



# Classic Trainers

## Magazín

Ročník 2020  
číslo 1

WWW.CLASSICTRAINERS.CZ



### Čtvrtletník pro leteckou osvětu

Vydává Spolek Classic Trainers, Hangár 3, letiště Plzeň Líně (LKLN)  
Redaktor: Radim Vojta  
Datum vydání: 26.7.2020

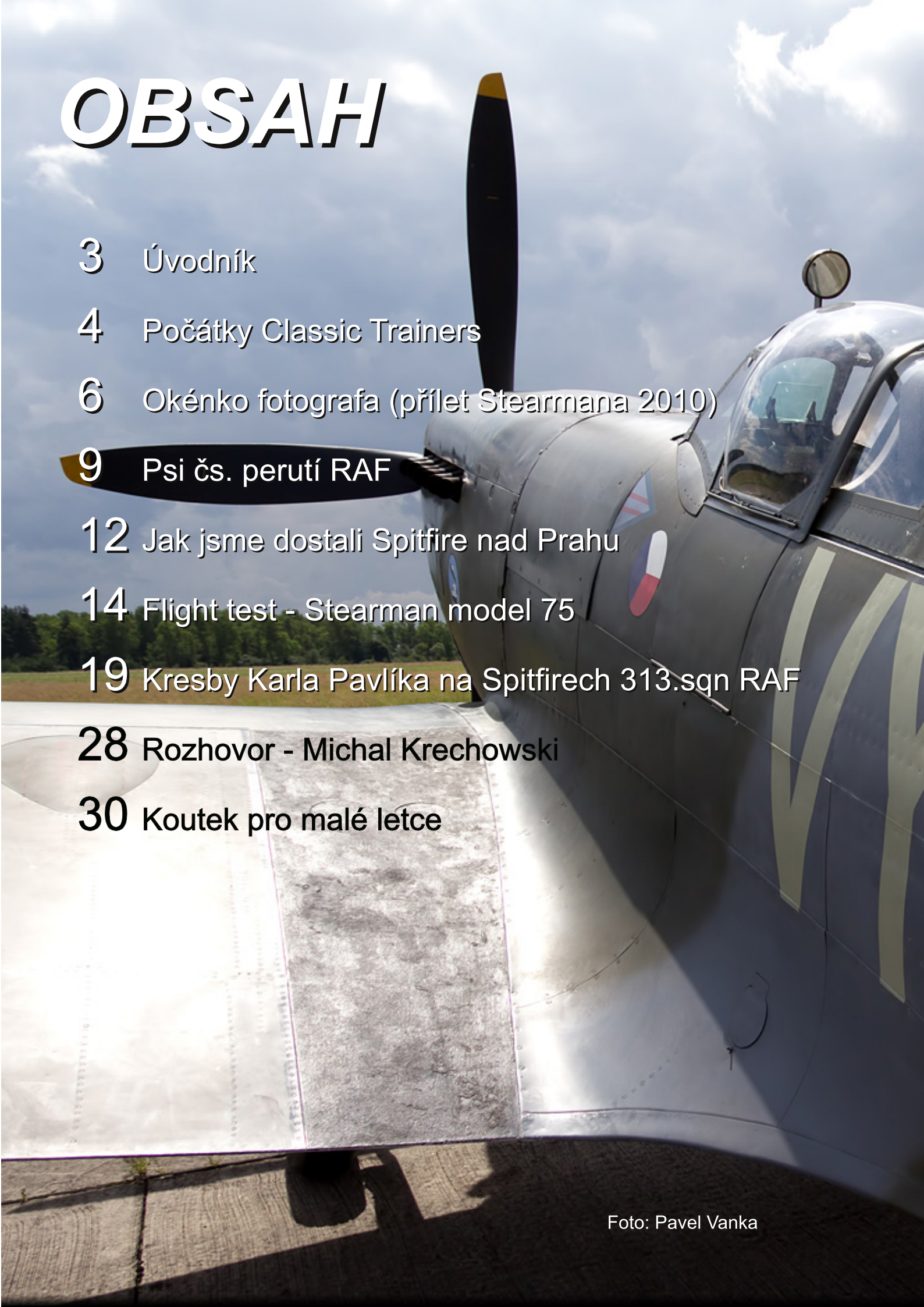
Cena:  
Elektronická verze na stránkách [www.classictrainers.cz](http://www.classictrainers.cz) ZDARMA  
Tištěná verze 110Kč (na pokrytí nákladů na tisk)

Volně šířitelné pro vlastní potřebu. Použití textu či fotografií pouze se souhlasem vydavatele





# OBSAH



3 Úvodník

4 Počátky Classic Trainers

6 Okénko fotografa (přilet Stearmana 2010)

9 Psi čs. perutí RAF

12 Jak jsme dostali Spitfire nad Prahu

14 Flight test - Stearman model 75

19 Kresby Karla Pavlíka na Spitfirech 313.sqn RAF

28 Rozhovor - Michal Krechowski

30 Koutek pro malé letce





# Úvodní slovo

Milí čtenáři těchto řádků,

naš Spolek Classic Trainers, sídlící již mnoho let na Letišti Plzeň Líně, prošel za dobu své existence několika fázemi. Od prvních nesmělých krůčků na poli okřídlených veteránů v dobách, kdy to ještě ani žádný klub nebyl, přes sestěhování se z různých koutů Líní, respektive jiných, více či méně vzdálených letišť do Hangáru 3, první konkrétní myšlenky na pojmenování, z nichž vzešel současný název, pozvolné rozšiřování počtu letadel, založení spolku, pronájem části hangáru v níž se nacházíme, jeho rekonstrukci, přijímání dalších členů, výcvik našich pilotů, první akce pro veřejnost, přes úspěchy i neúspěchy na poli údržby letadel a založení muzea, jsme se pozvolna dostali do fáze, kdy je spolek nejen stabilní a funkční, ale zároveň nashromáždil obrovské množství zkušeností a poznatků. A najednou nám došlo, že bychom se o ně měli začít dělit s odbornou i laickou veřejností.

Není bohužel v našich silách být zcela otevření každému, kdo do hangáru přijde, ať v době, kdy se provádí údržba, nebo kdy probíhá letová akce. To dokonce ani není legální, pravidla pro pohyb na letištní ploše a okolo živých letadel jsou přísná, stejně jako pravidla pro pořádání Leteckých veřejných vystoupení. Zároveň se nám ale velice líbil způsob, jakým jsou letecká muzea otevřená veřejnosti ve světě, kde je leckde možné nahlédnout i do dílen. Přemýšleli jsme, jak s tím naložit. Jak optimálně vybalancovat všechny požadavky, aby nebylo nutné z toho všeho dělat komerci a zároveň se přiměřeně otevřít veřejnosti, aniž by to mělo negativní dopad na chod spolku, který vyžaduje obrovské množství aktivistické práce především na poli údržby. A proto jsme přišli nejprve s konceptem Dní Otevřených Dveří (DOD) párkrát do roka, při kterých neprobíhá (ani nesmí) letová činnost. Stále to však není dostačující. Proto jsme se rozhodli začít vydávat občasný Magazín Classic Trainers, ve kterém vás budeme seznamovat nejen s čerstvou historií spolku, ale i námi provozovaných letadel, dozvíte se více o tom, co vlastně znamená takové letadlo létat, udržívat, přivést ze světa a rekonstruovat, seznámíme vás s našimi členy, předložíme výsledky našeho bádání na poli letecké historie a v neposlední řadě vám ukážeme mnoho krásných fotografií z naší letové činnosti.

První číslo je tématicky zaměřené na naše začátky, seznámíme Vás v kostce, jak to začalo, proč zrovna "Klasická cvičná letadla" a zavzpomínáme na přilet prvního exempláře budoucího živého muzea přesně před deseti lety. Zůstaňte naladěni na naší vlnu!

Radim Vojta, vedoucí pilot Classic Trainers a samozvaný šéfredaktor našeho plátku



# Počátky Classic Trainers

text: Radim Vojta

foto: Michal Krechowski

Asi si říkáte, jak to vlastně celé začalo?

Jako u spousty dalších podobných příběhů, ani zde není možné píchnout prst kamsi do kalendáře a říct "tak tady to bylo". Osudy lidí a letadel se dávaly dohromady pomalu, pozvolna, až teprve přišel okamžik, kdy začaly být zřetelné první obrysy Classic Trainers. To bylo na jaře 2012. Ale nepředbíhejme.

Kdysi, kdesi ve stínu oceláren a skomírajících hlubinných dolů kousek za Prahou, v tehdy velkém a silném aeroklubu, se sešli dva chlapci, kteří již tehdy projevovali zájem o starou techniku. Zatímco ten mladší teprve pronikal do tajů plachtění na Blaníku, ten starší již létal Vivata a začínal motorově. Oba měli i stejný profesní cíl, a tak neuběhlo víc než pár let a začali se setkávat nejen v aeroklubu, ale i v práci, na stejném typu a často také ve stejném kokpitu. To již pomalu přicházel čas začít si plnit dávné



Horác připravuje k letu Ki-84. Kladno, 2006

sny. Bude to znít možná až žertovně, ale první společný krok na cestě k opravdovým veteránům byly modely, rádiem řízené polomakety s elektromotorem. A tak zatímco v práci byli Jirka i Radim profesionály, ve volném čase poletovali s modely Spitfiru, Mustangu, Fw-190, Ki-84, MiG-15 a F-86 Sabre. Ono je prostě potřeba někde začít a postavit základy. V následujících letech udělali první kroky směrem k vlastnictví a provozování motorových letadel již ve své režii. Po prvních pokusech v podobě vynikajících, stále však ještě relativně mladých Trenérů, tedy Zlínů

řady 26, přišel v roce 2010 čas na prvního opravdového veterána, a to Boeing Stearman N43GK z roku 1943, kterého Jirka s Pavlem koupili v USA



Stearman na dodávacím letu do Líní, 16.7.2010

Současně se ale o několik desítek kilometrů dále na jihozápad, na bývalém vojenském letišti Plzeň-Líně, začíná kolem tam tehdy provozovaných letadel točit Michal. Zejména jako fotograf, ale i jako tvůrce internetových stránek a "holka pro všechno". Když tedy v roce 2010 Jirka přivezl Stearman a rozhodl se jej umístit na letišti Plzeň - Líně, kde jako stíhací pilot létal jeho tchán, začaly se pomalu dávat nitky osudů dohromady. Uplynuly ale ještě dva roky, než došlo k tentokrát již zásadnímu kroku, který lze již považovat za vznik spolku - rozhodnutí o koupi prvního většího letadla, a to AT-6, které je



Harvard po prvním přistání v Líních, 25.6.2012

známé buď jako Texan, anebo v zemích pod vládou britské královny jako Harvard. Na to už byli vlastníci čtyři - kromě Jirky ještě Mára, Míra a Radim. A poprvé zazněl název klubu - Jirka navrhnul Heritage of Classic Trainers, Radim radil ustříhnout pro jednoduchost a menší riziko



záměny slovní spojení "Heritage of". A tak vznikl název Classic Trainers - zatím ovšem pouze jako neoficiální název volného sdružení pilotů a nadšenců, jež měl zvýraznit naše předpokládání zaměření na stará cvičná letadla.



Přilet Pilatusu P2-05, 2.11.2012

V té době ale došlo k ještě snad zásadnějšímu kroku, a to když se Jirkovi podařilo přesvědčit tehdejšího ředitele letiště, aby se začal znovu ke svému původnímu účelu používat Hangár 3, kde po dobu posledních deseti let byl pouhopouhý sklad. A tak se do východní části hangáru přestěhoval z vlhkého betonového ÚLu Stearman, k němuž se přidal 25.6.2012 i samotný Harvard, který přiletěl z Itzehoe u Hamburku, místa opětovného sestavení po transportu lodí v kontejneru.



Sokol M1D cestou do Časlavi, 2015

Další vývoj byl až překvapivě rychlý. Po pěti měsících, v listopadu 2012, přibyl další letoun, tematicky velmi dobře zapadající do konceptu "klasických cvičných letadel", Pilatus P2-05. A tři letadla, to už je dobrý základ spolku. Za rok a půl, na jaře 2014, přibyl Sokol M1D a současně se v Hangáru 3 stále častěji ukazoval Stephen se svým Jakem-3 a Spitfirem XVI, až u nás zakotvil dlouhodobě. Nejprve vždy jen na pár měsíců v roce, po dobu leteckých dnů, posléze i přes zimu. Zároveň se ale rozrůstal počet lidí, kteří se



Tři zakládající letouny Classic Trainers, svým účelem přesně zapadající do rámce spolku - cvičné stroje AT-6C Harvard SAAF, Pilatus P2-05 Švýcarského letectva a Stearman USN

kolem letadel točili. Tehdy ještě nebylo možné hovořit o členech, neboť klub jako takový, s oficiálním statutem Zapsaného Spolku, vznikl až v roce 2015 a teprve poté se jednotlivci stávali členy. Klub se rozrůstal. Dalším významným přírůstkem v té době byly Stinson Reliant a Z-526.



Stinson Reliant cestou z Líní na Točnou, říjen 2016

Rok 2016 byl dalším velmi významným milníkem. Klub jako celek si pronajal část hangáru, kde již čtyři předchozí roky letouny sídlily a po dohodě s provozovatelem letiště zahájil postupnou rekonstrukci značně vybydleného interiéru, počínaje samotným prostorem hangáru, přes sklady, dílnu, sociální zařízení, kanceláře, až po bar a přednáškový sál, posléze přeměněný v muzeum. Rekonstrukce trvala téměř dva roky a dala klubu zázemí, které potřeboval.

A tak přišel čas, kdy stojíme před dalšími výzvami. Dokázali jsme dát dohromady několik vlastníků letadel, udržet stroje náročné na údržbu při životě, vycvičit několik svých členů-pilotů na různých strojích a zdokonalit se jako celek nejen v pilotáži historických letadel jako takových, ale i v akrobacii, máme mezi svými členy instruktory a předváděcí piloty, mechaniky a další nelétající členy, kteří se starají o muzeum, hangár a jeho okolí. A kdo ví, třeba i oni jednou usednou za řídicí páky našich letadel.



# OKÉNKO FOTOGRAFA



Foto: Michal Krechowski

Následující fotoseriál dokumentuje přilet letounu Stearman model 75 do Líní dne 16.7.2010. Ačkoliv se první dva roky nacházel v zodolněném ÚLu, Úkrytu letadel, položil základ budoucímu spolku Classic Trainers. V prvních pěti letech nosil zbarvení cvičného stroje USN (US NAVY), které pro značení letadel tehdy používalo svůj vlastní systém. A tak zatímco letoun nese civilní typové označení A75N1, USAAF jej značila jako PT-17 a námořnictvo N2S-5. Toto typové označení můžete vidět na směrové ocasní ploše. Hovorově mu ale málokdo řekne jinak, než Stearman, Žluťák, nebo prostě - Starouš.













# ***Psi československých perutí RAF***

text Anna Habartová, kronika 313. perutě RAF

foto Karel Beinhauer, sbírka Radim Vojta



Miroslav Havlíček s Paddy



Erich Šmolka s fenkou Jean a Spitfirem





Karel Mrázek, Václav Jícha, Emil Mrázek a Jíchova Jarmila

Známe stovky příběhů československých letců. Hrdinů, bojujících ve Velké Británii za svoji vlast svíranou ve spárech nacistického Německa během druhé světové války. Kolik však známe příběhů jejich čtyřnohých společníků, kteří jim mnohdy přinášeli radost, byli jediným přítelem, kterému se mohli svěřit a vždycky stál po jejich boku? K 313. peruti RAF kolem roku 1942, tehdy sídlící na základně Hornchurch neodmyslitelně patří drobná kříženka chrtíka, fenka Jarmilka a kříženka labradora černé barvy, fenka Paddy. Jak Jarmilka, tak Paddy jsou spojovány s jedním pánem. Václav Jícha s Jarmilkou a Paddy s Josefem Příhodou. Psi ale byli všech, jak dokládá krátký popis "vztahů" z kroniky 313. perutě:

„Samozřejmě, že i česká stíhací peruť, jako ostatně každá pořádná operational squadron, má svoje čtyřnohé mascoty. Svým původem jsou oba dva psi, Jarmila i Paddy, tvorové vysloveně

proletářští, a svým životem více nebo méně bohémové. Skoro by se dalo říci, že v těchto svých vlastnostech jsou odleskem svých pánů; a za své pány počítají všechny příslušníky squadrony stejně tak jako celá peruť je považuje za svoji záležitost. Jejich skutečným pánům je jen případ od případu psím rozumem dávána přednost. A to ještě spíše rozumnější a klidnější Paddynou, které se její pán ujal, když zbyla jako jediná živoucí bytost v rozbombardovaném domě za blitzu, než věčně rozdováděnou Jarmilou, kterou jako nemohoucí štěně zachránil její pán před smrtí zásluhou okolností. Prožila totiž svoje letecké zranění, když vběhla do točící se vrtule a zažila i dobrodružství únosu, když ji neznámý zloděj ukradl i s autem jednoho z pilotů. Ovšem Paddy není ani trochu žárlivá na tuto Jarmilinu popularitu, neboť stačí tichý rozkaz jejího pána a provede okamžitě akrobatický skok přes dvoumetrovou výšku. A v tomhle jí Jarmila konkurovat nemůže. Ne nemůže!”





Paddy s Jaroslavem Muzikou



Václav Bergmann s Jean



Paddy se svým štěnětem, fenkou Jean, na křídle Spitfiru



# JAK JSME DOSTALI SPITFIRE NAD PRAHU

text: Jiří Horák

foto: Michal Krechowski

Když jsme se poprvé sešli s britským vojenským přidělcem v ČR, plukovníkem Andrewem Shepherdem, v září 2013 v Plzni Letkově na oslavě narozenin brigádního generála Miroslava Štandery, dohodli jsme se na spolupráci na projektu Winged Lion Sunset ceremony v Praze.

Velmi rád jsem se zhostil úkolu od pana plukovníka – koordinace letecké části projektu, aniž bych tušil, kolik práce to bude představovat. Bylo to něco jako naplánovat oživení Golema. První a velice důležitý krok byla dohoda se Stephenem Steadem, majitelem Spitfiru, o novém zbarvení pro tuto událost. Po dlouhém rozhodování jsme se přiklonili ke zbarvení osobního letounu známého stíhače 312. (československé) stíhací perutě RAF Otto Smika z roku 1944 s kódovými písmeny DU – N . Přebarvení letounu a detail markingu byly velice důležitou částí projektu. Práce byly provedeny zčásti v Biggin Hillu a z části v Hangáru 3 v Plzni Líních.

Dalším krokem byla koordinace celého projektu s Úřadem pro civilní letectví ČR. Po prvních analýzách trati dle požadavků britské strany, jsme došli k závěru, že se nevyhneme letu do oblasti Pražského hradu, která leží jak jinak než zakázaném prostoru LKP 1. Tato idea měla účinek známého cimrmanovského “Hand granátu” .



Největším strašákem všech bylo vysazení motoru Spitfiru během letu nad centrem Prahy. Bylo nutno stanovit riziko, které bylo přijatelné pro ÚCL a s tím úzce souvisel výběr



ploch pro nouzové přistání. Povolení mělo být vydáno na let ve výšce 1500 feet AGL (zhruba 500m nad terénem) s tím, že pro průlet nad samotným místem odhalení byla tato výška snížena na 500 feet AGL, při maximální rychlosti 250 KTS.

Celou trasu letu jsem důkladně analyzoval a "prověřil" v google maps. Samozřejmě jsme také absolovali několik rodinných procházek Prahou na "místním šetření". Výsledkem bylo stanovení trasy letu z letiště Praha Kbely směrem na Rohanské nábřeží, kde byly první dvě "ditching areas". První vodní plocha byla vybrána mezi mostem Barikádníků a Libenšským mostem, druhá ležela plocha mezi ním a ostrovem Štvanice. Trať letu musela vést tak, aby letoun mohl přeletět jižně pomníku ve výšce 500 feet AGL (150m nad terénem), což vyžadovalo let kolem nemocnice na Františku, kde byly další dvě plochy, jedna vodní, mezi Štefánikovým a Čechovým mostem a taktéž byla možnost stočit letoun na jednu ze dvou pevných ploch, a to Letnou. Po přeletu Klárova musel Spitfire kopírovat stoupající terén ve výšce 500 feet AGL mezi Petřínem a Pražským hradem, což byla impozantní podívaná, přičemž proletěl LKP 1 Pražský hrad. Za Petřínem byla vybrána další nouzová plocha na Ladronce. Po obletu Petřína se letoun vrátil k dalšímu průletu v klesání směrem od jihu přes most Legií a Karlův most. Naplánovány byly dva průlety, nakonec ale Steve udělal tři, jako by tušil, že je to poprvé a velmi pravděpodobně naposledy... Celou strategii jsem ještě prokonzultoval s Danem Griffithem a plan dostal konkrétní rysy.

Po měsících jednání, vypracovávání analýz rizik, plánování trati, vybírání nouzových ploch pro případné přistání v případě vysazení motoru, jednání se správou Pražského hradu, souhlasu Plavebního úřadu, Magistrátu města Prahy a dalších institucí, o kterých jsem neměl do té chvíle tušení, jsme obdrželi souhlasné stanovisko Úřadu pro civilní letectví pro let jednomotorového letounu nad Prahou a výjimku pro činnost



v zakázaném prostoru LKP 1 – Pražský hrad.

Když jsem nesl desky s podrobným scénářem letu na ÚCL na finální jednání s Láďou Soldánem a Pepou Radou, byl jsme trochu nesvůj, jak ten potenciální malér obhájím. Musím říci, že při nás doslova stáli všichni svatí a vedení ÚCL mělo pro naší vizi pochopení, za což i teď po letech děkuji. Nadešel den D - 17.6.2014, kdy dopoledne Steve provedl zkušební let, který jsem bedlivě pozoroval z teras Pražského hradu a po briefingu jsme se dohodli na přesné trase a činnosti odpoledne.



Asi nejkrásnější zbarvení, které Spitfire XVle TE184 nosil

Nezapomenu udivené tváře návštěvníků, když se Spitfire v barvách 312. peruti prohnal mezi Pražským hradem a Petřínem ve stoupavém letu směrem na Strahovský klášter. Odpolední let dopadl na výtečnou a slavnostní odhalení pomníku ČS letcům – Okřídleného Iva, za účasti veteránů, velvyslanců mělo důstojné vyvrcholení. Projev před odhalením pronesl vnuk Sira Winstona Churchila, Sir Nicholas Soames MP. V pozdním odpoledni jsme byli hosté Queens Birthday party na ambasádě Spojeného království Velké Británie a byli jsme přijati její excelencí Jan Thompson OBE. O pár týdnů později nám za přínos ke zdaru celé akce osobně poděkoval na večeři velitel RAF Air Chief Marshal Sir Andrew Pulford KCB CBE ADC v Royal Air Force Clubu na Piccadilly Circus. Pro mě osobně to byla velká čest.

Celý projekt by nebylo možno zrealizovat bez nadšení a dobrovolnosti všech zúčastněných stran. Chtěl bych zejména poděkovat všem spolupracovníkům z velvyslanectví Velké Británie a Úřadu pro civilní letectví a ŘLP ČR s.p. a mé ženě Olze bez jejichž pomoci by se celou věc nepodařilo zrealizovat.



# FLIGHT TEST

aneb Jak létá?

## Boeing Stearman model 75

text: Jiří Horák

Můžete létat na různých strojích od lehké dvousedadlovky po Spitfire. Můžete létat na dopravním Boeingu nebo Airbusu, ale na horké letní večery, kdy nemáte nikam namířeno, je nejlepší skočit do dvouplošníku s otevřenou kabinou a hvězdicovým motorem. Létání na historických dvouplošnicích jako například Boeing Stearman je něco, co se dá jen těžko popsat slovy a ještě těžší je odolat. To je také možná vysvětlení pro to, že na 30% z vyrobených Stearmanů stále létá, či je v různých stádiích rekonstrukce do letového stavu.



Jeden z těchto nádherných strojů brázdí české nebe již 10 let. Je to k neuvěření, ale 16.7.2010 jsem po cca 4,5 hodinách letu, s přestávkou na letišti Ballenstend, kde jsem si dal já řízek a Stearman 140 litrů bezínu, přistál na letišti ve Staňkově, kde mě čekala má žena Olga a syn František. Poté jsem zamířil do Líní, nového domova Stearmanu s imatrikulací N43GK. Michal Krechowski také ten památný den z přiletu pořídil krásné fotky. Pamatuji si vše jako dnes. Bylo krásné horké léto a Stearman jsem pilotoval jenom v kraťasech a tričku.

Také bych chtěl vzpomenout Pavla Kinclera, výtečného člověka se kterým jsme Stearman koupili, který nás bohužel opustil, když prohrál svůj boj se zákeřnou nemocí. Po Pavlově smrti jsme zůstali se „Staroušem“ na všechno sami dva.

### Trocha historie

Stearman (Boeing) Model 75 je dítětem společnosti Stearman Aircraft Corporation z Wichity v Kansasu, která vyráběla letadla se střídavými úspěchy od roku 1927. Rok 1934 se stal pro firmu zlomovým, protože jednak přestala po převzetí Boeingem formálně existovat a jednak vyrobila první kusy legendárního cvičného Modelu 75, kterým se navždy zapsala do srdcí všech pilotů leteckých fandů. Během následujících let bylo těchto robustních dvouplošníků známých všeobecně pod názvy „Boeing Stearman“, „PT-17 Kaydet“ či prostě „Stearman“ vyrobeno téměř deset tisíc kusů. V době zavádění Stearmana do služby byla většina stíhacích letounů ještě dvouplošníky. Když byl postupně vyřazován, cvičili se na něm již piloti, kteří následně operačně létali na proudových strojích. V každém případě patří Stearman k neznámějším letadlům na světě.

### Očima pilota nadšence

Náš Stearman N43GK byl vyroben v roce 1943 pro US NAVY jako Boeing B 75 N1, námořní označení N2S-5 a jeho domovská základna je na letišti Plzeň Líně. Svou výškou bezmála tří metrů a vůbec celkovými rozměry převyšuje Stearman všechny své současníky jako byli Tiger Moth, Stampe a nebo Bucker Jungmann. Ze všech těchto letadel pro základní výcvik je Stearman největší, nejtěžší a má nejsilnější motor, i když nemá nejlepší poměr výkon/hmotnost.

Srdcem každého letadla je motor. Stearman je poháněn hvězdicovým vzduchem chlazeným motorem typu Continental R 670-6 o objemu 10.7 litru (není to tedy Pratt&Whitney nebo Wright). Motor instalovaný do N43GK je standardní verze o výkonu 220 HP. Pohání dřevěnou vrtulí Sensenich o průměru 2.5 metru.

Palivo je vezeno v jedné nádrži o kapacitě 46 US Gallons, tedy 176 Litrů. Někomu se to může zdát mnoho, ale při spotřebě 70 litrů za hodinu na plný výkon a 50 litrů při cestovním výkonu a 1850 otáčkách za minutu je to vlastně tak akorát



a zásoba paliva postačí na 2h 45 min letu s dostatečnou rezervou. Letoun létal až do roku 2015 v barvách US Navy a poté bylo jeho zbarvení změněno na marking používaný u 31. EFTS v De Winton Canada, kde na něm létali čeští letci, ale to je již na další článek do našeho občasníku.

a opatřený olejopneumatikými tlumiči. Na první pohled je podvozek vzhledem k mohutnosti letadla poměrně úzký, zvláště pokud uvažíme vysoko položené těžiště, které je dáno jednak 176 litry benzínu v baldachýnu a hvězdicovým motorem o hmotnosti přes 200 kg, který je namontován vysoko nad podvozkem. Na rozdíl



### **Předletová prohlídka**

Stearman je typickým letadlem meziválečné konstrukční školy s poměrně malým rozpětím křídel. Aerodynamicky tvarované vzpěry ve tvaru N spojují křídla s profilem NACA 2213, centroplán je řešen jednoduchými vzpěrami a profilovými kovanými dráty. Trup je svařen z chrommolybdenových trubek a je dnes potažen stejně jako křídla z větší části Dacronem. Jen přední část je zakryta plechovými panely.

Křídélka jsou osazena pouze na spodních křídlech. V okrajových obloucích jsou otvory pro snadnější manipulaci na zemi, jako u většiny letounů té doby. Ocasní plochy jsou podobné konstrukce jako křídla a jsou opět vyztuženy ocelovými profilovými dráty. Letoun je vybaven vyvážením výškového kormidla a na zemi nastavitelným trimem směrovky, což je úžasná věc, zvláště na dlouhé přelety.

Samonosný podvozek je velmi robustní

od mnoha evropských protějšků byl podvozek vždy vybaven hydraulickými brzdami. Proč má Stearman pověst letadla s poněkud náročnější manipulací na zemi, při pojiždění, startu a hlavně přistání, vám tedy dojde ještě dřív, než do něj usednete.

Stearman je vojenský cvičný stroj a tak je jeho zavazadlový prostor malý, nicméně na základní vybavení letce na letecký den jako jsou informační tabule, batoh a další drobnosti přece jen stačí. Přístup k olejové a palivové nádrži je přes velká kola hlavního podvozku a stupačky na podvozkových nohou a trupu. Plnění paliva je přímo akrobatickým výkonem hodným obdivu přítomného obecenstva. Jelikož je náš Stearman námořní verze N2S-5, je vybaven zamykacím ostruhovým kolem, které není řiditelné.

Tím by byla předletová prohlídka hotova a než se usadíme v nezvykle velkém pilotním prostoru, udělejme si ještě jeden pohled z dálky – je to zkrátka Big Beautiful American Biplane.



## V kokpitu

Když jsem se poprvé v USA na letišti Murrieta v Kalifornii usadil do pilotního prostoru Stearmanu, první dojem byl „wow!“, tady je fakt spousta místa na všechno. V mnoha polohách výškově stavitelná sedačka, stavitelné pedály nožního řízení, mahagonová podlaha pilotního prostoru, dřevěný knipl a i taková maličkost jako je zamykání samonavíjecích pasů, mimochodem na stejném místě, jako u Boeingu 737. Zkrátka tradice je tradice.

Uspořádání pilotního prostoru je velmi jednoduché, přední a zadní „office“ jsou v podstatě identické. Přístroje jsou základní, trochu schází vario, ale to je ve dvouplošníku zbytečné, dále ovládání přípusti a směsi, magnet a palivový kohout. Velmi sympatické je, že ovladače magnet a palivový kohout jsou mechanicky spojené a pohybují se spolu. Je zde kombinovaný tříručičkový ukazatel tlaku oleje, teploty oleje a tlaku paliva (deaktivován, protože systém je spádový) a otáčkoměr, který má opačný pohyb, než jsme zvyklí z domácí, respektive protektorátní provenience. Indikuje zvyšující se otáčky proti pohybu hodinových ručiček (jak pravil jeden letec: „zkouším magneta a ono si to přidává“).

Spuštění motoru je rituálem protáčení a nastřikování paliva. Nastřikovací pumpa, neboli primer, je umístěn na boku motorového krytu, čímž se ze spuštění motoru stává v ideálním případě dvoumužná záležitost. Jinak je také možno protočit, nastříkat, v klidu se usadit a startovat.

Kliku a setrvačnick nahradil elektrický starter. Klika je však stále umístěna v zavazadlovém prostoru, pro vysokou autenticitu provedené rekonstrukce letadla. Za pomoci mechanika je spuštění dílem okamžiku a motor se probudí k životu s vyfouknutím oblaku modrého kouře. V opačném případě může letce čekat vystoupení z pilotní kabiny a opakování celé procedury znovu. Continental má hladký chod a překrásný zvuk, na rozdíl od tvrdého projevu ruských hvězdicových motorů.

Před letem je třeba dbát na jednu věc, a to zahřátí oleje na 20 °C. Pokud se letec snaží tuto věc uspěchat, odmění se mu jinak skálopevně spolehlivý Continental nepravidelným chodem se všemi charakteristickými zvukovými projevy. Tady začíná kouzlo létání v otevřeném pilotním prostoru dvouplošníku.

## Do oblak

Před prvním vzletem se Stearmanem v USA jsem měl nepopsatelný pocit, připadal jsem si jako osmnáctiletý kadet amerického námořnictva. Je pravdou, že první zážitky z pojiždění s odjištěnou ostruhou byly u letadla, které pokračuje od bodu vašich očí vpřed ještě čtyřmi metry trupu a motoru, to vše pod úhlem 20°, všelijaké.

Přeškolení probíhalo na betonové dráze, což v kombinaci s poměrně silným větrem, částečně z boku bylo velmi zajímavé a podle Pavla Kinclera, který to vše pozoroval s původním majitelem, měli oba během prvních dvou přistání trochu strach. Zkušený instruktor Dave Derby ale rychle poznal, kde je zakopaný pes a po drobné instruktáži jak létat okruhy podle standardů US NAVY jsme se se Stearmanem začali postupně kamarádit. Prostě „Long Straight Approach“ u dvouplošníků a jiných dlouhonoších letadel nefunguje.



Na létání s letadly jako je Stearman potřebujete letiště s travnatou dráhou – velmi vám to ulehčí život zejména během přistání. Pokud jste četli knihu Franka Tallmana - Flying the Old Planes, tak by jste se dočetli, že 50% vašich problémů s přistáním můžete odstranit tím, že budete létat z travnaté, nebo nebezpečné dráhy – jaké velké moudro! Další čtivo, které mohu doporučit před prvním vzletem s historickým dvouplošníkem je známé dílo Dvouplošník od Richarda Bacha – vše je svatá pravda !

Vzlet se Stearmanem není příliš složitý, pokud se vyrovnáte se skutečností, že směrem vpřed nevidíte nic. Jelikož nejlepší technika je držet knipl v neutrálu a „nechat letadlo pracovat“, odlepuje se Stearman díky absenci klapků na poměrně velkém úhlu náběhu při rychlosti zhruba 55 - 60 KTS. Samotný rozjezd je pak překvapivě krátký.



Při stoupání je nejlepší udržovat rychlost 70 KTS (ideální na chlazení motoru). Stearman je velice příjemné letadlo na pilotáž, s poměrně velkými silami v řízení kolem podélné a příčné osy, zejména při rychlostech nad 100 KTS. Vzhledem k malému plošnému zatížení a celkové vyváženosti řízení je to ideální stroj na zatáčky o malém poloměru a jiné manévry. Ne nadarmo byl Stearman velmi oblíbeným práškovacím letadlem.

Pádové vlastnosti jsou jak v přímém letu, tak v zatáčce přímo ukázkové. Pád nastává na 45-50 KTS s náležitým varováním. Jakožto správně navržený dvouplošník nemá Stearman tendenci k pádu po křídle. K vybrání pádu stačí pouhé lehké potlačení výškového kormidla. Vývrtka je velmi civilizovaná a vybrání se blíží tomu, které znají plachtaři z L 13 Blaník.



### **Přistání**

Jediným manévrem, který žádá velkou koncentraci a preciznost, je přistání, zvláště pokud přistáváte na zpevněnou dráhu. Limit bočního větru pouhých 12 knotů dává tušit, že u Boeinga věděli, proč toto omezení do příručky píšou. Pokud se postavíte k přiblížení se Stearmanem jako k přiblížení s Cessnou nebo Zlínem, tak si přidáte několik šedin o pár roků dříve než je zdrávo.

Zásadou přiblížení s dvouplošníkem tohoto typu je úzký okruh se zatáčkou o 180° na finále do cca 30-50 metrů s mírným převýšením. Důvod je velice prozaický. Tato technika sestupu vám umožní mít dráhu do posledního okamžiku v dohledu. Pokud tak neučiníte a ještě se dotahujete na výkon, dlouhý čumák zakryje úplně všechno a z rozpočtu a přistání se stává ruleta s nejistým koncem, zvláště za limitního bočního větru na úzké dráze.

Přibližovací rychlost je 65-70 KTS, dotyková kolem 55 KTS. Pokud se snažíte přistát na vyšší

rychlosti, říkáte si o několik skoků, které na betonu nemusí skončit dobře. Stearman neodpouští jakýkoliv traverz v podrovnání a dotyku, naopak je poměrně tolerantní k záměrně vyššímu vyrovnání a hledání země.

Letadlo je vzhledem k vysokému těžišti, úzkému rozchodu vysokého podvozku a velké hmotě za ním náchylné na takzvaný ground loop (česky hodiny), který většinou končí vyloženým zadním nosníkem nešťastného křídla. Po přistání je potřeba letadlo stále řídit směrovkou a brzdami. V případě jakékoliv pochybnosti typu „kdo je tady šéf“, je lepší přidat plyn a vše ještě jednou opakovat.

Správně provedené přistání na travnatý povrch je však rajská hudba a potěšení. Stearman se Vám za precizní pilotáž odmění ševlením kol a krásnými přistáními na tři body.

### **Poletová prohlídka**

Po přistání pojíždíme zpět, poslední zabrzdění, mixture rich, magnetos OFF a krásný dvouplošník utichne a zanechá po sobě vůni spáleného oleje a benzinu. Při vystupování z pilotního prostoru si nelze nevšimnout zaolejovaných větrných štítků. I ta pilotní kombinéza voní po oleji a benzinu.

Poletová prohlídka je ve znamení kontroly oleje, doplnění paliva, kontroly potahu, výtužných drátů a čištění, čištění a opět čištění. Bystré oko našeho šéfmekanika neodpustí nic a my všichni bez ohledu na profesi ležíme společně na asfaltu pod trupem a dokud není vše dokonale čisté se od letadla neheme. Na příští letový den musí být všechno v naprostém pořádku.

Vrata Hangáru 3 v Plzni Líních se zavírají a já už se opět těším, až příště zapnu pásy, pohladím dakronový potah, nastaruji Continental a v oblaku modrého kouře začnu pojíždět k dalšímu dobrodružství s dvouplošníkem...

### **Piloti**

Našeho Stearmana létají celkem čtyři piloti. Tým tvoří moje žena Olga Benešová, Radim Vojta a Stephen Stead, který se momentálně na Stearman přeškoluje a moje maličkost. S Radimem jsme na „Staroušovi“ instruktoři a předvádíme jej na leteckých dnech, ostatní si to prostě užívají. O technický stav se obětavě tým mechaniků Classic Trainers pod dozorem HS Aviation Wolfganga Hübela, bez kterého bychom měli mnohem více vrásek na čele.



## ***Technická data (dle provozní příručky)***

Délka 7,63 m

Výška 2,79 m

Rozpětí 9,8 m

Plocha křidel 27,6 m<sup>2</sup>

Prázdná hmotnost 878 kg

MTOM 1232 kg

Užitečné zatížení 353 kg

Plošné zatížení 44.6 kg/m<sup>2</sup>

Kapacita palivové nádrže 176 litrů

Pohonná jednotka Continental R 670-6, hvězdicový, vzduchem chlazený sedmiválec o výkonu 220 HP

Vrtule dřevěná nestavitelná Sensenich

Výkony letadla

VNE 185 KTS

Cestovní rychlost 85 KTS

Pádová rychlost 50 KTS

Rychlost stoupání 850ft/min

Dostup 3300m

Délka vzletu 300m





# KRESBY KARLA PAVLÍKA

na Spitfirech 313.perutě RAF

Text: Michal Krechowski



Ne každý pilot, který bojoval za druhé světové války se může pyšnit titulem "letecké eso", účastí na výjimečných akcích, významným počtem odlétaných hodin nebo vysokým vyznamenáním. Velká část z nich dosáhla třeba jen třetinového sestřelu, či poškození a nebo také odlétala celou válečnou kariéru bez zápisu jakéhokoliv souboje.

Jedním z takových je plzeňský rodák Sgt. Karel Pavlík. Na bojovníky jako byl Karel Pavlík by se nemělo zapomínat, protože i když nebyli leteckými hvězdami, byli určitě hvězdným prachem na cestě těch československých vzdušných velikánů. A právě s obrovským přispěním stovek těchto nenápadných hrdinů a vlastenců, kteří se nesmířili s okupací své vlasti, bylo Československo za druhé světové války osvobozeno.

Letouny "třistatřináctky" jsou z období první poloviny roku 1942, kdy byla 313 součástí Hornchurchského křídla, známé kreslenými postavičkami z komiksů od Walta Disneye. Autorem těchto kreseb byl právě Sgt. Karel Pavlík, který tak využil svého původního povolání písmomalíře, když podle přání pilotů zdobil pod čelním štítkem kabiny jednotlivé Spitfiry. Fotograficky je doložena většina postaviček ke konkrétním Spitfirům, přesto jich ale několik stále zůstává neověřeno.

Na následujících stránkách se Vám pokusíme přiblížit sedm známých kreseb které Sgt. Pavlík stihl během svého krátkého působení u 313. squadrony namalovat pod čelní štítky Spitfirů.

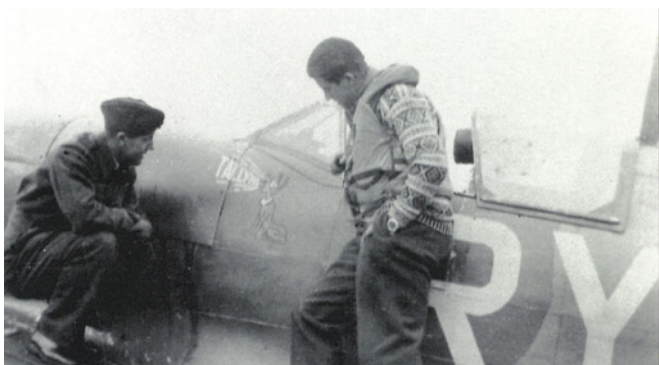




### **Spitfire Mk.VB AA757 RY-W - pes Pluto**



Patrně první kresba, kterou Sgt. Karel Pavlík nakreslil na Spitfire u 313. squadrony, byl emblémem psa Pluta štěkajícím bojový pokřik „TallyHo“. Byl nakreslen na Spitfire AA757 RY-W, v jehož kokpitu nejčastěji usedal F/Lt Stanislav Fejfar.



Spitfire Mk.Vb AA757 sloužil u 313. squadrony od 21. října 1941 do 28. února 1942 kdy byl poškozen při nočním přistání.

### **Spitfire Mk.VB BL973 RY-S - pes Pluto**



Postavička psa Pluta štěkajícího bojový pokřik „TallyHo“, byla po ztrátě Spitfire AA757 v lehké pozměněné podobě znovu nakreslena na přání Stanislava Fejfar na jeho nový Spitfire BL973, který nyní nesl kódová písmena RY-S. F/Lt Fejfar si nechal k „Plutovi“ domalovat symboly 6,5 sestřelu, kterých dosáhl během své kariéry stíhače ve Francii a Anglii. První let s novým Spitfirem absolvoval Fejfar 1. dubna 1942. Bohužel dne 17. května 1942 v kokpitu tohoto Spitfiru při vzdušném souboji našel svou smrt. Jeho přemožitelem byl stejně jako u Sgt. Pavlíka Hptm. Josef Priller.





## Spitfire Mk.VB AA865 RY-D - želva Toby



Spitfire AA865 RY-D zdobila karikatura želvy Toby parodující nacistického ministra propagandy Goebbelse. Spitfire Mk.Vb AA865 sloužil operačně u 313. squadrony od 26. října 1941 do 10. dubna 1942, kdy byl v jeho kokpitu sestřelen Sgt. Václav Truhlář. Kromě Sgt. Truhláře do kokpitu tohoto Spitfiru nejčastěji usedali piloti S/Ldr J. Jaške, P/O V. Jícha, Sgt. K. Pavlík a Sgt. K. Valášek.



Na fotografii Sgt. Václav Truhlář u Spitfiru AA865 RY-D, ve kterém byl sestřelen 10. dubna 1942.



Pohled Spitfire AA865 RY-D se kterým Sgt. Václav Truhlář nouzově přistál nedaleko Calais po souboji s FW 190 od JG-26 a byl zajat.



## *Spitfire Mk.VB AD380 RY-R - kotě Robber*



Kresbu kotěte Robbera namaloval Karel Pavlík na Spitfire AD380 RY-R. Zajímavostí zbarvení tohoto Spitfiru jsou kódová písmena RY-R, kde první písmeno R je v barvě Sky a následující písmena Y-R v barvě Sky Blue která v černobílé fotografii dává světlejší tón. Rovněž prstenec před VOP je v barvě SkyBlue v jehož horní části se nachází s/n AD386, pod nímž prosvítá původní barva prstence barvy Sky. Sériové číslo AD386 ve skutečnosti ve stavu 313. squadrony nikdy nebylo, šlo zřejmě o špatný přepis při opravě kamufláže. Skutečné sériové číslo tohoto Spitfiru bylo AD380.



Spitfire Mk.Vb AD380 sloužil u 313. squadrony od 28. října 1941 do 24. dubna 1942 a v jeho kokpitu nejčastěji usedali F/Sgt V. Foglar, F/O A. Hochmal a Sgt. O. Kresta.



*Fotografie zachycuje příslušníky pozemního personálu u Spitfiru AD380 RY-R. Foto: F/O Ing. Karel Beinhauer, sbírka Radim Vojta*



## Spitfire Mk.VB P8537 RY-Z - koník Horác



Postavička koníka Horáce na tomto Spitfíru byla dlouhá léta trochu neznámou. Než vyšlo aktuální číslo magazínu Classic Trainers, byla známa jen pravá polovina nakreslené postavičky. Až odtajněný archiv po inženýru 313. perutě Karlu Beinhauerovi a dvě neořízlé fotografie pomohli rozřešit, jak vypadala druhá polovina postavičky koníka Horáce. Kódová písmena RY-Z a prstenec před VOP v barvě Sky Blue.



Sgt Jaroslav Hloužek ve Spitfíru P8537 RY-Z který má pod čelním překrytem nakreslenou postavičkou koníka Horáce.

Spitfire Mk.Vb P8537 sloužil operačně u 313. squadrony od 2. listopadu 1941 do 28. března 1942. Nejčastěji do jeho kokpitu usedali piloti Sgt. J. Hloužek, F/Lt K. Vykoukal a F/Sgt K. Foglar.



Spitfire Mk.Vb P8537 RY-Z v péči mechaniků 313. squadrony na letišti Hornchurch počátkem roku 1942. Foto: F/O Ing. Karel Beinhauer, sbírka Radim Vojta



## Spitfire Mk.VB AB276 RY-K - kotě Figaro



Jedná se o patrně nejvíce publikovanou kresbu i díky známé fotografii, na které je Sgt. Pavlík zvětčen při práci na samotné kresbě. Její motiv je vytesán i na žulovém památníku poblíž místa zřícení Sgt. Karla Pavlíka.



Spitfire Mk.Vb AB276 sloužil operačně u 313. squadrony od 13. ledna 1942 do 8. června 1942. V jeho kokpitu nejčastěji usedali piloti F/Lt V. Hájek, Sgt. K. Pavlík, Sgt. F. Bonisch a P/O V. Michálek



Na fotografii zachycen F/O Václav Hájek před Spitfirem AB276 RY-K. Foto: F/O Ing. Karel Beinhauer, sbírka Radim Vojta



## Spitfire Mk.VB BL581 RY-X - slečna Jenny Wren



Spitfire BL581 RY-X s darovacím názvem "Moesi-Ilir", měl na levé straně pod čelním štítkem nakreslenou postavičku slečny Jenny Wren.



Spitfire Mk.Vb BL581 sloužil operačně u 313. squadrony od 17. ledna 1942 do 30. března 1942 a nejčastěji s ním létal F/Lt K. vykroukal a F/O A. Hochmal.



Na snímku z počátku roku 1942 je vyfocen na letišti Hornchurch u Spitfiru BL581 RY-X inženýr 313.perutě Karel Beinhauer. Foto: F/O Ing. Karel Beinhauer, sbírka Radim Vojta





*Pohled na pravou stranu Spitfiru BL581 RY-X na letišti Hornchurch v březnu 1942.*

*Foto: F/O Ing. Karel Beinhauer, sbírka Radim Vojta*

#### ***Doposud neznámé či neidentifikované kresby***



*Zatím stále neověřená kresba na jednom ze Spitfirů 313 squadrony. Další neověřená kresba je namalována na Spitfiru BL518 RY-X ( fotografie zatím nezveřejněna )*

Poděkování:

František Kubíček - autor bokorysů a kresbiček, DK Decals ([www.dkdecals.cz](http://www.dkdecals.cz))

Jiří Šebek - za užitečné odborné konzultace





*Sgt. Karel Pavlík zahynul v kokpitu Spitfíru Mk.VB BM261 RY-L dne 5. května 1942 po souboji s německým stíhacím esem Josefem "Pips" Prillerem z III./JG 26. O tom jestli jeho Spitfire nesl nějakou kresbu, se můžeme jen dohadovat. Fotografie Pavlíkovy RY-L neexistuje a z fotografie dosud neznámé kresbičky nelze rozpoznat samotný motiv kresby, natož konkrétní Spitfire kterému patřila.*

*Foto: F/O Ing. Karel Beinhauer, sbírka Radim Vojta*



# ROZHOVOR

Vyzpovídal: Radim Vojta

## Michal Krechowski

Jednou z pravidelných rubrik našeho magazínu budou rozhovory, ať již s našimi členy, tak s různými kamarády. Někdy známými více, někdy méně. Prvním, koho jsem si vybral, byl Michal Krechowski, dnes už poměrně známý plzeňský letecký fotograf a dobrá duše našeho klubu, který se mimo jiné zabývá spolu s Milanem Šindlerem provozem naší malé muzejní expozice a studiem historických pramenů, co se týče "plzeňských RAFáků" a Spitfirů.



***Pamatuješ si, jak dlouho se znáte?***

No, jestli si dobře vzpomínám, je to víc než deset, možná patnáct let z Péráku<sup>1</sup>. Ale to ještě nebylo osobně. Já jsem dělal s Jirkou Masníkem, Karlem Charlie Křízem a Milanem Lisnerem první scénérie českých letišť do simulátoru. První to bylo do FS2002, pak 2004 nakonec FSX. Tebe si pamatuju jako mentora z praxe, který uváděl věci na pravou míru. Tehdy ještě nebyla taková všeobecná povědomost, jak to v reálu chodí a diskuzní fora byly vítaným zdrojem znalostí.

***To přesně odpovídá okamžiku, kdy jsem zaregistroval já tebe. Mě tehdy hodně zajímalo, jestli flight simulátory dokážou nahradit modelářinu jako podhoubí pro lidi, kteří se letectví nadále celoživotně věnují. Co si tom myslíš ty?***

Já si myslím, že určitě, simulátory jako první krůček k pochopení, jak to v letectví funguje, jsou velice přínosné. Létal jsem tehdy online a když jsem dělal seznamovací let v místní letecké škole, dokázal jsem komunikovat s věží v Líních naprosto bez problémů - instruktor tehdy sám koukal. Zároveň jsme se při tvorbě scénérií letišť (zaměřoval jsem se na vojenské, i již zrušené) dostali k množství velice zajímavých informací a podkladů, které tehdy ještě nebylo tak snadné získat na internetu, jako dnes. Díky tomu se začala tvořit celá ČR, přibýlo mnoho dalších kluků, a výsledkem je dneska téměř kompletně zpracovaná ČR.

***Myslíš si, že je i dneska takový zájem mezi veřejností o FS, nebo zájem upadá?***

Těžko říct, můžu hodnotit naši dobu, kdy skutečně se z fandů FS rekrutovalo obrovské množství budoucích pilotů, řídících letového provozu a pracovníků v letectví či hobbystů obecně. Tehdy ovšem tím, že to celé celé teprve začínalo, bylo hodně tvůrčí činnosti, která nás náš sdružovala a posouval dál. Mě to velice pomohlo i v profesním životě, naučil jsem se pracovat v grafických a 3D programech, což jsem později využil jako programátor CNC strojů.



***To je pravda, se spoustou lidí, které jsem původně znal pouze z Péráku, jsem se časem sešel v kokpitech i na letištích a mnoho z nich se stalo mými kamarády. Ale ty jsi taky začínal vlastně jako modelář, vid'?***

Jojo, první modely, to jsou 80. léta, na začátku byly P-51D a P-40 od Revellu, které jsem dostal k vánocům, ale velkou roli sehrál i můj první let v letadle, to bylo 1986 s Tu-134 s rodiči na dovolenou do Varny. To mne uchvátilo a od té doby se to všechno točilo kolem letadel. V roce 1990 jsem začal chodit do Stanice mladých techniků Plzeň, kde jsem se setkal i s mým velkým kamarádem Pavlem Vankou. Tam jsem pod vedením známého plzeňského modeláře pana Marka získával první znalosti a dovednosti. Poměrně záhy jsem mu pomáhal kroužek vést, a nakonec jsem dva roky i kroužek sám vedl. To byly roky 1995-1997.

## **Ale dneska si tě stejně většina lidí spojí hlavně s leteckou fotografií. K té ses dostal jak?**

S Pavlem Vankou jsme začali od počátku 90 let objíždět všechny letecké dny v ČR, SR ale i za hranicemi a pochopitelně nedílnou součástí toho byl fotoaparát, u Pavla tehdy hlavně kamera. Ale takových fotografů a kameramanů je spousta, pro další posun je velice důležité se nachomýtnout ve správný oknažik u něčeho, co dá do té doby netušenou příležitost. A to se mi povedlo kolem roku 2005, kdy jsem zaregistroval, že z Líní začal létat soukromý L-39 OK-JET. Osmělil jsem se jel jsem se tam podívat. Nechali mě do éra nahlédnout a mezi řečí řečí zaznělo od tehdejšího majitele, že by potřebovali internetové stránky. Nabídku jsem přijal a s kamarádem Liborem Součkem jsme vytvořili první webovky Czech Jet Teamu. A to už mi dalo příležitost pro zajímavé fotografie z letového provozu. Na letišti tehdy fotoaparáty moc lidí nenosilo, mobilů s foťákem bylo jako šafránu a to mi dalo velkou příležitost fotit život kolem toho všeho. Získal jsem spoustu přátel v leteckém prostředí a díky tomu hodně příležitostí se v něčem hezkém svézt, nebo naopak dělat zajímavé letové fotografie. A to už se člověk dostane do dalšího levelu, příležitosti pak začínaly chodit samy. Samozřejmě ruku v ruce s tím bylo nutné investovat do vybavení. Ale není to jenom o samotném cvakání fotek, to je jen taková třešnička na dortu, ale je kolem toho i spousta jiné práce, protože se staneš součástí většího celku a děláš práci, která je zrovna potřeba



## **A někdy v té době přivezl Horác Stearmana, jak se se vlastně seznámili?**

O tom, že bude Stearman, jsem slyšel poprvé už asi dva roky předem od Pavla Kinclera, mechanika L-39, který že prý s někým bude Stearmana kupovat. To jsem Jirku ještě neznal. Až 16.7.2010 se mi opět povedlo být ve správný okamžik na správném místě. Létalo se s L-39 a fotilo se A2A<sup>2</sup> z C-172 OK-JAS se Štefanem Koprdu. Ten den Jirka zrovna Stearmana přelétával z Německa do Líní. Dofotili jsme L-39 a najednou se v rádiu ozval Horác. Štefan se ho zeptal, jestli nechce udělat pár fotek. Horác souhlasil, našli jsme se u Hracholusk, Stearman se přiřadil a díky tomu se nám podařilo vytvořit příletové fotografie jednoho z prvních veteránů dovezených ze zahraníčí do ČR, aniž by člověk tušil, že za pár let vytvoří základ

sbírky Classic Trainers. S Horácem jsme si tedy potrásl rukou až po přistání. Záhy jsme zjistili, že jsme naladěni na stejnou vlnu a od té doby jsme začali vymýšlet propagaci Stearmana. Nášivky, nálepky apod. No a asi za dva roky se začal chystat Harvard. A tehdy jsme se potkali poprvé osobně i my dva. Vzpomínám si, jak jsme se nasmáli tomu, jak se vlastně dlouho už známe, ale nikdy jsme se neviděli.



## **Jojo, na to období mám velmi hezké vzpomínky, protože se najednou všechno zdálo snadné, nové éra, noví lidé, pro mne i nové letiště a spousta elánu**

To je přesně ten případ, kdy se sejdou lidé naladěni na stejnou vlnu, a všechno se to začne na sebe nabalovat jako sněhová koule. Vždyť jsme na jaře měli teprve jedno éro a na podzim už v hangáru stály tři velké historické cvičné stroje. Událo se toho tenkrát spousta, začali jsme vystupovat na leteckých dnech, pořádat různé akce, vytvořil jsem svojí identitu, a když se k nám záhy připojil Steve se Spitfirem, prozatím jen za účelem kratších pobytu v hangáru v sezóně, bylo to přímo už zhmotnění snů. Zejména pro mne, Spitfajrologa.

## **Co považuješ za ty roky za náš nejvýznamější počín?**

Je toho víc, ale hlavní je, že jsem tu získal takovou jako druhou rodinu, kam rádi jezdíme a kde trávíme volný čas. Zejména kolem roku 2015, kdy se nám podařilo založit klub a rozšířit členskou základnu o členy, které jsme tehdy ještě moc neznali, ale ve finále se z nich stali velmi dobří kamarádi a opory klubu. Byl to zároveň rok, kdy si letiště prošlo jakousi klinickou smrtí, nevěděli jsme co bude za pár týdnů, a když se po pár měsících situace vyřešila a my se navíc dohodli s provozovatelem letiště na dlouhodobém pronájmu a následně rekonstrukci hangáru, dostala naše činnost jasný a pevný rámec. Nejen že jsme začali využívat zázemí hangáru, ale vzniklo i zázemí pro klubovou činnost a tvorbu muzea.

## **Krechi, díky za rozhovor!**

Poznámky:

- 1) [www.flightsim.periskop.cz](http://www.flightsim.periskop.cz) byla počátkem tisíciletí velmi populární platforma pro desktopové simulátorové létání, po přesunu na jinou doménu "periskop" zmizel, ale lidové označení "Pérák" již zůstalo
- 2) zkratka Air-to-Air, neboli focení letícího letadla z jiného éra



# PRO MALÉ LETCE

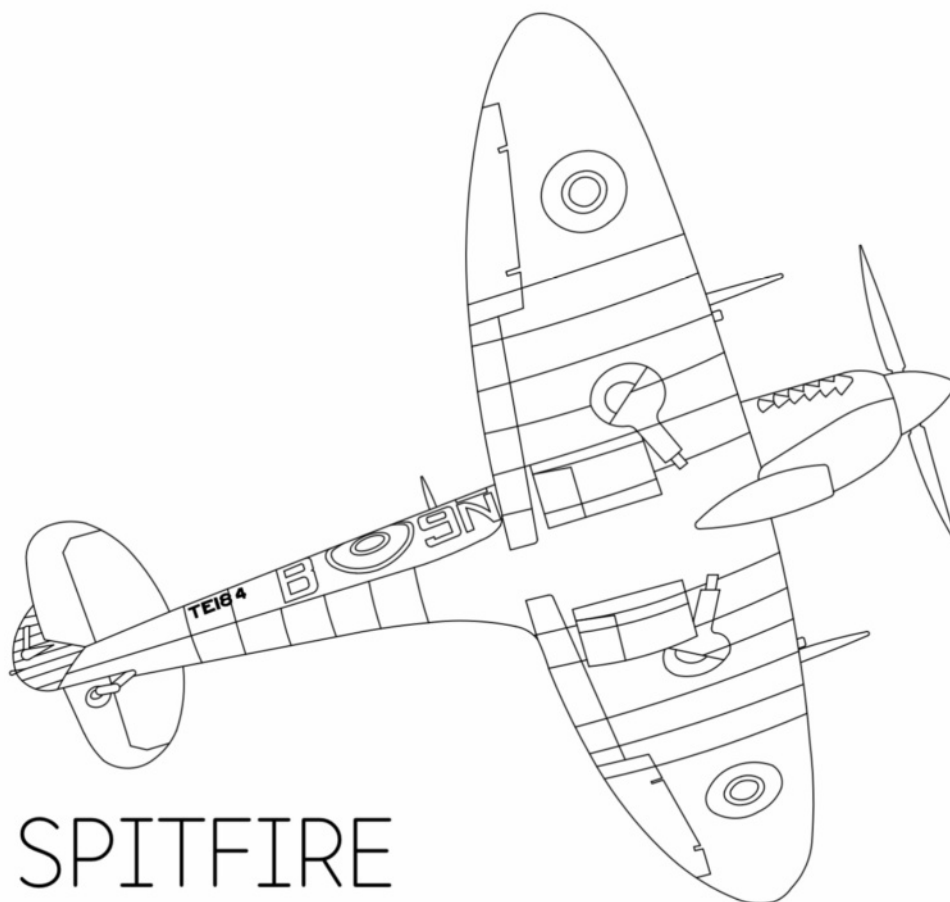
Osmisměrka (autoři Lenka Poláková, Jan Polák)

|   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| S | P | T | O | K | E | K | L |
| A | I | A | K | Á | R | N | E |
| P | L | D | L | Z | M | I | T |
| A | O | R | A | U | G | P | S |
| D | T | Á | P | L | B | L | I |
| Á | A | H | K | K | R | A | F |
| K | N | A | Y | M | A | P | A |

Hledaná slova:

Paluba, knipl, klapky, pilot, dráha, OK, kluzák, padák, mapa, GPS, let, AFIS, RAF

Omalovánka Spitfire (autorka Martina Skálová)





# Classic Trainers

[www.classictrainers.cz](http://www.classictrainers.cz)



**MUZEUM HANGÁR 3 - letiště Plzeň Líně  
v rámci 80. výročí Bitvy o Británii  
otevřeno 8.8.2020 od 11 do 16:30 h**



Expozice věnovaná **110** let plzeňského letectví  
Karlu Poštovi a dalším plzeňským letcům v rámci RAF  
5. stíhacímu leteckému pluku působícímu z letiště Líně  
Letecké události a jejich artefakty z konce války 1945

Vstupné 50 Kč, děti do 12 let zdarma



