

AVIATIK EUGEN ČIHÁK (II. část)^{*)}

Pavel SVITÁK

V květnu 1912 začal Eugen Čihák sérii veřejných vzletů, vždy za přítomnosti bratrance Kašpara, který stále nemohl létat. Série začala 5. května v Kutné Hoře. Počasí bylo hezké, avšak větrné. Pět tisícovkám diváků předvedl E. Čihák 20 minut trvající let ve výši až 300 m.¹¹²⁾ O týden později létal v Turnově na cvičišti u Daliměřic. I tentokrát trval jeho let 20 minut, dosažená výše asi 200 m.¹¹³⁾ 19. května létal Čihák v Mladé Boleslavi na cvičišti Na Radouči. Letec přistál po 16:20 min. letu. Představitelé města mu blahopřáli a připomněli pobyt obou pardubických aviatiků ve městě před třemi lety.¹¹⁴⁾

26. a 27. května měli Čihák i Kašpar létat v Brně. Některé záležitosti okolo přípravy produkce zajišťoval Hugo Čihák.¹¹⁵⁾ Protože Ing. Kašpar měl mezitím dostat z opravy motor Daimler, doufali oba letci i pořadatelé, že konečně budou moci létat oba společně. Chtěli proto uspořádat různé soutěže. Ing. Kašpar 25. května vyzkoušel v Pardubicích letadlo s opraveným motorem, ukázalo se však, že motor není opraven kvalitně. A tak opět ze společných letů sešlo.¹¹⁶⁾ Po oba dny - 26. i 27. května však vál v Brně tak prudký vítr, že produkce stejně musela být o týden odložena. Předpokládalo se, že v té době už bude moci létat i Ing. Kašpar.¹¹⁷⁾ Avšak i 2. června byl silný víchř a produkce musela být znovu odložena, tentokrát na 6. června.¹¹⁸⁾ V pondělí 3. června, ač nebylo zcela vhodné počasí,

*) První část této studie byla publikována ve VĚSH5,1996, s. 111-130.

112) Národní listy, č. 124., 6. 5. 1912. Čas, č. 125., 6. 5. 1912. Sport a hry, č. 20., 8. 5. 1912

113) Čas, č. 132., 13. 5. 1912. Listy Pojizerské, Turnov, č. 11., 19. 5. 1912

114) Sport a hry, č. 22., 22. 5. 1912. Mladoboleslavské listy č. 40., 22. 5. 1912. Národní listy, č. 138., 20. 5. 1912

115) LA NTM, i.č. 95, list 164, str. 2. Čas, č. 141., 22. 5. 1912. Národní listy, č. 139., 21. 5. 1912

116) Národní listy, č. 144., 26. 5. 1912

117) Národní listy, č. 145., 28. 5. 1912. Čas, č. 148., 30. 5. 1912

118) Sport a hry, č. 24., 5. 6. 1912

provedl v podvečer Eugen Čihák let nad Brnem v trvání 26 minut se svým letounem E s motorem Gnome. 6. června konečně mohl E. Čihák, ovšem sám - bez Ing. Kašpara - uskutečnit veřejnou produkci. Byla stanovena na poněkud pozdější hodinu, kdy se vítr trochu utišil a v době startu dosahoval jen 6 - 7 m/s. Letec musel startovat po větru, což prodloužilo rozjezd. Turbulence znemožňovala klidný let, pilot však situaci zvládal. Zaletěl k městu, vrátil se nad letiště, předvedl přerušené přistání, opět nabral výšku a po 15 minutách se chystal přistát. Náraz větru ho však srazil na svah, letadlo bylo poškozeno, zničena vrtule.¹¹⁹⁾ Žel, tato nehoda znemožnila Čihákovi účast na soutěži Berlín - Vídeň, která byla odstartována 9. června.¹²⁰⁾ Jak se autor pokusil v I. části rozebrat, Čihákové zřejmě od ledna 1912 postavili několik letadel, žádné z nich se však neosvědčilo a tak v provozu měli jediný stroj, typ E.

Čihák snad předpokládal, že oprava letadla nebude trvat příliš dlouho, a 12. června byl ohlášena vzlet Kašpara a Čiháka v Jindřichově Hradci na 16. června.¹²¹⁾ O tři dny později však bylo oznámeno, že se vzlet v tomto termínu nekoná - Kašpar dosud neměl letadlo v pořádku, Čihák nestačil dokončit opravu.¹²²⁾ Podle jeho vzpomínek musel být motor Gnome odeslán k opravě do Francie, tím se oprava letadla zdržela, a tak se E. Čihák nemohl zúčastnit ani leteckého týdne ve Vídni ve dnech 23. - 30. června. Zdá se, že Čihákův program byl v této době velmi nahuštěn, ač z valné části zůstal nerealizován. Neuskutečnění řady připravených akcí mohlo být do jisté míry způsobeno právě i takovýmto programem, který neměl zřejmě dostatečné rezervy.

Až do 12. července nemáme o Kašparovi ani o Čihákovi žádnou další zprávu. Pravděpodobně opravovali svá letadla, Čihák byl začátkem měsíce nemocen. V následujících dnech pracoval na dvousedadlovém letadle s motorem o 100 k (typ I?).¹²³⁾ Tohoto 12. července se dovídáme, že 21. července budou oba letci létat v Jindřichově Hradci. Téhož 12. července si E. Čihák prohlédl letiště v J. Hradci a uznal ho za vhodné.¹²⁴⁾ Okolo 12. července obdržel Čihák z Francie opravený motor.¹²⁵⁾ 18. července bylo

119) Sport a hry, č. 25., 12. 6. 1912. Čas, č. 156., 7. 6. 1912

120) Čas, č. 158., 9. 6. 1912. Čihákovu přihlášku k soutěži potvrdil autorovi na základě německých dokladů Dr. Günter Schmitt z Berlína dopisem z 10. 10. 1984

121) Čas, č. 161., 12. 6. 1912

122) Čas, č. 164., 15. 6. 1912

123) Čas, č. 191., 12. 7. 1912

124) Čas, č. 195., 16. 7. 1912

125) Sport a hry, č. 30., 17. 7. 1912

oznámeno, že 28. 7. budou Kašpar a Čihák létat v Lounech.¹²⁶⁾ V neděli 21. července však znovu zasáhlo počasí o jindřichohradecký vzlet bylo nutno o týden odložit, onoho 21. července si diváci mohli pouze prohlédnout letadla obou letců.¹²⁷⁾ Aby nebylo nutno lounskou produkci odložit, došlo nakonec k rozdělení „působistič“: Ing. Kašpar měl 28. 7. vzlet v Jindřichově Hradci, E. Čihák v Lounech.¹²⁸⁾ Kašpar byl provázen smůlou, pro vysazení motoru skončila jeho produkce nouzovým přistáním a bylo to jeho poslední veřejné vystoupení. Zato Čihákův vzlet v Lounech byl úspěšný a letec bez problémů létal půl hodiny.¹²⁹⁾ V průběhu produkce však došlo k jakési nekázni diváků.¹³⁰⁾

V srpnu pokračovala série Čihákových úspěšných veřejných produkcí. 4. 8. létal v Českých Budějovicích na cvičišti Čtyři Dvory. Přes poněkud silnější vítr - přes 10 m/s - tu létal 14 minut.¹³¹⁾ Od 11. srpna mělo být jeho letadlo vystaveno na krajské výstavě v Písku,¹³²⁾ a téhož dne odpoledne se měl uskutečnit veřejný vzlet, kterému však zabránil silný vítr.¹³³⁾ O týden později, 18. srpna Čihák odměnil trpělivost píseckých diváků sedmnáctiminutovým letem.

8. a 9. září se měl letec zúčastnit I. českého okružního letu Praha - Čáslav - Pardubice - Praha.¹³⁴⁾ V neděli 25. srpna měl Čihák létat v Táboře, tak jako i předchozí, i tento let byl ohlášena jako společný s ing. Kašparem.¹³⁵⁾ 24. srpna byla ohlášena Čihákova první zářijová produkce, 15. 9. v Novém Bydžově.¹³⁶⁾ V neděli 25. srpna však v Táboře silně přšelo a vzlet musel být o týden odložen na 1. září.¹³⁷⁾ Toho dne měli Kašpar s Čihákem létat v Roudnici nad Labem, bylo tedy rozhodnuto, že v Roudnici bude létat Kašpar sám.¹³⁸⁾

Večer 25. srpna 1912 se Eugen Čihák vrátil z Tábora do Pardubic, letadlo pravděpodobně zůstalo v Táboře. V pondělí odpoledne chtěli oba pardubičtí letci zalétávat letadla - Kašpar svůj opravený jednoplošník,

126) Čas, č. 197., 18. 7. 1912

127) Čas, č. 202., 23. 7. 1912

128) Čas, č. 205., 26. 7. 1912

129) Čas, č. 209., 30. 7. 1912

130) Presidiální spisy okresního hejtmanství Louny, zpráva z 29. 7. 1912, Státní okresní archiv Louny

131) Čas, č. 215., 5. 8. 1912. Sport a hry, č. 33., 7. 8. 1912

132) Čas, č. 219., 9. 8. 1912

133) Čas, č. 222., 12. 8. 1912

134) Čas, č. 229., 19. 8. 1912. Sport a hry, č. 35., 1. 8. 1912

135) Čas, č. 234., 24. 8. 1912

136) Bydžovské listy, č. 16., 24. 8. 1912

137) Čas, č. 236., 26. 8. 1912

138) Sport a hry, č. 36., 28. 8. 1912

Eugen Čihák letadlo pro I. okružní let (typ H?), avšak přšelo. Ing. Kašpar dal tedy letadlo zatáhnout zpět do hangáru, Eugen Čihák však využil přestávky v dešti o vzletl. Letadlo však bylo obtížně ovladatelné, blížilo se ke komínům továren v blízkosti letiště, které přelétlo jen v malém výškovém odstupu, a obloukem se vracelo k letišti, silně nakloněno na stranu. Náklon se letci ani při sestupu nepodařilo vyrovnat, letadlo narazilo křídlem do země a převrátilo se. Letec se ještě sám vyprostil z troskek, pak však pozbyl vědomí. Byl dopraven do svého bytu a povolán k němu lékař, který konstatoval, že má řadu tržných ran, největší na levém kolenní, a mimo to těžký otřes mozku. Eugen Čihák ležel v bezvědomí podle svých vzpomínek takřka týden, což však je nepravděpodobné. Ze zpráv tisku je potvrzeno bezvědomí asi jednodenní. Jako následek nesl celoživotně časté úporné bolesti hlavy.¹⁴⁵⁾ Když se probal z bezvědomí, uvedl, že již při letové zkoušce 23. 8. šlo letadlo obtížně do pravé zatáčky a stále se klonilo vlevo. Ing. Kašpar usoudil, že těsně před havárií se uvolnila struna, ovládající křivení levého křídla a tak téměř znemožnila řízení letadla. Při přistání letadlo údajně narazilo ocelovou lyžinou mezi podvozkovými koly o terénní nerovnost, lyžina se zaryla do země a letadlo udělalo přemet. Vrtule byla zcela zničena, rovněž křídla, trup přelomen na tři kusy, motor Gnome údajně pukl. Touto havárií byla zmařena možnost Čihákovy účasti na I. okružním letu, který pak byl v jejím důsledku odložen¹⁴¹⁾ - aby se už nikdy neuskutečnil. V tomto případě je jasně potvrzeno, že Čihákové museli mít dva motory Gnome - jeden byl na havarovaném letadle, druhý byl na letadle E, které zůstalo v Táboře. Nové letadlo údajně při prvních zkouškách, než nastaly potíže, vykazovalo dobrou stoupavost a poměrně velkou rychlost.

Mimo odkladu I. okružního letu v důsledku této havárie odpadl náhradní vzlet v Táboře.¹⁴²⁾ Odpadl ovšem i zářijový vzlet v Novém Bydžově a tamní Sokol se rozhodl pro rok 1912 již produkci nepořádat.¹⁴³⁾

Okolo asi 22. září se Eugen Čihák uzdravil do té míry, že mohl vstát z lože - vydal se na letiště a začal ihned pomýšlet na další létání.¹⁴⁴⁾ (Je nutno mu vyslovit obdiv - mnozí lidé by po takové události asi na další létání přestali pomýšlet.) Asi o týden později se Eugen Čihák s Ing.

139) Neodvislé listy, č. 56., 17. 7. 1912

140) Neodvislé listy, č. 68., 28. 8. 1912. Čas, č. 238., 28. 8. 1912

141) Sport a hry, č. 36., 28. 8. 1912

142) Čas, č. 239., 29. 8. 1912

143) Bydžovské listy, č. 19., 12. 10. 1912

144) Sport a hry, č. 40., 25. 9. 1912

145) Poznámka v rodinném albu z 30. let, svědectví Eugena Čiháka - syna

J. Kašparem vydal automobilem do Prahy.¹⁴⁶⁾ 4. října psal Ing. Kašpar red. J. Kalvovi, že 6. října přijedou s E. Čihákem osobním vlakem do Prahy,¹⁴⁷⁾ což znamená, že se Čihákův stav rapidně zlepšil. Po 10. říjnu chtěli Ing. Kašpar i E. Čihák zahájit pokusy s novými letadly,¹⁴⁸⁾ v Čihákově případě buď mohlo jít o lety s letadlem E, které Hugo Čihák zřejmě nechal začátkem září dopravit z Tábora do Pardubic, či o dvousedadlovku (typ I?), o níž však v podstatě nemáme konkrétní zprávy. Někdy tou dobou se z Francie vrátil opravený motor Gnome. A 15. října Čihák poprvé po nehodě vzletl, pravděpodobně na letadle typu E, let trval 32 minut.¹⁴⁹⁾

Mezitím už 11. října tisk oznámil, že o devět dní později bude E. Čihák létat v Brandýse nad Labem.¹⁵⁰⁾ 20. října však v Brandýse panovalo nevlídné počasí. Eugen Čihák podal standardní výkon, během letu také přeletěl Labe.¹⁵¹⁾ O sedm dní později vzletl Čihák v šumavských Klatovech, kde předvedl třináctiminutový let.¹⁵²⁾ Pak na téměř dva měsíce zprávy o Eugenu Čihákovy z tisku mizí.

Údajně v době, kdy byl Eugen Čihák upoután na lůžko, zahájil jeho bratr Hugo stavbu nového letadla (typ J?), nazvaného Rapid. Základní kostra byla zřejmě zhruba hotova na počátku října 1912, soudě podle fotografie, na níž Eugen Čihák stojí u kostry trupu letadla, o níž je opřena hrubá kostra levého křídla. Na letcově postoji je zřejmé, že má nějaký problém s levou novou, a musel být tedy pořízen někdy na počátku října. V listopadu 1912 bylo převážně neletové počasí, navíc Čihákové tehdy pravděpodobně intenzivně pracovali na Rapidu. I tento letoun měl bratry tehdy oblíbený motor Gnome Omega, o němž už autor výše vyslovil domněnku, že v té době měli dva exempláře. Dne 19. října havaroval v Pardubicích mechanik Semtner s letadlem Ludvíka Očenáška a letoun shořel. Očenášek pak prý daroval motor Gnome, který se zachoval, Eugenu Čihákovy. To by byl snad dokonce třetí motor tohoto typu, který by Čihákové měli, dobový důkaz nám však k tomu chybí.

Novou zprávu o Čihákovy nacházíme až koncem prosince. Dovídáme se, že ve dnech 24. (první let v trvání 37 minut), 26. a 29. 12. zalétával nový letoun.¹⁵³⁾ Na samém počátku ledna 1913 se dozvídáme, že Eugen

146) Čas, č. 273., 2. 10. 1912

147) Korespondenční lístek z 4. 10. 1912, LA NTM i.č. 95, list 164, str. 2

148) Čas, č. 280., 9. 10. 1912

149) Sport a hry, č. 43., 16. 10. 1912, str. 508

150) Čas č. 282., 11. 10. 1912

151) Čas, č. 292., 21. 10. 1912. Sport a hry, č. 44., 23. 10. 1912

152) Sport a hry, č. 45., 30. 10. 1912. Čas. č. 299., 28. 10. 1912

153) Čas, č. 362., 31. 12. 1912. Sport a hry, č. 2., 15. 1. 1913

Čihák se chce odloženého I. českého okružního letu zúčastnit s dvousedadlovým letadlem (typ I?, nebo mělo jít o další letadlo?)¹⁵⁴⁾

Asi ve stejné době také bratři Čihákové ohlásili, že otevírají leteckou školu a zařizují výrobu letadel.¹⁵⁵⁾ Dalším závažným údajem je, že Čihákové začali značit svá letadla znovu od písmene A (z důvodů rozlišení bude v dalším textu užíváno označení písmenem lomeným číslicí 2, jde ovšem o označení pracovní pro tuto práci a označení, užívanému bratry Čiháky odpovídá pouze použité písmeno).

Někdy v průběhu roku 1913 Čihákové koupili nový motor Anzani Y, hvězdicový tříválec o výkonu 35 k (25 kW), který nalézáme na fotografiích jednoho z nových letadel¹⁶¹⁾ - typu A/2, na kterém se pak koncem roku učil létat třetí z bratří Čiháků František.

Na počátku roku 1913 se Čihákové věnovali stavbě nových letadel, která můžeme určit s pomocí prospektu jejich zamýšlené výroby letadel s předpokládaným firemním názvem Bratři Čihákové - Čihák Frères Aeronautique Pardubice. Firma toho jména však v soudním rejstříku firem pardubického okresu zanesena není.¹⁵⁶⁾

Některá letadla, o nich byla zmínka již k roku 1912, jsou zřejmě zahrnuta s novým označením v této nové řadě letadel. Týká se to především Rapida, který by v předpokládané původní řadě nesl pravděpodobně označení J, byl nyní označen jako typ C/2. Dvousedadlovka, snad dříve označená jako I, nese nyní pravděpodobně označení H/2, je však přepracována pro jiný motor (nebo se tu jedná o letadlo nově postavené). Celkem Čihákové nabízeli 11 typů letadel, z nich 3 až 4 se skutečně dočkaly realizace.¹⁵⁷⁾ V prospektu je však současně všech 11 typů označeno jako „monoplany RAPID 1913“. Poprvé také máme uvedeny spolehlivější základní technické a výkonové údaje.

První doložený let v roce 1913 vykonal Eugen Čihák 27. 2. Zalétával dvousedadlový „vojenský“ typ,¹⁵⁸⁾ zřejmě H/2 s motorem Gnome o 80 k (60 kW).¹⁵⁹⁾ 22. března létal E. Čihák s „novým jednoplošníkem“ dosti malých rozměrů - rozměry ve zprávě uvedené (rozpětí 7 m, délka 5,5 m) jsou příliš malé a neodpovídají žádnému z letadel bratří Čiháků, ukazují však na letadlo Rapid.¹⁶³⁾ Zřejmě se jednalo o Rapida s rekonstruovanými ocasními plochami - Rapid létal zpočátku s vodorovnou ocasní plochou

nedělenou, tvořenou pouze výškovým kormidlem. Ač pro to nemáme přímé potvrzení, je pravděpodobné, že onoho 22. března létal Eugen Čihák na Rapidu, jehož vodorovná ocasní plocha byla doplněna vodorovným stabilizátorem. Letadlo bez něho mělo zřejmě nedostatečnou vlastní podélnou stabilitu a vyžadovalo neustálé zásahy do řízení.

Koncem března je znovu tiskem připomínána pilotní škola Čiháků.¹⁶²⁾ Na počátku dubna opět čteme o „pilných přípravách aviatika Čiháka na jarní sezonu“ a o zamýšleném otevření pilotní školy.¹⁶⁴⁾ V téže době ze stručné zprávy Sportu a her vyplývá úmysl Čiháků vystavit na pražském autosalonu svého Rapida (č. 14. z 8. 4.).

Od 24. dubna do 1. května se v Praze konal jubilejní X. automobilní salon. Po roční přestávce tu opět bylo vystaveno letadlo - tohoto roku však jediné, což bylo ve srovnání s výstavou v roce 1911 velmi málo. Byl to Rapid bratří Čiháků. Referenti časopisů mimo jiné konstatovali, že křídlo letadla je vyztuženo poměrně malým počtem vyztužných lan a konstrukce umožňuje snadnou a rychlou montáž a demontáž letadla.¹⁶⁵⁾

V době zahájení autosalonu se z tisku dozvídáme, že Eugen Čihák má počátkem května létat v Krakově, Lvově a Tarnově.¹⁶⁶⁾ O šest dní později, 1. 5., tisk upřesňuje, že pardubický letec vzletne 4. května v Hradci Králové, dále v Bohušovicích (vlastně Terezíně - pozn. autorova), načež se vydá do Krakova a Lvova.¹⁶⁷⁾ Uvedeného 4. května létal E. Čihák v Hradci Králové v přítomnosti Ing. Jana Kašpara, kterému předešlého dne zemřel otec - podporovatel v letecké činnosti. Čihákovu letadlo, Rapid,²³⁴⁾ bylo do Hradce dopraveno zřejmě po zemi. Vzhledem k tomu, že z pražského výstaviště bylo pravděpodobně odvezeno až 2. května (1. května ještě trval autosalon), je možné, že bylo z Prahy převezeno přímo do Hradce. Pořadatel - družstvo pro postavení sokolovny v Hradci Králové - ještě 1. či 2. května doufal, že v příznivém případě bude při produkci létat i Ing. Jan Kašpar, bude-li mít dokončenu zástavbu motoru (Argus) o 100 HP do svého letadla.²³⁴⁾ K tomu však nedošlo a v Hradci létal opět pouze Eugen

154) Čas, č. 2., 2. 1. 1913

155) Sport a hry, č. 1., 8. 1. 1913

156) Zjištění Dr. F. Šuchmy z archivní správy MV, 17. 10. 1991

157) Prospekt Čihák Frères. Např. LANTM, i.č. 30, list 39

158) Čas, č. 60., 2. 3. 1913. Sport a hry, č. 9., 4. 3. 1913

159) Soudě dle fotografie v LANTM, i.č. 30, list 109

160) LANTM, i.č. 95, list 52, str. 2 - dopis Ing. Pavla Beneše řediteli Technického muzea z 12. 3. 1931 však označuje tento motor jako motor po Ing. J. Kašparovi, u něhož ho však nemáme doložen ani ve vzpomínkách

161) Lístek Ing. Kašpara J. Kalvovi, pravděpodobně ze 4. nebo 24. 3. 1913 sděluje, že „Hugo koupil pro Franciho Anzani motor“

162) Čas, č. 85., 29. 3. 1913

163) Sport a hry, č. 12., 26. 3. 1913

164) Čas, č. 95., 8. 4. 1913

165) Čas, č. 111., 24. 4. 1913. Sport a hry, č. 17., 29. 4. 1913

166) Čas, č. 112., 25. 4. 1913

167) Čas, č. 118., 1. 5. 1912

Čihák. Předvedl obecenstvu dvanáctiminutový let. Po druhém startu zamířil domů do Pardubic, přelet trval 18 minut, avšak strážci jeho hangáru v době přiletu spali a ani bušení na vrata je nezbudilo. Probudily je teprve výstřely z pistole.¹⁶⁸⁾

Ve dnech 11. a 12. května měl Čihák létat v bohušovické kotlině u Terezína.¹⁶⁹⁾ O letu 11. 5. nemá autor spolehlivou zprávu a zdá se, že se - snad kvůli počasí - neuskutečnil. Následujícího 12. května Eugen Čihák vzletl, avšak pro vysazení motoru byl let po pár minutách ukončen klouzavým letem.¹⁷⁰⁾ Pak dalších 10 dní opět nemáme zprávy, snad letec opravoval motor a letadlo, snad den či dva potřeboval na dopravu letadla na Moravu. V těchto týdnech s ním putoval jako mechanik dosavadní mechanik Ing. Jana Kašpara František Novotný,¹⁷¹⁾ který snad nadále zůstal Kašparovým zaměstnancem. 22. května uskutečnil Čihák veřejný vzlet v Prostějově, který se výjimečně nekonal v neděli, nýbrž ve čtvrtek. Předvedl tu dvacetiminutový let.¹⁷²⁾ V té době se už vůbec nemluví o Čihákových produkcích v Haliči (Krakov, Lvov). Ty buď nebyly dojednány definitivně, či z neznámých důvodů byly zrušeny. 24. 5. bylo také oznámeno, že 9. (či správněji 8. - pozn. autora) června bude Čihák létat v Praze - Chuchli, a ve dnech 15. až 22. června se zúčastní leteckého týdne ve Vídeňském Novém Městě. O dva dny později bylo jasné, že s ohledem na přípravu na tuto soutěž bude pražská produkce odložena.¹⁷⁴⁾ Podle Sportu a her měl v té době E. Čihák dvě letadla. Jedním byl nepochybně Rapid, druhým zřejmě dvousedadlovka (H/2). Co se stalo se starým letadlem E, není autorovi známo. Snad leželo demontováno v hangáru? Letoun A/2 snad zatím nebyl dokončen.

Dne 26. 5. létal E. Čihák v Pardubicích s dvousedadlovým letadlem, kdo byl jeho cestujícím, není známo. Při přistání bylo letadlo poškozeno. O pět dní později došlo k neočekávané události: nedaleko Pardubic pro poruchu motoru nouzově přistál vojenský letec Rudolf Holeka, který byl na cestě z Vídeňského Nového Města do Prahy. Ing. Kašpar s E. Čihákem a Arturem baronem Krausem na místo přistání dojeli autem. S pomocí dalších osob bylo letadlo demontováno a dopraveno do Kašparova hangá-

168) Sport a hry, č. 18., 6. 5. 1913. Ratibor, Hradec Králové, 10. 5. 1913

169) Čas, č. 124., 7. 5. 1913

170) Čas, č. 129., 13. 5. 1913

171) Lístek J. Kašpara J. Kalvovi z 25. 5. 1913: „neměl jsem mistra, je stále s Euženem“. LANTM, i.č. 95., list 169

172) Čas, č. 140., 24. 5. 1913. Sport a hry č. 21., 27. 5. 1913

173) Lístek J. Kašpara J. Kalvovi z 27. 5. 1913, LANTM, i.č. 95., list 168, str. 2

174) Čas, č. 150., 3. 6. 1913

ru. Avšak závada na motoru byla dosti rychle odstraněna, 3. června Holeka vyzkoušel opravené letadlo a pak vzletl s Ing. J. Kašprem, Eugenem Čihákem, redaktorem J. Kalvou a dalšími osobnostmi.¹⁷⁵⁾ Následujícího dne odletěl do Prahy.

Na počátku června domluvili Čihákové na 7. září 1913 Eugenův veřejný vzlet v Jilemnici.¹⁷⁶⁾ V této době se zřejmě Eugen Čihák připravoval na aviatický mítink v Aspernu u Vídně, avšak v tisku nenacházíme zprávy. Jen z 12. června pochází lístek Ing. Kašpara red. Kalvovi, oznamující: „Jedem v neděli (t.j. 15. 6. - pozn. autora) do Aspernu.“ Čas č. 161. z 14. června ještě jednou připomíná Čihákovu přihlášku k mítinku, a následujícího dne zprávu v podstatě opakuje s dodatkem, že po mítinku se bude připravovat k soutěžnímu letu Pardubice - Praha, který měl být náhradou za neuskutečněný I. český okružní let. Do Aspernu byl E. Čihák přihlášen s jednoplošníkem opatřeným motorem Gnome o 50 k (37 kW), měl startovní číslo 7.²¹⁴⁾ V té době byl jediným jeho přihlášeným konkurentem v I. českém okružním letu Ing. Jan Kašpar. Po celý týden přinášel český tisk zprávy z průběhu soutěží v Aspernu, o Eugenu Čihákovi však nikde není ani zmínka. Letec sám později vzpomínal na jakousi cenu, kterou ve Vídni (Aspernu) vyhrál, a jeden z rakouských badatelů svého času autorovi potvrdil, že tu měl získat cenu vytrvalosti, aniž však uvedl pramen své informace.¹⁷⁸⁾ Rohodně ovšem můžeme tvrdit, že Eugen Čihák na soutěži nepatřil mezi přední letce, ostatně ze všech účastníků měl pravděpodobně také nejprimitivnější podmínky. Aviatický týden v Aspernu měl skončit 22. června, protože toho dne bylo nevlídné počasí, byl ukončen posledními soutěžemi o den později. Kdy se Čihák vrátil domů, nevíme.

24. června oznámil časopis Sport a hry Čihákovu produkci v Benešově, která se měla konat 29. 6. Onoho 29. 6. pak tisk oznámil další produkci na 13. 7. do Rakovníka.¹⁷⁹⁾ Avšak v Benešově bylo 29. 6. nepříznivé počasí a produkce byla o týden odložena.¹⁸⁰⁾ 6. července pak Čihák létal na vojenském cvičišti u Chlístova nedaleko Benešova 11 minut, přestože počasí nebylo zcela vhodné. Nepravděpodobně pracující motor mu však zabránil v přeletu do Pardubic po ukončení letu.¹⁸¹⁾ Předtím, v sobotu 5. 7.,

175) Čas, č. 151., 4. 6. 1913

176) Čas, č. 155., 8. 6. 1913

177) LANTM, i.č. 95., list 168, str. 2

178) Dopis Dr. Hollera, Baden, ze srpna 1984

179) Čas, č. 176.

180) Čas, č. 177., 30. 6. 1913. Sport a hry, č. 26., 1. 7. 1913, str. 346

181) Čas, č. 184., 7. 7. 1913. Sport a hry, č. 27., 8. 7. 1913, str. 355

měl s Ing. J. Kašparem navštívit vlakem Prahu, snad cestou do Benešova, kde měl zřejmě přes týden uloženo letadlo.¹⁸²⁾ Je pravděpodobné, že Ing. Kašpar doprovázel bratrance i do Benešova. V červenci 1913 byl již Kašpar pevně rozhodnut další veřejné produkce nepořádat, chtěl už létat jen pro vlastní potěšení. Pomýšlel však na účast v chystané rakouské soutěži o Cenu Schichtovu a kolem 15. července připravoval letadlo k uvedení do provozu.¹⁸³⁾

13. července měl E. Čihák veřejný vzlet v Rakovníku. Za poměrně silného větru vzletl, avšak po chvíli se mu rozpojil napínák výztužné či řídící struny křídla a letec musel nouzově přistát. To se naštěstí stalo jen s nevelkým poškozením letadla nárazem o mez a bez pilotova úrazu. Pardubické Samostatné směry při té příležitosti konstatují naprosto nedostačnou podporu českého letectví, odkázaného na omezené prostředky jednotlivců, i to, že české letectví pomalu zaostává za ostatní Evropou.¹⁸⁴⁾ Poškození letadla skutečně nebylo vážné, protože o dva týdny později, 27. července, létal Čihák v Hodoníně 16 minut ve výši až 300 m.¹⁸⁵⁾

Na počátku srpna vyjednávali bratří Čihákové o dalších veřejných produkcích. 7. srpna byla ohlášena náhradní produkce v Rokycanech.¹⁸⁶⁾ O dva dny později byl ohlášena na 7. 9. vzlet v Jilemnici.¹⁸⁷⁾ V neděli 10. srpna 1913 létal Eugen Čihák v Rokycanech a přes silný vítr 12 až 15 m/s předvedl osmiminutový let ve výši až 300 m.¹⁸⁸⁾ Za týden byl ohlášena vzlet v Kralupech na 24. srpna,¹⁸⁹⁾ asi ve stejné době oznámen Čihákův vzlet v Plzni na počátek září. Zmíněného 24. srpna, po drobných opravách na letadle provedených na místě, předvedl Čihák, po dlouhé době za příznivého počasí, osmiminutový let.¹⁹⁰⁾

Poslední srpnový den létal pardubický aviatik v Boskovicích na Moravě. Za větru 6 - 7 m/s vzletl, opět na Rapidu, a divákům předvedl dvacíminutovou podívanou.¹⁹¹⁾

182) Lístek Kašpara Kalvovi ze 4. 7. 1913, LANTM, i.č. 95, list 167, str. 2

183) Neodvislé listy, č. 57., 19. 7. 1913

184) Samostatné směry, č. 38., 17. 7. 1913. Čas, č. 191., 14. 7. 1913. Sport a hry, č. 28., 15. 7. 1913, str. 371

185) Čas, č. 207., 30. 7. 1913. Sport a hry, č. 31., 5. 8. 1913, str. 403

186) Čas, č. 215.

187) Bydžovské listy, č. 15., 9. 8. 1913

188) Sport a hry, č. 32., 12. 8. 1913. Samostatné směry č. 38., 17. 8. 1913.

Neodvislé listy, č. 64., 16. 8. 1913

189) Čas, č. 225., 17. 8. 1913

190) Sport a hry, č. 34., 26. 8. 1913. Čas, č. 233., 25. 8. 1913

191) Sport a hry, č. 35., 2. 9. 1913. Čas, č. 241., 2. 9. 1913

Záříjovou sérii veřejných produkcí zahajoval Eugen Čihák v neděli 7. v Jilemnici. Za větru až 8 m/s dosáhl na Rapidu výše 400 m, avšak po 7 minutách letu mu vysadil motor, protože se ucpala přírodní benzinová trubka. Letec bez větších problémů přistál klouzavým letem.¹⁹²⁾ V sobotu 13. září tisk upřesnil, že v Plzni bude Eugen Čihák létat dva dny po sobě - v neděli 14. a v pondělí 15. září.¹⁹³⁾ Téhož dne byla oznámena produkce v Jičíně na 21. září.¹⁹⁴⁾

K plzeňské produkci se váže událost, o níž se tehdy obecnost nedozvědělo, s níž se však budeme setkávat ještě další čtyři roky. Snad v polovině srpna 1913 obdržel Eugen Čihák povolání ke druhému vojenskému cvičení, které měl absolvovat od 13. do 20. září. Protože v době, kdy povolání obdržel, měl již dohodnutou veřejnou produkci v Plzni, žádal o dovolenou z tohoto cvičení, ta mu však nebyla udělena. Eugen Čihák situaci řešil svérázně. Tak jak byl povinen, přijel 13. 9. do Ratibořic, odkud měl odvézt automobilního referenta 8. útvarového velitelství. Referenta však odvezl jen do Tábora, kde mu sdělil, že nemůže s motocyklem pro závalu pokračovat v cestě a že zde musí vyhledat opravnu. Více jej na cvičení nikdo nespapal.³⁵⁾ Cvičení se snad mělo konat v rámci císařských manévrů, které se tou dobou konaly na tábořsku.

Následujícího dne tedy E. Čihák létal v Plzni, kam zřejmě letadlo dopravil před sobotou 13. září, snad v pátek 12. V neděli vzletl na letišti na Borech za hezkého počasí, přičemž během rozjezdu byl filmován. Během letu, který trval asi 15:30 min., dosáhl výše až 700 m. Při dojezdu po přistání však jedno podvozkové kolo vjelo do prohlubně v ploše letiště a praskla pneumatika, letec musel upustit od druhého startu; doufal však, že závalu snadno opraví a v pondělí opět vzletne. Zřejmě až dodatečně zjistil, že se také zlomila ostruha. Pondělní produkce se neuskutečnila.¹⁹⁵⁾

V týdně po plzeňské produkci byl na říjen ohlášena veřejná vzlet v Rychnově nad Kněžnou.¹⁹⁶⁾ 21. září měl Eugen Čihák létat v Jičíně, avšak nepříznivé počasí ho donutilo produkci o týden odložit.¹⁹⁷⁾

24. září jednal správní výbor novobydžovského Sokola o nabídce F. Šimůnka na uspořádání veřejného vzletu, avšak vzhledem k dřívějšímu

192) Sport a hry, č. 36., 10. 9. 1913. Čas, č. 248., 10. 9. 1913

193) Čas, č. 251. dtto č. 252., 14. 9. 1913

194) Bydžovské listy, č. 17., 13. 9. 1913

35) Kriegsarchiv Wien, spisy E. Čiháka

195) Čas, č. 253., 15. 9. 1913. Sport a hry, č. 37., 16. 9. 1913

196) Čas, č. 38., 19. 9. 1913. Čas, č. 256., 18. 9. 1913

197) Neodvislé listy, č. 76., 27. 9. 1913. Bydžovské listy, č. 18., 27. 9. 1913

jednání s bratry Čiháky ji odmítl.¹⁹⁸⁾ 28. září se v Jičíně konal odložený Čihákův veřejný vzlet.¹⁹⁹⁾

3. října byl ohlášen přesný termín Čihákova vzletu v Rychnově nad Kněžnou na 5. 10.²⁰⁰⁾ Toho dne tu aviatik létal za nepříznivého počasí ve výši až 400 m po deset minut.²⁰¹⁾ 10. října byla oznámena produkce v Lomnici nad Popelkou.²⁰²⁾ Mezitím bylo opakovaně ohlášeno i uspořádání z června odložené produkce v Praze (Chuchlí).

Někdy v polovině října se Eugen Čihák konečně ozval svému velitelství v Litoměřicích ohledně nenastoupeného vojenského cvičení. Uvedl, že onoho 13. září nemohl dát v Táboře svůj motocykl opravit a následně neúspěšně hledal velitelství, kde se měl ohlásit. Protože prý měl potíže s nohou, zraněnou při nehodě 26. 8. 1912, vrátil se vlakem do Pardubic. Bylo však, už vzhledem k jeho veřejné produkci v Plzni 14. září, zřejmé, že je to jen výmluva. Proto byl Čihák vyšetřován čestným soudem dobrovoleckého útvaru č. 27 v Litoměřicích. Záležitost se táhla až do léta 1914 a jejímu uzavření tehdy zabránilo vypuknutí první světové války.³⁵⁾

V neděli 19. října se Eugen Čihák po téměř dvou letech znovu představil Pražanům. V Chuchlí bylo mlhavo, a tak letec zůstával v poměrně malé výšce. Předvedl na Rapidu dva lety v trvání 10:25 a 7: 30 minut.²⁰³⁾ Neodvislé listy současně upřesnily termín vzletu v Lomnici nad Popelkou na 26. října. Tam v tento den předvedl osmiminutový let.²⁰⁴⁾ Tímto letem skončila pro Čiháka sezona veřejných vystoupení v roce 1913 a vlastně i doba „klasických“ veřejných vzletů v českém letectví, vzletů, kdy se divákům předváděl jediný, výjimečně dva letci při letu nad „letištěm“ či jeho poměrně blízkým okolím. Jinde ve světě, hlavně ve Francii a Německu, byly pořádány četné soutěže, kde větší množství letců cestovalo od města k městu či létali na několiksetkilometrové vzdálenosti, A. Pégoud začal po Evropě předvádět leteckou akrobacii. Na to tehdy čeští letci neměli. Koncem roku 1913 prakticky přestal létat František Šimůnek, Ing. Jan Kašpar se ještě v listopadu pokoušel dokončit letadlo - snad svůj od roku 1911 rozestavěný dvouplošník? - ale již nemáme potvrzen žádný jeho další let.

198) Bydžovské listy, č. 18., 27. 9. 1913

199) Čas, č. 267., 29. 9. 1913

200) Čas, č. 271.

201) Čas, č. 275., 7. 10. 1913. Sport a hry, č. 41., 14. 10. 1913

202) Čas, č. 278.

203) Sport a hry, č. 42., 21. 10. 1913. Neodvislé listy, č. 83., 22. 10. 1913.

Čas, č. 288., 20. 10. 1913

204) Sport a hry, č. 43., 28. 10. 1913, str. 536. Čas č. 297., 29. 10. 1913

Eugen Čihák nakonec zůstal jediným aktivním českým civilním letcem v Čechách. Neměl s kým soutěžit. Stále klesající příjmy z veřejných produkcí zřejmě sotva stačily na krytí režie, a musíme předpokládat, že hlavně Hugo Čihák do létání vkládal prostředky z dalších ekonomických aktivit.

Zpočátku však vše nevypadalo tak špatně. Pravděpodobně v říjnu byl konečně definitivně dokončen „školní stroj“ typu A/2 a v listopadu se začal učit létat mladší bratr František. O jeho létání však máme jen minimum údajů²⁰⁵⁾ a zdá se, že ho nenadchlo tolik, jako Eugena a že létal poměrně málo.

Ač naprostá většina dostupných zpráv z let 1910 až 1914 se týká letecké činnosti obou pardubických aviatiků, a tedy věcí vážných, přeci jen se nám dochoval doklad o tom, že to jinak byli obyčejní lidé, kterým ani dobrá zábava nebyla cizí. Tím dokladem je lístek Ing. Jana Kašpara redaktoru J. Kalvovi z 10. listopadu 1913,²⁰⁶⁾ v němž se první český letec o jedné takové zábavné jízdě autem Oldřicha Dvořáka zmiňuje, současně naznačuje myslivecké zájmy. Je to také jeden z nemnoha dokladů, který naznačuje, že Ing. J. Kašpar i bratranec Eugen jezdívali na koních, a také vypovídá o jejich přátelském vztahu.

Okolo 15. listopadu promítalo městské kino v Plzni dokumentární film o veřejné produkci Eugena Čiháka v Plzni.²⁰⁷⁾

21. listopadu vykonal Eugen Čihák, jen pro vlastní potěchu, let Pardubice - Chrudim - Heřmanův Městec - Čáslav - Pardubice.²⁰⁹⁾ Tímto letem prý s uspokojivým výsledkem vyzkoušel nové letadlo, není však zřejmé, o které se jednalo.

Okolo 15. prosince 1913 navštívili Eugen Čihák a Ing. Jan Kašpar pařížský aerosalon, kde údajně nakoupili nějaký blíže nespecifikovaný letecký materiál. Snad byl přítomen i Hugo Čihák, a bratří Čihákové tu prý objednali rotační motor Gnome, čtrnáctiválec o 100 k (73,6 kW). Podle této zprávy chtěl E. Čihák na jaře pokračovat ve veřejných vzletech v Čechách a na Moravě.²⁰⁸⁾

Na počátku roku 1914 nemáme po dlouhou dobu o E. Čihákovi konkrétnější zprávy. Jisté je, že pro připravovanou rakouskou leteckou soutěž - Schichtův let - chystali s Ing. Janem Kašparem letadlo, pro které měl být údajně použit trup z Kašparova nedokončeného dvouplošníku i se

205) Sport a hry č. 46., 18. 11. 1913, č. 49., 10. 12. 1913.

206) LANTM, i. č. 95., list 165, str. 2

207) Neodvislé listy, č. 90., 15. 11. 1913. Osvěta lidu, Pardubice, č. 155., 15. 11. 1913

208) Osvěta lidu, č. 150., 20. 12. 1913

stokoňským motorem Argus. Ing. J. Kašpar nakonec od společného projektu ustoupil, kdy, přesněji nevíme. S politováním ovšem musíme konstatovat, že o přípravě na Schichtův let nemáme prakticky žádné dobové zprávy.

Prvním přihlášeným k soutěži byl Eugen Čihák,²¹⁰⁾ byl ovšem také jediným přihlášeným Čechem. Přesnější technické údaje o letadle už asi také nezjistíme - dobovou tabulku těchto údajů zapůjčila rodina E. Čiháka - syna před asi 25 lety do leteckého muzea v Praze-Kbelích, dnes je však pravděpodobně ztracena.

Schichtův let byl odstartován 19. dubna 1914. Rozebírat na tomto místě jeho průběh není pro tuto práci účelné. Eugen Čihák vzletl v Aspernu 19. června 1914 v 10:29 hodin.²¹¹⁾ V Chuchli, první etapní stanici, ho očekával Ing. Jan Kašpar, aby mu případně podle svých omezených možností poskytl pomoc,²¹²⁾ Čihák ovšem do Chuchle nedoletěl. Eugena doprovázel mladší bratr František jako cestující. Zřejmě již při zkouškách letadla se ukázalo, že letadlo má malé chladiče vody, nové větší však od dodavatele nedošly včas. V důsledku toho se záhy po startu přehřála chladicí voda a následně i motor, který ztrácel výkon. Pilotovi bylo zřejmé, že na delší let není pomyšlení a rozhodl se k návratu do Aspernu. Nedolétl však a přistál u městečka Stadlau.²¹³⁾ Bylo naplno patrné to, co už se projevovalo delší dobu, že české letectví se bez vnější podpory sotva může rozvíjet k vyšším výkonům.

Nedlouho po neúspěchu v Schichtově letu zahájil Eugen Čihák domácí leteckou sezonu 1914, avšak nepořádal již veřejné produkce dřívějšího typu. Pokusil se do veřejných akcí vnést přeci jen poněkud nový prvek - létal jakési okružní lety, během nichž navštívil několik míst. První takovou akcí měl být let Pardubice - Hradec Králové - Čáslav - Pardubice, ohlášený 1. května.²¹⁵⁾ Čihák let 3. května skutečně vykonal, z programu však byl z neznámých důvodů vypuštěn Hradec Králové, který se měl stát cílem většího podniku na podzim 1914.²¹⁶⁾ Ing. J. Kašpar psal o tomto letu Jaroslavu Kalvovi zřejmě hned následujícího dne, 4. května. V lístku

209) Neodvislé listy, č. 92., 22. 11. 1913

210) Čas, č. 104., 16. 4. 1914. Sport a hry, č. 12., 15. 4. 1914.

211) Čas, č. 108., 20. 4. 1914

212) Sport a hry, č. 13., 21. 4. 1914, str. 207, V. Heinz: Let o Schichtovu cenu

213) Podle dopisu Dr. Hollera z Badenu ze srpna 1984, bez udání konkrétních pramenů

214) Keimel, Reinhard: Österreichs Luftfahrzeuge, Graz 1981, str. 128

215) Čas., č. 119., 1. 5. 1914

216) Čas., č. 124., 6. 5. 1914

ovšem konstatuje, že v Čáslavi očekával Eugena Čiháka bratr Hugo a jen velmi málo diváků. Let do Čáslavi trval 14 minut, let zpět proti větru téměř hodinu.²¹⁷⁾

O týden později, 10. května, měl Čihák proletět trať Pardubice - Jaroměř - Mladá Boleslav - Přelouč - Pardubice.²¹⁶⁾ 10. května však byla v Pardubicích údajně bouře a letec nemohl vzletnout, asi dvěma tisícovkám diváků v Mladé Boleslavi to však bylo sděleno opožděně. Některá sdělení však uvádějí, že počasí v Pardubicích tak nepříznivé nebylo, a že již brzy odpoledne bylo na hangáru vyvěšeno oznámení, že se toho dne nelétá.²²²⁾ 6. června pak bylo oznámeno, že - není jasné, zda z rozhodnutí mladoboleslavského Sokola či Čihákova, se let do Mladé Boleslavi konat nebude.²²³⁾ O týden odložený let byl tedy veden jen po trase Pardubice - Vysoké Mýto - Jaroměř - Přelouč - Pardubice o délce asi 170 km. Let se uskutečnil s mezipřistáními ve Vysokém Mýtě a v Jaroměři, Přelouč však letec vynechal.²¹⁸⁾ Důvodem byly potíže, které se vyskytly s motorem: podle Kašparova sdělení se zadřely dva válce, praskly pístní kroužky a válce motoru se přehřátím zbarvily do modra.²¹⁹⁾ Proto musel letec cestu do Přelouče přesunout na jiný termín, s ohledem na blízkost od Pardubic byl rozhodnut zaletět tam některý den k večeru.²¹⁸⁾ Podle rozhodnutí Aviatického družstva v Pardubicích obdržel Eugen Čihák za zmíněný let čestnou cenu, která měla být udělována k povzbuzení českého letectví.²¹⁸⁾

Úsek Pardubice - Vysoké Mýto urazil Čihák za 25 min., musel tu však asi půl hodiny opravovat drobnou závadu. Cesta do Jaroměře proti větru trvala asi 30 min. Z Jaroměře byl nad Přeloučí za 12 min., avšak poškodil se mu přívod oleje do motoru, který způsobil výše uvedenou závadu motoru.²²¹⁾ Do Přelouče prý Čihák letěl o týden později.

Ve dnech 21. - 29. června 1914 se v Aspernu u Vídně konal III. mezinárodní letecký mítink. Byl k němu přihlášen i Eugen Čihák s jednoplošníkem opatřeným motorem o 100 k (73,6 kW), tedy pravděpodobně s typem, který zklamal při Schichtově letu a nyní byl zřejmě opraven. Pardubický letec byl v seznamu přihlášených pod číslem 28.²²⁰⁾

O jeho účasti však nemáme naprosto žádné zprávy a zdá se, že se mítinku nezúčastnil. Není vyloučeno, že byl v té době dlouhodobě nemocen. Po celý červenec nemáme o Čihákovi zprávy.

217) LANTM i.č. 95., list 168, str. 2

218) Sport a hry, č. 17., 19. 5. 1914, str. 278

219) Lístek J. Kalvovi, LANTM i.č. 95, list 168, str. 1

220) Keimel, c.d., str. 138

221) Neodvislé listy, č. 32., 20. 5. 1914

V létě vypukla první světová válka a učinila konec Čihákovu létání. Jeho letadla byla údajně zabavena, prý s výjimkou nedostavěného letadla typu E/2, které mělo být stavěno pro dvouhvězdicový rotační motor Gnome o 100 k (73,6 kW). O tomto letadle nenalezl autor žádné dobové zprávy, má však k dispozici fotografii letadla, které zřetelně konstrukčně navazuje na Rapida, má však jednodušší vyztužení křídla, příčné řízení křivením křídla a šifka motorového krytu by mohla odpovídat dvouhvězdicovému motoru. Letadlo je zřetelně před dokončením, nikoli však dokončeno.

Po vyhlášení mobilizace rukoval Eugen Čihák ke 4. pluku císařských myslivců, avšak pro nemoc byl propuštěn na dovolenou.³⁵⁾ V září máme doložen jeho pobyt v Pardubicích.²²⁴⁾ 26. října sepsal E. Čihák žádost o zařazení ke vzduchoplaveckému oddělení rakouské armády, v níž uvedl, že je již zdrav. Odvolával se na svůj pilotní diplom FAI, zkušenosti s pilotáží letadel i jejich pozemní obsluhou a údržbou. Zástupce velitele vzduchoplaveckého oddělení Umlauff jeho žádost podpořil a 10. listopadu 1914 byl Eugen Čihák převeden k letectvu. Do Vídeňského Nového Města nastoupil 15. prosince a podrobil se tam pilotní zkoušce - zřejmě se jednalo o zkoušku pilního pilota. Požadavkům vojenské správy však z neznámých důvodů nevyhověl. Autor se domnívá, že to mohlo být způsobeno tím, že E. Čihák používal výrazně odlišný způsob řízení, než jaký byl zaveden u rakouských vojenských letadel (nožní řízení Čihákova letadla neměla, veškeré řízení bylo soustředěno do volantu). E. Čihák zůstal u vojenského letectva jako technický důstojník náhradní letecké roty, zanedlouho byl však zraněn při autonehodě a 7. ledna 1915 odeslán zpět ke 4. pluku tyrolských císařských myslivců. 14. ledna 1915 byl dočasně uznán neschopným vojenské služby.

25. září 1915 E. Čihák znovu rukoval ke 4. pluku myslivců a 26. září byl odeslán do pole, na italskou frontu. V únoru 1916 znovu žádal k letectvu, příslušné doklady se však nedochovaly; je však zřejmé, že zůstal u tyrolských myslivců. V dubnu 1916 bylo obnoveno jednání čestného důstojnického soudu, který tentokrát zasedal v Salcburku a rozhodl postoupit věc - nenastoupení na vojenské cvičení v roce 1913 - trestnímu soudu. Městský velitel v Linci pak za to potrestal E. Čiháka 20 dny vězení. 16. května 1916 byl znovu odeslán do pole.³⁵⁾ Ve dnech 31. května až 2. června 1916 se zřejmě znovu řešila Čihákova žádost o přeřazení

222) Mladoboleslavské listy, č. 25., 6. 5. 1914, č. 27., 13. 5. 1914

223) Mladoboleslavské listy, č. 34., 6. 6. 1914

224) LANTM i.č. 95, list 164, str. 1, lístek Ing. Kašpara J. Kalvovi z asi 16. 9. 1914

k letectvu, žel jediný k tomu dochovaný dokument je v převážné části nečitelný.³⁴⁾ K letectvu se nedostal a zůstal u myslivců. 17. června 1916 byl Čihák nepřátelskou kulkou zraněn na koleno a dobu do 2. května 1917 trávil po vojenských nemocnicích.³⁵⁾

Kde všude takto pobýval, nevíme, jen z 30. září 1916 máme dochován lístek Ing. J. Kašpara sestře, poslaný z Pöstyén do Benešova, na který E. Čihák - který se tu za neznámých okolností setkal jak s bratrancem, tak s jeho švakrem MUDr. Šedivcem, připsal: „Mně se tu zde též nelíbí“²²⁵⁾.

Již v létě 1916 splnil Eugen Čihák předpoklady pro povýšení z praporčíka do důstojnické hodnosti, včetně toho, že byl hrdinou zraněným v boji za vlast a císaře na frontě, překážkou však bylo jeho vyšetřování pro nenastoupení vojenského cvičení a následné potrestání. Proto bylo v dubnu 1917 jednání čestného soudu 4. pluku císařských myslivců obnoveno a už 13. dubna soud dospěl k závěru, že Čihákův lhostejný přístup ke konání cvičení byl následkem poškození paměti po havárii 26. 8. 1912 a v plném rozsahu ho obžaloby zprostil.²²⁶⁾ Dne 9. srpna 1917 byl Eugen Čihák s platností od 1. srpna 1916 povýšen na poručíka v záloze.²²⁷⁾ Mezitím 24. května konstatovala lékařská komise u Čiháka prudké záchvěvy třesu veškerého tělesného svalstva. Zjistila, že stav je nervového původu jako následek letecké havárie v roce 1912 (v dokladu je mylně uvedeno 1913) a zhoršený útrapami polní služby. Potíže působilo i zranění pod levou lopatkou, o jehož původu však nic nevíme. Eugen Čihák byl klasifikován jako těžký invalida a 29. května 1917 propuštěn na trvalou dovolenou do Pardubic.³⁵⁾ S datem 1. 10. 1917 byla kvalifikace dovolené změněna na statut čekatele, až do konce války zůstal v Pardubicích se statutem důstojníka na dovolené.²²⁷⁾

O Čihákově zaměstnání po opuštění rakouské armády nemáme zprávy. Dne 27. září 1919 se oženil s Annou Kašparovou, rozloučenou ženou pardubického stavitele Kašpara, rozenou Peršovou, narozenou 4. 4. 1888 v Rokycanech.²²⁸⁾ Zde jako zaměstnání uvedl „ekonom“. V únoru 1920 podal Eugen Čihák přihlášku do československé armády. Byl přijat jako „gážista neaktivního stavu“, do zálohy. V dokladu je dále uvedeno, že je bez vyznání, ženat, má 1 dítě, bydlí v Pardubicích č. 776, jako zaměstnání uvedl „ekonom“. Podle evidenčního list byl 1. 11. 1920 přeložen do

225) Lístek v držení Kašpara synovce Dr. Bořivoje Šedivce, Praha

34) Vojenský historický archiv, Praha, složka E. Čihák

226) Dekret, v držení Čihákovy rodiny

227) Odpověď ředitele Kriegsarchivu Wien na dotaz, ze září 1984

228) Okresní politická správa Pardubice, kniha oddavek, sv.I, str. 74, pořadové číslo 78

výslužby, bydle v Pardubicích ve Vintrově ulici č. 350, nezpůsobilý ke službě v poli, schopen služby v zápolí. Zde již je jako zaměstnaní uvedeno „nájemce hospodářství“. Ve výkazu z doplňovacího velitelství Vysoké Mýto z 27. 11. 1922 je stále uveden jako nájemce hospodářství. Bez bližšího časového zařazení je v jednom z vojenských dokladů uvedena jako bydliště „Úpice okr. Trutnov“.³⁴⁾ V úředním věstníku okresní správy politické v Pardubicích č. 6. z 5. 6. 1922 se však dozvídáme, že v květnu 1922 získal povolení k „povoznictví nákladním automobilem“, jako bydliště jsou tu uvedeny Pardubice Wintrova ul. č. 350.

Bratři Čihákové snad na počátku dvacátých let postavili či dostavěli letadlo - mohlo jít o letoun, který na počátku války nebyl dokončen? Na dochované fotografii se některé části liší, může však jít o dodatečné úpravy. Čihákové zřejmě nabízeli některým československým městům uspořádání veřejných produkcí, podobných jejich předválečným akcím.²²⁹⁾ Doba se však změnila a o veřejné produkce předválečného typu již sotva mohl být zájem. Letadlo nakonec Čihákové zřejmě prodali J. Wiesnerovi z Chrudimi, soudě podle zmíněné fotografie, na níž u letadla podobného Rapidu je u jedné z osob je připsáno Wiesner.

18. června 1926 rozhodlo ředitelství Československých státních aerolinií přijmout E. Čiháka jako leteckého mechanika pro Prahu, na doporučení ředitele ČSA Karla Hupnera, který při jednání podotkl, že to je jeden z prvních českých pilotů. Přijetí bylo schváleno od 1. 7. 1926 a Eugenu Čihákovi přiznána hodinová mzda 5,- Kč, s tím že před nástupem na letiště Kbely projde zapracováním na motorech v továrně Walter.²³⁰⁾

V polovině roku 1927 měl Čihák hodinový příjem 6,- Kč, na žádost mu byla v červnu schválena hodinová mzda 7,50 Kč s možností přesčasových hodin v neděli.²³⁰⁾

Eugen Čihák v té době zřejmě bydlel v Praze na Vinohradech ve Fochově třídě 1786.³⁴⁾ Po zavedení letadel Farman Goliáš, tj. od roku 1928 se počítalo, že Eugen Čihák bude převeden mezi palubní mechaniky. K tomu však zřejmě nedošlo, nejvýše na krátkou dobu, neboť v říjnu 1928 je již potvrzeno, že pracoval jako správce letiště (Praha-Kbely).²³⁰⁾

V roce 1930 se E. Čihák přestěhoval na letiště Kbely.²³¹⁾ Mezi památkami na svou leteckou činnost prý podle téhož pramene přechovával ně-

229) Státní okresní archiv Prostějov, fond Sokol Prostějov I, lístek s nabídkou z roku 1925

230) České aerolinie - ČSA, podnikový archiv, zápisy z porad správní rady Československých státních aerolinií

231) Vzpomínka Jana Trnky, syna ředitele státního civilního letiště Praha (Kbely), podložená osobními deníky

kolik palubních přístrojů, o kufřík s písemnými doklady prý přišel (krádež při stěhování). O činnosti Eugena Čiháka u ČSA toho víme velmi málo. Na počátku 30. let se dostal do konfliktu s ředitelem ČSA F. Stočesem, neboť se stavěl proti nákupu letadel Letov Š-32 (což je potvrzeno protokolem o hodnocení letadla). K 31. 12. 1935 byl Eugen Čihák propuštěn ze svazku československé armády.³⁴⁾ Záhy po 15. březnu 1939 byl ředitelem Stočesem propuštěn - ten údajně využil situace po okupaci ČSR.²³¹⁾ Podle svědectví syna pracoval E. Čihák po odvodu od ČSA u svého bratra Jana v autodopravě, později - od roku 1940 - měl autodopravu vlastní, kterou provozoval spolu se synem Eugenem až do roku 1948. Pak pracoval ve stavebnictví, nějaký čas jako dopravní referent, nakonec jako skladový dělník. V září 1946 jednala závodní rada ČSA o znovupřijetí Eugena Čiháka ke společnosti, spolu s žádostí Ing. Josefa Nademlejnského. Ing. Nademlejnský byl přijat, zřejmě i žádost Eugena Čiháka by byla vyřízena kladně, ten ji však z neznámých důvodů nepodal.²³³⁾

Eugen Čihák, který již v roce 1945 dosáhl šedesáti let věku, musel dále pracovat, měl totiž příliš krátkou dobu důchodového pojištění (zaměstnání u ČSA trvalo necelých 13 let). Údajně roku 1950 jako pětadesátiletý požádal o důchod, ten mu však pro krátkost důchodového pojištění nebyl přiznán. Teprve v roce 1954 mu byl na příkaz předsedy Státního úřadu důchodového zabezpečení v Praze, Evžena Erbana, přiznán důchod ve výši 390,- Kčs, k němuž mu od 1. 11. téhož roku byla přiznána mimořádná penze 400,- Kčs v uznání zásluh o české či československé letectví, 100,- Kčs činil důchod pro manželku, takže celkový důchod činil na tu dobu přijatých 890,- Kčs.²³²⁾

Průkopnická práce Eugena Čiháka v letectví byla v meziválečném období málo oceňována, článků o ní vyšlo nepatrné množství. Jeho činnost nebyla mezi lidmi zcela neznámá, ostatně po zhruba dvaceti letech žilo mnoho pamětníků, nedostalo se jí však veřejného uznání. Někdy však u pamětníků docházelo k tomu, že Čihákovy činy byly připisovány Ing. J. Kašparovi, jak měl autor možnost se přesvědčit ještě na přelomu 60. a 70. let a občas dosud. (Například Aeroklub Ústí nad Orlicí ve svém archivu chová fotografie z veřejného vzletu Ing. Kašpara, který však v Ústí narozdíl od E. Čiháka nikdy nelétal...) Navíc Čihák snad pocíťoval jistý stud, že neuspěl jako vojenský letec, ač o jeho pilotních kvalitách nemohlo být

232) Výměr důchodového úřadu (RČ)

233) Archiv ČSA, spisy administrativního oddělení, 371/2170/46/DrKn/Po

234) Ratibor, Hradec Králové, č. 18., 3. 5. 1913

pochyb, a tak někdy ve třicátých letech začal příležitostně vyprávět o své letecké kariéře za první světové války. Od roku 1939 zažil další krivdy, a zřejmě poněkud zatrpkl.

Za této situace ho v roce 1952 navštívil redaktor časopisu Československá armáda a projevil zájem o jeho průkopnickou činnost. Článek o ní pak vyšel v č. 18. časopisu z 29. 8. 1952. Tehdejší komunistické propagandě se příliš nehodil první český letec Ing. Jan Kašpar coby příslušník buržoazie. Začaly se množit oslavné články na Eugena Čiháka. Byl oslavován, což mu nakonec umožnilo ještě jednou - naposled v životě - usednout do letadla (typy M-2 Skaut/Svazák) a chvíli i letadlo řídit (viz například Křídla vlasti 1955). Starý aviatik byl propagandisticky zneužíván, byly mu - dnes už těžko zjistit podíl jeho vlastní a podíl jiných - připisovány zásluhy, které mu nepříslušely, mimo jeho zásluh nesporných. Pokud jde o knihu Jak jsem létal a padal, podle některých svědectví byl k jejímu vzniku ve spolupráci s Františkem Gelem přemluven, prý se mu do ní zpočátku mnoho nechtělo. Je to kniha, která do naší letecké historiografie vnesla mnoho zmatků, polemik, která vyvolala potřebu množství jinak vpodstatit zbytečné práce. Pero zkušeného novináře F. Gela je tu znát: mnohé události jsou nejen zkresleny, ale dokonce události roku 1910 přeneseny do roku 1909, rok 1910 je nenápadně a nenásilně zcela vynecán; kniha při čtení působí zcela věrohodně včetně citace dobového tisku.

Toto zase, především v Parubicích, vyvolalo reakce opačné, oprávněně chránící památku Ing. Jana Kašpara, avšak nevhodně zatracující Eugena Čiháka. Berme v úvahu, že to byl člověk, postižený několika těžkými zraněními včetně úrazů hlavy, člověk, kterému život učinil mnohá příkoří, který na druhou stranu prokázal větší vitalitu, než jeho bratranec Kašpar.

Eugen Čihák zemřel v noci z 7. na 8. května 1958, nedlouho před svými třiasedmdesátými narozeninami.

Pokusme se o zhodnocení úlohy Eugena Čiháka v počátcích českého letectví. Prvenství Ing. Jana Kašpara jako českého letce je zcela nepochybné. Jak jsme si ukázali v první části pojednání (VčSH5/1996), Eugen Čihák začal létat asi o pět měsíců později, pokud bychom počítali jeho první skoky na nepodařeném letadle typu A, asi o tři až čtyři měsíce později než Ing. Kašpar. V prvenství tedy Čihákův význam nespočívá.

Ač ve věci bratry Čiháky postavených letedel si výše uvedený text nedělá nárok na úplnost, vyplývá z něj, že Čihákové postavili nejméně jedenáct letadel, což koresponduje s některými publikacemi vzniklými před kampaní padesátých let. Při započtení podstatných přestaveb je po-

čet letadel ještě vyšší. Porovnáme-li to s Ing. Janem Kašparem, je to množství značné. Kašpar postavil jedno letadlo vlastní konstrukce, které se nezdařilo. Pak postavil jedno letadlo, které bylo upravenou kopií osvědčeného vzoru. Další letadlo vlastní konstrukce nikdy nedokončil. Naproti tomu Čihákové, významnější podíl na konstrukční práci ovšem připadá Hugo Čihákovi, po delším období kopírování (Saulnier) dospěli k vlastnímu úspěšnému typu letadla, byť se do jisté míry rodilo metodou pokusu a omylu: Rapid patřil nepochybně mezi asi tři nejlepší česká letadla, vzniklá před rokem 1915.

Ing. Jan Kašpar včas nepostřehl okamžik, kdy musel vyměnit motor letadla či postavit letadlo nové. To byla hlavní příčina toho, že po roce 1911 se již k žádným významnějším výkonům nedostal. Co vše tu hrálo roli, nevíme. Mohla to snad být i otázka finanční? Nezapomeňme, že v roce 1910 bral Ing. Kašpar za jediné vystoupení až 6000 K, v roce 1911 tato suma klesala postupně až na 1200 K. Eugen Čihák se dostal až do této „sestupné fáze“. Přesto létal stále, ač je možné, že příjmy - zvláště v pozdějším období - někdy ani nepokryly nutnou režii, po jistou dobu létal - jak už bylo řečeno - jako jediný český civilní pilot na domácí půdě.

Veřejné produkce, pořádané od roku 1910 v Čechách, plnily místně úlohu jedné z atraktivních zábav, byť postupně zatracely příchut' zcela neobvyklé senzace. Měly však také značný, i když obtížně vyhodnotitelný význam pro propagaci rodičího se letectví. Je sotva možné vyhodnotit, pro kolik významných pracovníků našeho letectví byly právě tyto akce nejdůležitějším podnětem, který vedl k zájmu o mladý, rozvíjející se obor.

V letech 1910 až 1914 bylo v českých zemích ohlášeno 102 veřejných produkcí, z toho 34 - tj. 33,33 % bylo Čihákových. Uskutečnilo se jich 76, z toho 30 Čihákových - 39,12 % ! To je dost vysoký podíl, který hovoří nejen o kvalitě pilota, ale i o poměrné spolehlivosti použitých letadel a motorů, zvláště vezmeme-li v úvahu, že 3 ze 4 nerealizovaných Čihákových produkcí odpadly pro pilotovo těžké zranění. Dále: 64 produkcí z oněch 76 realizovaných bylo úspěšných (84,2 %), z nich bylo 29 Čihákových (38,2 % z úspěšných, podíl úspěšných produkcí na jím realizovaných je 96,66 % ! to je větší úspěšnost, než u Ing. J. Kašpara). 12 produkcí v uvažovaném období nebylo úspěšných (15,8 %), u toho jen 1 Čiháková (8,3 %, ale jen 3,33 % z Čihákem realizovaných produkcí). Ač uvedené statistické údaje mají omezenou vypovídací hodnotu, rozhodně nehovoří v Čihákův neprospekch.

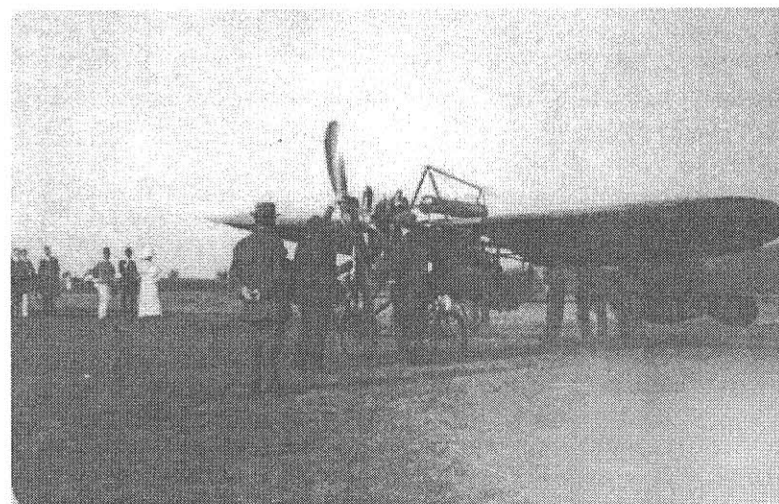
Eugen Čihák byl třetí český civilní pilot, který obdržel mezinárodní pilotní diplom. Ing. Jan Kašpar se o to pokusil o rok dříve, zkoušku však nesložil. Avšak za celé sledované období mělo království České pouze 4

civilní piloty s diplomem FAI. Z toho pouze Eugen Čihák získal diplom doma, v Čechách.

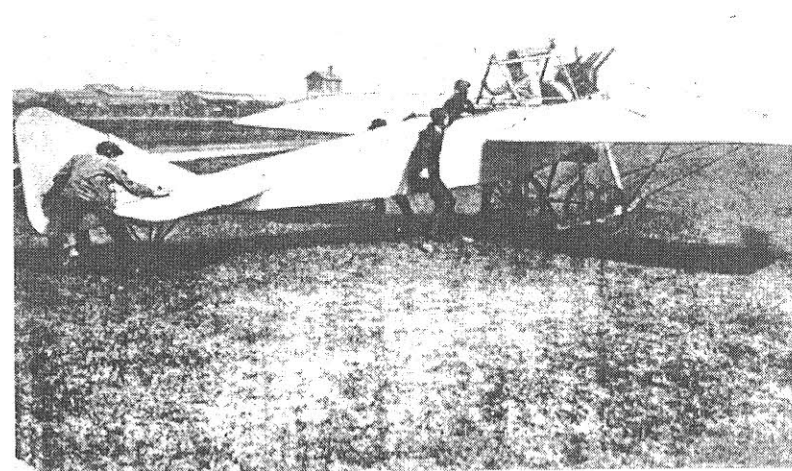
Je velmi obtížné zjišťovat celkový nalétaný čas Eugena Čiháka. U Ing. Kašpara ho s použitím doložených letových časů můžeme odhadnout na asi 25 hodin, u Eugena Čiháka je pro nižší úplnost dobových údajů odhad značně obtížnější, nejpravděpodobněji se pohybuje mezi 25 a 35 letovými hodinami. U obou letců však můžeme spolehlivěji doložit nálet asi 15 - 18 hodin.

Pardubice díky počátečním úspěchům Ing. Jana Kašpara získaly pozici jakéhosi „hlavního města české aviatiky“. Avšak Kašpar po necelých dvou letech prakticky přestal létat. Nebýt Eugena Čiháka, byly by Pardubice tuto svou významnou pozici po dosti krátké době opět ztratily. Byl to právě E. Čihák, který ji dokázal zachovat až do vypuknutí války. Po ní však trvalo dlouho, než oba pardubičtí aviatici našli ve městě pokračovatele, a pardubické letectví dvacátých let patřilo v Československu k málo významným.

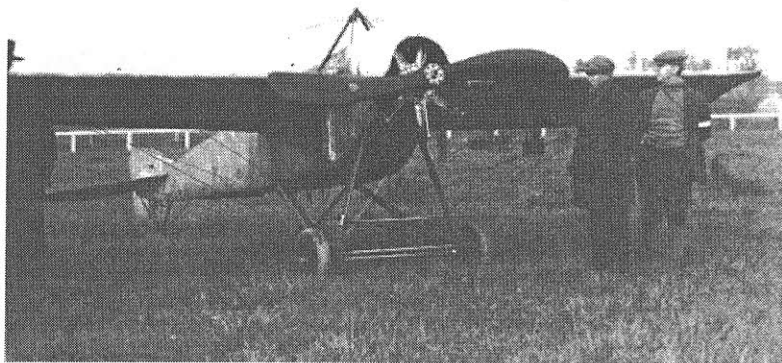
Ve světle těchto údajů je nepochybné, že význam Eugena Čiháka v počátcích českého letectví je velký a nezanedbatelný. Proto bychom dnes, kdy se oprávněného místa v naší letecké historii dostává Ing. Janu Kašparovi, neměli zapomínat ani na Eugena Čiháka.



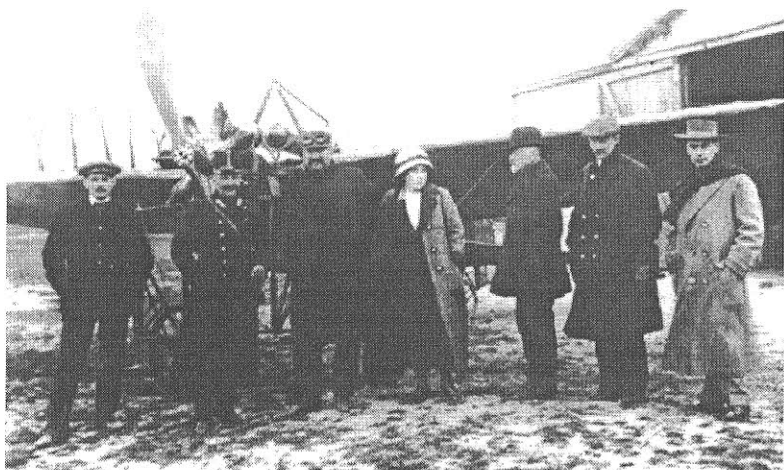
Čihákův typ E v červnu 1912 v Brně.



Letadlo pro Schichtův let.



Čihákův Rapid 19.10. 1913 v Chuchli.



Snímek pořízený údajně při Čihákově pilotní zkoušce 1. 5. 1912.
Odleva: E. Čihák, setník Booms, Z. Kruliš, M. Krulišová, baron
A. Kraus, Ing. Jan Kašpar a redaktor Jaroslav Kalva.