sup>80)</sup>

Eugen Čihák tedy nakonec létal v Jičíně sám. Letadlo sem bylo dopraveno po zemi, nejspíše speditérskými vozy, v sobotu 14. října poté, co se přeci jen podařilo odstranit či alespoň omezit únik oleje (je možno připu-

78) Neodvislé listy, č. 52., 16. 8. 1911.

79) Čas, č. 274., 4. 10. 1911.

80) Samostatné směry, č. 46., 14. 10. 1911. Neodvislé listy, č. 69., 14. 10. 1911.

81) Čas, č. 287., 17. 10. 1911.

82) Sport a hry, Praha, č. 41., 4. 10. 1911, str. 442.

83) Sport a hry, č. 42., 11. 10. 1911.



sit variantu, že za počasí dosti nepříznivého pro dlouhé přelety se Eugen Čihák, přeci jen méně zkušený než Ing. Jan Kašpar, nejtěšného přeletu zalekl?). V Jičíně však v sobotu vál silný vítr a zdálo se, že létání zcela znemožní. Když bylo po dlouhém čekání zřejmé, že se vítr neutiší, vzlétl pardubický aviatik okolo 17.30 h alespoň k přímému letu dlouhému asi 400 m v výši prý 8 m. Letadlo na zemi otočil a stejným způsobem se vrátil na místo startu.<sup>88)</sup> Zde musíme ocenit odvahu letce předvést alespoň takového lety, neboť vítr dosahoval 16 - 18 m/s (57 až 65 km/h), v nárazech snad i více. Když se po západu slunce snížila rychlost na 14 m/s, provedl E. Čihák zmíněné dva lety, pro značnou turbulenci však nemohl zatačet - už jen udržet letadlo v přímém letu činilo značné potíže.<sup>84)</sup> Do Pardubic se letadlo vrátilo, snad 16. října, opět po zemi.

19. října 1911 provedl Eugen Čihák let Pardubice - Chrudim - Heřmanův Městec - Pardubice, trvajících 22 minut. Časopis Sport a Hry<sup>85)</sup> při této příležitosti konstatuje, že by letec jistě dosáhl dříve pozoruhodnějších výkonů, kdyby mu v tom nebránily málo vhodné motory. Po ukončení letu navštívil Eugen Čihák Ing. J. Kašpara, který se zvolna zotavoval z následků prodělané havárie. V neděli 22. října se jely v Pardubicích dostihy. Ing. Kašpar, poprvé od nehody, se na ně jel autem podívat, doprovázen redaktorem Kalvou a batrancem Eugenem.<sup>85)</sup> Čihák se pak vzdálil a po chvíli přilétl letadlem a zakroužil nad závodistištěm.<sup>85),89)</sup>

26. října tisk oznámil, že v Chrudimi bude létat Eugen Čihák na pozemcích statkáře Křečana u pivovaru.<sup>88)</sup> V případě, že by se mu včas vrátil motor z opravy ve Vídeňském Novém Městě, chtěl na opraveném letadle létat i Ing. Jan Kašpar,<sup>85)</sup> motor však zřejmě nedorazil včas. 28. října vzlétl E. Čihák k přeletu do Chrudimi, avšak zanedlouho mu vysadil motor a letec přistál nedaleko pardubického letiště, u Jesničánek. Letadlo do místa vzletu přelétlo až po opravě, neboť závada nebyla tak závažná: uvolněná nádrž porušila kabely zapalování. V neděli 29. října bylo letadlo vystaveno k prohlídce, avšak v Chrudimi vál vítr 8-10 m/s, dle některých zpráv 10-14 m/s,<sup>90)</sup> přeprchávalo. Po poradě s přítomným Ing. J. Kašparem usoudil, že vítr se neutiší, a tak E. Čihák ve 3 hod. odpoledne

84) Sport a hry, č. 43., 18. 10. 1911.

85) č. 44., 28. 10. 1911. Čas, č. 294., 24. 10. 1911.

86) Sport a hry, č. 45., 1. 11. 1911.

87) Čas, č. 285., 15. 10. 1911.

88) Čas, č. 296., 26. 10. 1911.

89) Neodvislé listy, č. 73., 28. 10. 1911.

90) Čas, č. 300., 30. 10. 1911.

vzlétl. Dosáhl výše asi 350 m, snad největší, v jaké dosud létal,<sup>86)</sup> let trval 15 minut.

Již 28. října byl ohlášen Čihákův veřejný vzlet v Německém (Havlíčkově) Brodě na pozemcích p. Niedermertla, jehož pořadatelem byl Klub cyklistů.<sup>91)</sup> Avšak vítr byl příliš prudký, takže E. Čihák, ač při dvou posledních veřejných vystoupeních prokázal značnou odvahu, nevzlétl. Pro malou délku letiště nemohl provést ani přímý let, jak to učinil v Jičíně.<sup>92)</sup>

Odložená produkce v Německém Brodě se tedy uskutečnila 12. listopadu. Opět vál silný vítr, 12 - 15 m/s, Čihák se však již nedal přemluvit k dalšímu odkladu. Nechal letadlo vytáhnout z hangáru do závětrí, potom však musel startovat po větru. Rozjezd byl dlouhý, asi 200 m, letadlo po něm stoupalo jen pomalu. Nad lesem na hoře Zbožice se zřejmě dostal do závětrné turbulence a ztratil asi 50 m výšky, situaci však zvládl a po zatačce se vracel k letišti. Když dolétl až nad město, kde měl výšku odhadovanou na 500 m, začal mu vynechávat motor, který nakonec pracoval údajně jen na dva válce (ze sedmi). Letec pak úspěšně nouzově přistál u hřbitova, letadlo zůstalo nepoškozeno. Demontované letadlo bylo železnici ihned odesláno do Pardubic<sup>93)</sup>.

Kolem 20. listopadu začal znovu létat Ing. Jan Kašpar,<sup>94)</sup> a tak mohli s bratrancem Eugenem začít konečně připravovat společné veřejné produkce, o čemž už byli vpodstatě domluveni před rokem. První přišel na řadu Mělník a zprávy o chystaném vzletu se začaly objevovat kolem 11. listopadu.<sup>95)</sup> O dva týdny později byly již dojednány podrobnosti a stanoven termín: 3. prosince. Pořadatelem produkce byly mělnické Klub veslařů a Klub cyklistů.<sup>96)</sup> V rámci příprav na let provedli oba letci v Pardubicích 26. listopadu několik letů.<sup>97)</sup>

Mělnická produkce 3. prosince měla úspěch a byla prvním skutečným společným veřejným vystoupením létajících bratranců. V té době bylo vůbec v Čechách vzácné vidět létat současně dvě letadla, ač k první společné produkci dvou letců došlo v Praze již na podzim roku 1910. Počasí v Mělníce nebylo zcela příznivé, vál studený vítr, bylo zamračeno. Při

91) Neodvislé listy, č. 74., 4. 11. 1911. Čas, č. 306., 5. 11. 1911.

92) Čas, č. 307., 6. 11. 1911. Sport a hry, č. 46., 8. 11. 1911, str. 503.

93) Sport a hry, č. 47., 15. 11. 1911. Neodvislé listy, č. 77., 15. 11. 1911. Čas, č. 314., 13. 11. 1911.

94) Sport a hry, č. 48., 22. 11. 1911. Čas, č. 322., 21. 11. 1911.

95) Mladé Podřipsko, Mělník, č. 45., 11. 11. 1911.

96) Mladé Podřipsko, Mělník, č. 47., 25. 11. 1911.

97) Čas, č. 331., 30. 11. 1911. Sport a hry, č. 49., 29. 11. 1911.

této příležitosti byly pořízeny jedny z prvních filmových záběrů našich letců, autorovi však není známo, zda se dochovaly. Po motorové zkoušce obou letadel vzletl první Ing. J. Kašpar, chvíli po něm i E. Čihák. Kroužili takovým způsobem, že po chvíli se blížili k divákům zdánlivě proti sobě, ovšem v různých výškách. Čihák mimo jiného předvedl rychlý sestup z výše 600 m do přízemních asi 30 m. Kašpar létal 19 minut, jeho bratranec 22:45 minut. To již také bylo známo, že o týden později budou oba letci létat v Praze.<sup>98)</sup>

Ve středu 6. prosince přelétli Kašpar i Čihák svá letadla do Chuchle, přičemž Ing. J. Kašpar měl - poprvé v Čechách při přeletu - na palubě cestujícího.<sup>99)</sup> Kašparův let trval 43 minut, Čihákův 38 minut.<sup>100)</sup> Oba letci měli za letu drobné potíže, Čihákovi praskla trubička přívodu benzínu k motoru a musel ji držet rukou, aby omezil únik paliva. Přilet do Chuchle byl opět filmován.<sup>99)</sup>

„Skvělé výkony obou aviatiků jedině snad od dvou osob v Čechách nedošly uznání. Ty dvě jsou p. míst. r. Pokorný, správce smíchovského hejtmanství, a p. vrch. míst. inženýr Skulina. ... Vše to nic není! Není jisto, umí-li ing. Kašpar létat ... To se teprve zjistí, až se o tom přesvědčí také dietovaná úřední komise. Aviatik ... provede krátký let ... a dostane úřední potvrzení, ...“ napsal 7. prosince 1911 pražský deník Čas. Šlo o to, že úřední byrokracie se dožadovala, aby oba osvědčení letci uspořádali „malý letecký den pro pány ouřady“. Letci se podvolili, 7. prosince provedli zkušební let, produkce byla povolena.<sup>101)</sup>

Nadešla neděle 10. prosince 1911. V Chuchli se sešlo přes 20 000 diváků. Kašpar předvedl let trvající 31:37 min., dosáhl výše asi 1200 m, při druhém letu vzal na palubu letadla redaktora Viléma Heinze, který - v Čechách poprvé - z paluby letadla fotografoval. Eugen Čihák létal 38 minut ve výši až 1000 m.<sup>102)</sup> Touto úspěšnou produkcí skončila letecká sezona 1911 obou pardubických letců.

Na podzim 1911 města Pardubice a Praha vypsaly první, žel nikdy nerealizovanou první českou leteckou soutěž - I. český okružní let. Měl se letět v roce 1912 na trati Praha - Čáslav - Pardubice - Praha. Bratří Čihá-

kové se začali na soutěž připravovat stavbou nových letadel. Žel, opět postrádáme přesnější zprávy a k určitým, ovšem ne zcela spolehlivým závěrům můžeme dospět jen porovnáváním nedostatečných novinových zpráv a dostupných fotografií. Čihákové se v této době, po dobrých zkušenostech podzima 1911, obrátili naplno k motorům rotačním, zpočátku konkrétně typu Gnôme Omega o 50 k (37 kW). Na fotografiích se vyskytuje letadlo s dosti objemným nepotaženým trupem, samozřejmě s motorem Gnôme, po jistou dobu krytým zcela uzavřeným prstencem. Pilot seděl v trupu dosti vysoko. O letadle samém nemáme žádné zprávy. Snad se jednalo o typ F? Pravděpodobně se příliš neosvědčilo, a asi během jara vzniklo další letadlo, které opět známe jen z jedné fotografie a z Čihákovy vzpomínky - letadlo z křídlem poněkud podobným Etrichovým typům Taube. Podle Čihákových vzpomínek se ani toto letadlo - typ G? - příliš neosvědčilo. Všechny příčiny samozřejmě neznáme, jednou z nepochybných, vyplývajících z fotografie, je to, že Čihákové zřetelně nepochopili princip Etrichova křídla a u svého letadla neprovedli typické zborcení nosné plochy, které by zajistilo odpovídající letové vlastnosti.

Následně vznikl další letoun, blížící se již příštímu velmi úspěšnému typu Rapid - na tomto stroji - typu H? - v srpnu 1912 Eugen Čihák havaroval. O tom ale později. Počínaje typem „Taube“ - G? se již tvar trupu, ocasních ploch a pozvolna i podvozku přibližuje Rapidu.

Začátkem roku 1912 prý - podle Čihákovy vzpomínky - začal vznikat dvousedadlový letoun snad pro motor Argus 100 k (73,6 kW) - typ I? Věřohodné údaje nám ovšem chybějí.

Po pražské veřejné produkci se Ing. Jan Kašpar s bratry Čiháky, redaktorem Jaroslavem Kalvou a Václavem Vondřichem vydali do Paříže na Aerosalon.<sup>104)</sup> V Paříži setrvali pravděpodobně do počátku roku 1912.<sup>105)</sup>

V lednu 1912 se v Pardubicích zřejmě nelétalo. V polovině ledna oba letci vyjádřili svůj úmysl účastnit se v létě soutěže na trati Berlín - Vídeň.<sup>106)</sup> Pak dlouho nemáme žádné zprávy, až 30. března tisk oznámil na počátek dubna veřejný vzlet v Ústí nad Orlicí.<sup>107)</sup>

O velikonoční neděli 7. dubna byla v Ústí nad Orlicí vichřice, která produkci znemožnila. I v pondělí vál prudký vítr, Eugen Čihák přesto

98) Sport a hry, č. 50., 6. 12. 1911, str. 542. Mladé Podřipsko, č. 49, 9. 12. 1911. Čas, č. 335., 4. 12. 1911.

99) Čas, č. 338., 7. 12. 1911.

100) Mladé Podřipsko, č. 49., 9. 12. 1911.

101) Čas, č. 339., 8. 12. 1911.

102) Čas, č. 342., 11. 12. 1911.

103) Samostatné směry č. 32., 1. 7. 1911.

104) Čas, č. 354., 23. 12. 1911.

105) Sport a hry, č. 1., 4. 1. 1912, str. 12, č. 2., 10. 1. 1912, str. 18.

106) Čep, Praha, č. 3., 19. 1. 1912.

107) Čas č. 89., 30. 3. 1912.

vzlétl a ve výši asi 50 m letěl 8 minut. Při letu musel odolávat nárazovému větru.<sup>108)</sup> Vzletu byl přítomen Ing. Jan Kašpar.<sup>109)</sup>

V té době vyjednávali Kašpar a Čihák o dalších produkcích. V úterý 30. dubna jeli do Mladé Boleslavi, 2. května chtěl jet Ing. Kašpar kvůli vážnoucí opravě motoru do Vídeňského Nového Města. 30. dubna měl do Pardubic přijet hejtman Booms jako zástupce rakouského aeroklubu, jelikož Eugen Čihák chtěl složit mezinárodně platnou pilotní zkoušku FAI.<sup>110)</sup> Tu pak skládal 1. května, zkušební komisi tvořili hejtman Booms a redaktor Jaroslav Kalva. Zkouška spočívala ve dvou letech, během nichž musel pilot provést několik letů v osmičce, to znamená s přechody z levých do pravých zatáček, s přistáním na určeném místě. První let trval 20:18 min. s přistáním 12 m od určeného místa. Druhý let trval 14:38 min. s přistáním 30 m od určeného bodu. Eugen Čihák se tak stal prvním - do vypuknutí první světové války vlastně jediným - pardubickým letcem s platným mezinárodním pilotním diplomem.<sup>111)</sup> Získání diplomu bylo nutné pro možnost účasti na soutěži Berlín - Vídeň.

Poznámka: Větší množství dosud neznámých dobových dokumentů, které by umožnily objasnit dosud problematické momenty Čihákova života a činnosti se nám pravděpodobně nepodaří nikdy získat. Určitá drobná doplnění by snad bylo možno nalézt v dalším dobovém regionálním tisku, kterého vycházelo v českých zemích na stovky titulů, zásadnější objevy jsou však nepravděpodobné. Ani porovnání a analýza různých vzpomínek ať už Čihákových či dalších osob, které měly co do činění s pardubickou aviatikou, čemuž se autor těchto řádek záměrně vyhnul, nám mnoho nového nepřinese. Mnohé z událostí let 1909 až 1914 nám už asi zůstanou skryty. - Autor se v této práci snažil alespoň zčásti identifikovat letadla bratří Čiháků, byť to nebylo jeho hlavním záměrem. Pro značnou neúplnost a nepřesnost veškerých dobových údajů, zvláště ve vztahu k typům letadel, se někde mohl dopustit nepřesností.

(dokončení v příštím svazku VčSH)

108) Čas, č. 98., 9. 4. 1912. Cep, č. 15., 12. 4. 1912. Sport a hry, č. 15-16, 10. 4. 1912, str. 177.

109) Sport a hry, č. 17., 17. 4. 1912.

110) Korespondenční lístek Ing. Kašpara red. Kalvovi z 29. 4. 1912, LA NTM, i.č. 95, list 164.

111) Čas, č. 121., 2. 5. 1912. Národní listy, č. 120., 2. 5. 1912.