

# Bigg

**Dva muži stojí u podivně vyhlížející konstrukce se závažím. Jeden z nich sahá do kapsy a vytahuje čtvrták. Hlava nebo orel. Hodí. Mince se pomalu točí nad hlavami a padá do dlaně. Letí Orvell! Nervózně se protahuje mezi lanky a ulehá na křídlo, do jakéhosi dřevěného lože. Zkouší se posunout do strany, směrovka se se skřípěním natáčí. Pákou zvedá výškové kormidlo upevněné před letounem. Motor řve na plné obrátky, obě vrtule poháněné rachotícími řetězy se líně točí. Orvell mávne rukou a Wilbur spouští závaží. Katapult pomáhá vymrští letoun po rozjezdové kolejnici do vzduchu. Letí! Přitáhnout, potlačit a držet. Jedna, dvě, tři, ... celých dvanáct vteřin a necelých 37 metrů! První Flyer bratří Wrightů se vznesl do vzduchu a pro lidstvo tak začala éra létání.**



# Biggles



## od velbloudích stíhaček



*Biggles sklonil před svého letadla a vrhl se střemhlav přímo za Fokkery, až se drátěné výztuhy mezi jeho křídly rozezvučely. Dostihl zadního Fokkera skoro v té chvíli, když přední Fokker začal pálit na Wilksův SE5.*

*Němci byli příliš dychtiví kořisti, než aby se podívali dozadu. Zadržel palbu, až byla jeho vrtule jen několik metrů vzdálena od letadla protivníka, a potom je zasypal smrtonosnou dávkou po celé délce. Zasažený Fokker se pomalu převrátil na záda. Když ostatní uslyšeli střelbu, obrátili se a ponechali letounu SE 5 volnou cestu domů.*

*Kapitán W. E. Johns*

Létá se i u nás. Ing. Jan Kašpar staví svého Blériota proti větru a připravuje se ke startu. Svou konstrukci sice dokončil, ale nelétala. Rád využil proto peněz svého otce a přivezl si nový aeroplán přímo z Paříže. Chce být prvním českým aviatikem. Na paty mu sice šlapou pánové Šimůnkové, jeho

bratranec Evžen Čihák, ale to ho jen popohání ve výcviku. Starty a přistání již docela ujdou, ale Kašparovi jde o něco jiného. Plánuje dálkový přelet. Nejlépe z Pardubic až do Prahy. Ale musí letos. Je rok 1911 a v Čechách začíná létat opravdu kde kdo. I jakýsi Metoděj Vlach v Mladé Boleslavi. Pracuje prý v Laurince, odkud Kašpar právě odešel, a postavil si svůj vlastní aparát. A také prý trénuje. Kašparův Blériot se rozjíždí po trávě a váhavě se zvedá. Není jednoduché pilotovat tento letoun. Místo kniplu to má jakýsi malý volant a výškovka se ovládá kolem na boku letounu. Asi tento způsob ovládání vymění za jiný, rychle se prosazující. Říkají tomu knipl a směr se řídí nohama. Pomalá zatáčka, předpisový okruh kolem cvičiště a zpět na zem.

I Metoděj Vlach startuje svůj stroj. Rám je z jasanového dřeva. Konstruk-



Slavný Flyer III bratří Wrightů zatím bez motoru a vrtulí





### Psí souboj letoun SE 5a v útoku na Richthofenův Fokker DR. I



ci dlouho vymýšlel a nechával se inspirovat podobnými aparáty. Nakonec zvolil osvědčený rámový trup a motor z Laurinky. V ratanovém křesle pozorně sleduje běžící motor. Přidává plyn a veliký volant pomalu tlačí dopředu. Letoun se staví na kola a když pilot začne volant přitahovat, opatrně se zvedá. Z výšky několika metrů kyne

mladoboleslavské honoraci, která se přijela podívat na jeho produkci svými novými vozy Laurin a Klement.

Německá hlídka před polním hangárem neúnavně přechází sem a tam. Pod přilbou stékají čůrky potu, ale dril je dril. Pruská kázeň. Navíc hlídají aeroplány císařského Veličenstva. Dva Fokkery E III a hlavně letoun slavného Manfreda von Richthofena, esa německého letectva, jistojistě nejslavnějšího esa první světové války, zvaného Rudý baron. Idyla poklidného letního odpoledne je náhle přerušena hukotem leteckých motorů. Nad obzorem se objevují spojenecké stíhačky doprovázející bombardér a neomylně směřují k letišti. Poplach! Vojíci připravují zbraně, technici tlačí letadla z hangárů, piloti běží ke strojům. Ale to se již dvojplošníky s kruhy na křídlech ocitají nad letištěm. Staccato kulometů zapráská z prolétávajícího Sopwith Pup a hoří jeden z Eindekerů. K zemi padají malé pumy a polní letiště je v plamenech. Posádka letiště neví, co má dělat dříve. Hasit nebo střílet? Je to strašlivý chaos. Překvapení bylo dokonalé. Všude hoří. Dýmem valícím se z kráterů a hořícím benzínem se náhle prodere startující nepoškozený jednoplošník a za ním startuje i Rudý baron!





Fokker Dr. I a D. F. W. C V

SE 5a



Stoupají na plný plyn. Dostihnou útočníky? Dostanou se k nim včas, a tak, aby si jich nevšimli? Letiště je v plamenech, ale drama se teď odehrává na nebi. Piloti se snaží dostat se do co nejvýhodnější pozice a pálit. Vlevo i vpravo se míhají křídla, letouny se honí ve vražedném psím tanci. Dávky z kulometů překřikují řev motorů. Náhle se z jednoho z bránících Einderkerů vyvalí dým. Zásah! Pilot anglického stroje SE 5 poškodil německý letoun. Motor prská, vrtule se zastavuje, letoun doplachtí k zemi. SE 5 se prožene nad sestřeleným protivníkem a sleduje, jak zraněného pilota vytahují ven. Angličan si dnes může zapsat další sestřel. Nad letištěm však boj zuří dál. Červeně natřený trojplášník dotírá na britský Pup. Jeho pilot uhýbá před kulomety Spandau a hledá možnost dostat se z této nevýhodné pozice. Prudkým obratem otáčí svůj letoun a na chvíli se dokonce dostává za trojplášník. Kdo z koho? Ale Richtofen není esem jen tak. Využívá silné



D. F. W. C V za války vyráběný firmou Albatros - zde v replice Petra Máry



Bücker 182 z třicátých let - replika

zbraně trojpláštníku, prudkou zatáčkou obrací a teď se dokonce oba stroje řítí proti sobě. Kulomety plivají oheň. Kdo z nich ztratí nervy dříve? Tady platí, kdo uhne, ten padne k zemi v plamenech. Letouny se blíží k sobě dvousetkilometrovou rychlostí. Jestli se srazí, bude to konec pro oba. Najednou pár desítek metrů od sebe oba uhýbají. A honička pokračuje dál. Pilot zeleného Pupu má však problémy. Soubor se odehrává nad německým letištěm a na vlastní je to daleko a navíc přes frontu. Má mírně poškozený letoun, ale hlavně nehlídal palivo. A tak se najednou rotační motor v zatáčce zastavuje, pilot reaguje potlačením a nezbyvá než na nepřátelském letišti přistát. Pilot otáčí hlavu a s obavami sleduje blížící se rudý trojpláštník. Začne na bezbranného střílet? Byl by to snadný cíl a další do seznamu skoro osmdesáti sestřelů. Ne, Fokker se mu prožene nad hlavou a pomalou stoupavou zatáčkou se vzdaluje.





Fokker E. III německého esa Otto Boelckeho - pilotuje Pavel Škarydka

Fokker Dr. I Manfreda von Richthofena - za kniplem Václav Jirsák





Létající cirkus v Hradci Králové

D. F. W. C V





### Skotská hlídka

Po první světové válce jsou armády demobilizovány. Pluky rozpouštěny a vojáci se vrací k civilním povoláním. Vrací se i piloti. Pro ně se ale létání většinou stalo i smyslem života. Část z nich se uplatňuje u dopravních společností; létají s poštou i s prvními cestujícími. Další z nich se protloukají jak mohou. Objevují se první létající cirkusy. Od města k městu, od státu ke státu, především ve Spojených státech, se pohybují skupinky pilotů se svými producenty a předvádějí především slavné souboje z války. A protože od nepaměti publikum zajímá především nebezpečí

a krev, stávají se souboje nad hlavami diváků co nejdělejšími. Producenti přicházejí s šílenými nápady, a tak se před tribunami odehrávají čím dál nebezpečnější scény. Závody mezi auty a letouny, lety kolem pylonů. Půvabné dívky vystupují za letu na křídla a kynou divákům, mladí muži bez pudu sebezáchovy přelézají z letounu na letoun a vrcholem bývají i průlety stodolou či nefalšovaná nouzová přistání. Celého tohoto cirkusu kolem létání využívá samozřejmě i film. Populární létající cirkusy nevydržely příliš dlouho. Nejenže docházelo k rychlému opo-

třebování letadel i pilotů, ale všude nastupující byrokracie omezovala i létání. Na druhou stranu se není čemu divit. Zraněných pilotů i diváků přibývalo...

A pak přišla druhá světová válka; pilotů bylo zapotřebí jinde.

Nestojíme na pláži v Severní Karolíně v zálivu Kitty Hawk v roce 1903, ani na polním cvičišti dragounů u Pardubic, či u Mladé Boleslavi. Opravdu nejsme ani kdesi u Verdunu. Je sice slunné odpoledne a jsme na letišti. Ovšem v Hradci Králové. Několik tisíc diváků se přišlo podívat na představení Létajícího cirkusu Martina Kindernaye. Po desítkách let se objevil staronový fenomén a s ním spousta aeroplánů ve vzduchu.

Nápad dát dohromady létající cirkus se nezrodil najednou. Přicházel pomalu, tak jak se začala objevovat letadla, respektive repliky letounů našich dědečků. Pomohlo tomu samozřejmě i uvolnění komunistických předpisů, které létání, jako možnému nástroji emigrace, nepřály. Vznikem amatérské letecké asociace se dal létání s ultralehkými letouny právní rámec a nadšenci si začali stavět létající aparáty. A protože je v každém muži větší či menší kus dítěte, začali si amatérští konstruktéři stavět kromě moderních výkonných „ultralajtů“ i repliky letounů historických. Postavené sice podle svých velikých a slavných vzorů, ale převážně v menším měřítku. Důvodem je především limit váhy ultralehkých strojů. Ten nesmí bohužel překročit 450 kg.

### S.E. 5a při útoku na německé letiště



Objevují se i první dvojplášňáky z první světové války. Každoroční složité „zásobování“ letouny panem Petrem Svobodou, českým emigrantem z Austrálie, postupně přivedlo tohoto konstruktéra zpátky do Čech. Jeho Dr. I, i když dodatečně upravovaná, je i s jeho dalšími konstrukcemi Neuport 11 a Sopwith Pup ozdobou cirkusu.

Začalo se koketovat se stavbou repliky Kašparova Blériota, odkud byl jen krůček k založení nadace na stavbu letounu Metoděje Vlacha a jeho následné realizaci rukama pánů Handlíka a Vondráška. Nelze vyjmenovat všechny, ale nesmím zapomenout na nestora českého ultralehkého létání, pana Petra Máru, konstruktéra úžasného Eindeckara EIII, Albatrosu DFW C V a dalších letounů brázdících české nebe.

Každoroční aviatické poutě a pak především inspirace Velkým Valdem Peperem, nezapomenutelným filmem s Robertem Redfordem v titulní roli, potvrdily zájem diváků o historické stroje. Svě dnes sehrává i dobře se rýsující spolupráce s městem Hradec Králové. To se stalo majitelem bývalého vojenského letiště a hledá pro něj využití. Primátor je nakloněn myšlence trvalého umístění leteckého cirkusu na hradeckém letišti, a tak se teď dokončují smlouvy. Příští rok přibude opravená Demoiselle z filmu Bájední muži na létajících strojích i Kašparův Blériot. Chystá se i upoutaná vzducholod! Pokud vše půjde, jak má, bude v Hradci Králové nejen cirkus, ale vlastně i trvale umístěné muzeum, vyjízďující na akce po českých letištích.

Vím, aeroplány nepilotuje Manfred von Richthofen ani Biggles osobně, ale pevně věřím, že pánové v těch krásných strojích, připomínajících historický nábytek s drátěnými výplety, vás přenesou v čase o několik desítek let zpět. Když přivřete oči a zapomenete na mobil v kapse, jste v tu chvíli někde ve Flandrech a:

...Biggles sledoval očima nebe přes své roztažené prsty a zatajil se mu dech. Šest lesklých letadel letělo skoro střemhlav za americkými Spady. Byly to Albatrosy...

Děkuji pánům pilotům:

Petru Márovi, Petru Svobodovi, Miroslavu Mertzovi, Václavu Jirsákovi, Vlastovi Novákovi, Vladimíru Handlíkovi, Janu Rýdlovi, Václavu Vondráškovi, Pavlu Škaretkovi a Martinu Kindernayovi, za to, že mi umožnili splnit si sen.

**Text: Jan Kiss**  
**Foto: autor**



**Německá posádka letiště**



**„Biggles“ Vladimír Handlík se svým Sopwith Pup**

