Classic Trainers Magazín

Ročník 2020
číslo 2



Harvardy SAAF
na jihoafrickém
a českém nebi



WWW.CLASSICTRAINERS.CZ

OBSAH

1 Úvodník

2 Pilotem veteránů (z pohledu kvalifikace)

5 Střípky ze života Hangárové královny

12 Harvardy v Jižní Africe

17 Okénko fotografa

28 Velitelské Spitfiry Karla Mrázka

39 Fejeton o éterické kráse

40 Rozhovor - Milan Šindler



Čtvrtletník pro leteckou osvětu

Vydává Spolek Classic Trainers, Hangár 3, letiště Plzeň Líně (LKLN)

Redaktor: Radim Vojta
Datum vydání: 28.10.2020

Cena:

Elektronická verze na www.classictrainers.cz ZDARMA
Tištěná verze 110Kč (na pokrytí nákladů na tisk)

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

2.strana obálky: Harvard IIa (AT-6C) v srpnu 2017
4.strana obálky: Stinson Reliant III (AT-19A) v říjnu 2016

foto: Pavel Vanka

Úvodní slovo



foto Milan Horys

Vážení čtenáři,

tvorba minulého čísla byla veskrze velmi hektická, neboť rozhodnutí o vydávání vlastního časopisu (jakkoliv jsme o tom uvažovali už asi dva roky) padlo asi tři týdny před očekávaným publikováním u příležitosti prvního Dne otevřeného hangáru v roce 2020. Znamenalo to rychle se naučit základní práci s programem na tvorbu magazínů, napsat texty (či alespoň recyklovat starší) a sehnat tiskárnu. A za pochodu zjišťovat, že verze pro online publikování musí být trochu jiná než tisková. U prvního vydání, kdy jsme pokusně zadali do výroby 30 kusů časopisu, to ještě nebylo tak markantní, ale u dotisku, u kterého jsme se rozhodli změnit vazbu z lepené na tištěnou, už rozdíl v sazbě je, protože je nutné mít větší okraje a menší písmo. Asi každý, kdo se o něco takového pokoušel, zná tu obrovskou frustraci, která vznikne v okamžiku, když člověk zmáčkne naposledy ENTER, pošle dílo do tiskárny, či vyvěsí na internet a náhle začnou, jako houby po dešti, vylézat chybičky, ty mršky nezbedné, anebo se objeví nová informace, nový popisek k fotce. V elektronické verzi se ještě občas nějaká oprava udělat dá, ale v té papírové... no alepoň v dotisku se podařilo leccos podchytit. Proto se dodatečně omlouvám, pokud držitelé první lepené verze objeví chyby, či rozdíly oproti druhé verzi. Může je však hřát vědomí, že mají doma takového malého modrého Mauricia.

Dramatický byl i samotný tisk, ve čtvrtek večer jsem se dozvěděl, že to tiskárna sice stihne do pátku udělat, ale do sobotního Dne otevřených dveří se to už do Plzně nedostane. To by ovšem zcela zásadně ranilo celé naše snažení. A tak ve dvě odpoledne, ledva jsem na Ruzyni vypnul stopkohouty Gulfstreamu, jsem šipkou skočil do své Škodovičky a vydal se na dlouhou dobrodružnou cestu rozkopaným "Ťokovým průsmykem" D1 do Bratislavy, do tiskárny. Odpolední páteční provoz, dálnice plná uzavírek a omezení, Brno za dvě a půl hodiny, Bratislava za čtyři, vyzvednout časopisy a frrrrr domů. Na druhé straně projevy tvůrčího nadšení, které se v našem spolku v souvislosti s přípravou magazínu projevily, jsou přeně tou energií, který každý klub potřebuje.

Druhé číslo jsme tematicky zaměřili na druhý zásadní letoun v našem spolku, a to na Harvarda. Ony jsou vlastně dva. Velmi úzce spolupracujeme s muzeem na letišti Točná, jsme i personálně propojeni a v případě potřeby tedy můžeme využívat oba. Ať už na skupinové létání, nebo na vzájemnou výpůjčku v případě provádění údržby na jednom z letadel. Harvardy mají za sebou pestrou minulost, vyrobené byly za války a většinu života, až do půlky 90. let, prožily u South African Air Force. Oba dokonce dlouhou dobu sdílely své osudy velmi těsně. Je proto více než sympatické, že se po dvaceti letech opět setkaly, tentokráte v České republice.

Zkušenost s prvním číslem, kdy se překvapivě zaprášilo nejen po první zkušební třicetikusové várce, ale i po lehce rozšířeném stokusovém dotisku, způsobila, že jsme si trochu pohráli s množstvím objednaných kusů, kdy klesá výsledná cena za jeden výtisk, a s rozsahem. Zjistili jsme, že objednáme-li rovnou 150 kusů, budeme moci rozšířit při shodné ceně za tisk obsah. Toto číslo má tedy oproti původním 30, resp 32 stranám rovných 44 stran. Hodí se nám to, protože témat máme obrovské množství a už teď jsme museli začít některé články dělit, případně odsouvat do dalších čísel.

Doufám, že se Vám výběr témat bude líbit a zůstanete nadále našimi čtenáři!

Radim Vojta

PILOTEM VETERÁNŮ

Z POHLEDU KVALIFIKACE

Text: Radim Vojta

Jednou z často pokládaných otázek je, co musí splňovat pilot, aby mohl létat a předvádět historické letouny, a co to ve finále obnáší. Hledisek je několik, pro začátek se na to podívejme z legislativního úhlu pohledu.

První, co je třeba říci, je fakt, že něco jako speciální kvalifikace pro tento druh létání neexistuje. Zcela postačuje kvalifikace PPL (tedy soukormý pilot) a vyšší. Stejně, jako u moderních letadel, je třeba mít třídní kvalifikaci pro jednomotorové letouny (SEP land), s příslušnými oprávněními, jako je TW (ostruhová letadla), VP (letadla se stavitelnou vrtulí), apod. Ty lze bez větších problémů získat na jiných typech letadel, stejně tak jako na konkrétním historickém letadle. Toto platí dnes na všechny letouny registrované v členských zemích EU.

Mírně odlišná situace je u letadel registrovaných mimo EU, třeba v USA. Zde je několik variant. Nejsnazší je využít možnosti uvedené ve FAR 61.3 (to jsou letecké předpisy USA), kde se píše, že v zemi, která pilotovi vydala průkaz způsobilosti, je možné létat s letadlem registrovaným v USA bez jakýchkoliv dalších kroků. A tedy pokud má pilot průkaz vydaný v ČR, může u nás létat bez problémů. Druhou variantou je získat průkaz vydaný FAA. A to buď na základě zahraničního průkazu, tedy lidově řečeno tzv. validaci (takto je možné získat pouze Private Pilot Certificate), anebo přímo výcvik a zkoušku pro získání průkazu způsobilosti v USA. Potom je možné létat na letadle registrovaném FAA kdekoliv na světě. V posledních dvou případech je ale nutné získat i příslušné endorsementy (potvrzení), analogické k evropským požadavkům, tedy k létání na ostruhových letadlech, případně komplexních či vysokovýkonných.



Takže z hlediska předpisů je to velmi snadné. Jak je to ale doopravdy? První, co je potřeba si uvědomit, je že většina veteránů má podvozek ostruhového typu, pomineme-li Liberator, Airacobru nebo Lightning. To samo o sobě není nic nezvládnutelného, ale je fakt, že samostatné létání s takovými letouny vyžaduje hodně předchozí zkušenosti s cvičnými stroji, ideálně s u nás stále ještě dostupnými Trenéry. To je naprosto základní dovednost, kterou musí pilot bez pochybností ovládat, abychom vůbec mohli uvažovat, že jej k pilotáži veteránů pustíme. A není to jen o tom, že se na ostruhovém letadle jednou či dvakrát svezl, musí si v tom být naprosto jistý.



Zlín Z-526M

Další nutná dovednost tkví ve zvládnutí poměrně jednoduché, nicméně neautomatizované techniky. Třeba přeplňovaných motorů ovládaných bez různých moderních vymožeností, jako FADEC. A také schopnost bez zaváhání se orientovat v kokpitu plných kulatých budíků. Možná to teď pro leckoho staršího působí komicky, protože tomuhle zcela bez problémů odpovídají nám známá starší aeroklubová letadla, Trenéry, Metasokoly, Anduly, ale i třeba starší komplexní letadla západní provenience, nicméně doba se mění a stále víc a víc pilotů se s takovouto technikou nesetkalo.

Pokud má pilot tyto základní letecké techniky zažité, je vyhráno. Pokud ne, má příležitost je vypilovat na Zlínu 526M či Stearmanu, které v klubu máme.

Na Z-526 se adepti u nás učí navíc i základy akrobacie a pokud to jde, tak i skupiny. To jsou totiž dvě naprosto základní dovednosti, které k létání cvičných stíhacích a stíhacích letounů neodmyslitelně patří. Po zvládnutí Trenéru je možné postoupit dál. Buď na konkrétní typ letadla, jedná-li se o cvičný či kurýrní stroj, anebo na Harvard (AT-6). To je už nosný základní typ, který stejně jako v dobách druhé světové války slouží k přímému přechodu pilotů na plnokrevníky. Harvardy máme dostupné dva a dnes

tento typ létají samostatně téměř všichni naši piloti. Hodnota tohoto letounu je pro účely výcviku v podstatě nevyčíslitelná. Nejen že dále rozvíjí dovednosti získané na předchozím stupni (Z-526 či Stearman), ale zároveň se na něm piloti učí ovládat velký, těžký a silný stroj, relativně komplikovaný na obsluhu. Je sice snadné Harvard tak nějak létat, ale je těžké jej létat správně. Na něm si cvičenci velice dobře uvědomí nutnost správného dodržování letových postupů, protože kdo se snaží to jen tak nějak upatlat, má s tím problém, pokud se mu to nepodaří strhnout talentem. Oba Harvardy, které máme k dispozici, jsou původem z Jižní Afriky (SAAF), mají tedy nejen shodné vybavení, ale používáme shodné letové postupy a díky tomu máme všechny naše piloty shodně vycvičené.



Autor při výcviku na SNJ-5 u Gantlet Warbirds v Auroře, IL, USA, na jaře 2012

Jak probíhá přeškolení na Harvard? Možnosti jsou dvě. Buď externí výcvik v letecké škole, nebo interní ve vlastní režii. Letoun je to sice trochu větší, ale stále je to ještě obyčejný jednomotorový pístový letoun, na který se nevyžaduje žádná typová kvalifikace. První možnost jsem využil v roce 2012 u Gauntlet Warbirds u Chicaga, kde jsem absolvoval 7,5h trvající osnovu. Sice byla až příliš dlouhá, předpokládalo se však, že dále budu již létat bez dohledu na našem letadle. A protože jsme stáli na začátku, bylo vhodné získat základy u někoho, kdo tomu opravdu rozumí. Jelikož jsme ale již od počátku měli jasno v tom, že při našem provozu budeme stále pod vzájemným dohledem a budeme se vzájemně kontrolovat, zvolili jsme pro ostatní piloty druhou variantu, interní výcvik. Základní přeškolení jsou tedy jen dvě hodiny (včetně sóla), v případě potřeby samozřejmě i více, ale pilot je nadále v jakémsi řízeném provozu, kde každý let má svůj účel a je pod dohledem, i když letí sólo. A to zhruba do nalétání 10h. I nadále jsme však pod občasnou vzájemnou kontrolou. Přeškolení dalších dvou našich pilotů provedl bývalý majitel prvního Harvardu, který jsme přivezli. Následující piloty jsme již školili sami. Pokud má dále pilot létat i akrobacii (má-li dokončený akro výcvik), následuje ještě vývozní let ve dvojím a sólo pod dohledem. Totéž v případě kvalifikace pro skupinové létání na typu.



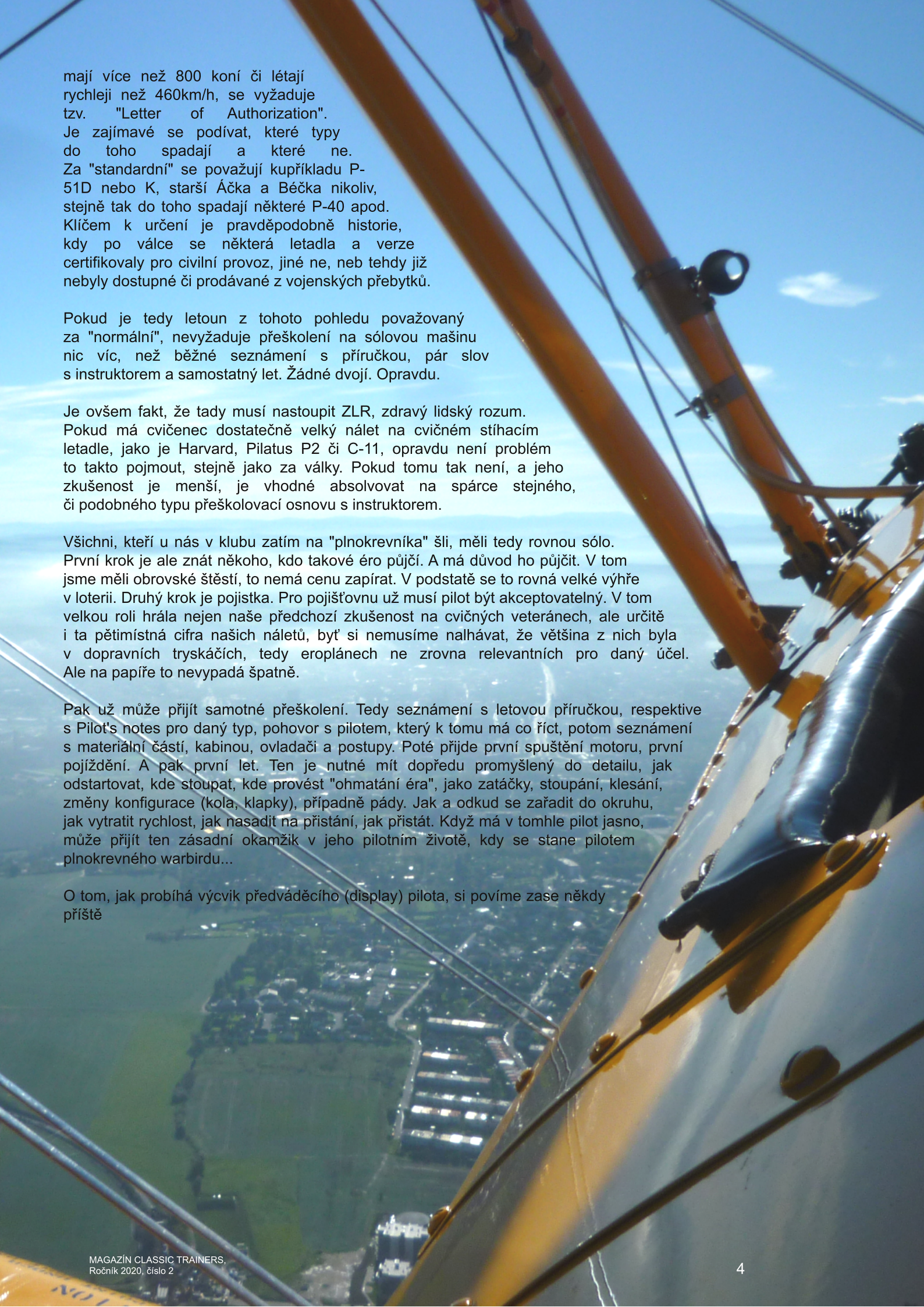
Horác po prvním sóle na Harvardu v červenci 2012

Obdobným způsobem, šitým na míru, probíhá přeškolení i na další typy shodné komplikovanosti a výkonu, či snazší.

Nutný je i udržovací výcvik a standardizační lety, které mají podobu vzájemných kontrolních letů, a to i z instruktorských sedadel. Zejména na Harvardu, ze kterého je opravdu špatně vidět. Stejně tak jako navigační lety s pomocí kompasu, mapy a stopek, což už je něco, co se pomalu z běžného života letců dnes vytrácí.


Autor na jaře 2015 při výcviku na Jaku-3

Nejvíce ale asi bude čtenáře zajímat přeškolení na výkonná stíhací letadla, jako je Spitfire či Jak-3. Opět začněme z hlediska legislativy. V Evropě se na tyto stroje nahlíží jako na obyčejné jednomotoráky, asi proto, že se již příliš s touhle kategorií pro svojí vzácnost nepočítalo a také se má za to, že si to majitel či provozovatel moc dobře ohlídá. Trochu jiné je to v USA, kde pro ty letouny, které mají "standardní papíry", je to sice shodné jako u nás, ale pro ty, které jsou v kategorii "experimental exhibition" a zároveň



mají více než 800 koní či létají rychleji než 460km/h, se vyžaduje tzv. "Letter of Authorization". Je zajímavé se podívat, které typy do toho spadají a které ne. Za "standardní" se považují kupříkladu P-51D nebo K, starší Áčka a Béčka nikoliv, stejně tak do toho spadají některé P-40 apod. Klíčem k určení je pravděpodobně historie, kdy po válce se některá letadla a verze certifikovaly pro civilní provoz, jiné ne, neb tehdy již nebyly dostupné či prodávané z vojenských přebytků.

Pokud je tedy letoun z tohoto pohledu považovaný za "normální", nevyžaduje přeškolení na sólovou mašinu nic víc, než běžné seznámení s příručkou, pár slov s instruktorem a samostatný let. Žádné dvojí. Opravdu.

Je ovšem fakt, že tady musí nastoupit ZLR, zdravý lidský rozum. Pokud má cvičenec dostatečně velký nálet na cvičném stíhacím letadle, jako je Harvard, Pilatus P2 či C-11, opravdu není problém to takto pojmout, stejně jako za války. Pokud tomu tak není, a jeho zkušenost je menší, je vhodné absolvovat na spárce stejného, či podobného typu přeškolovací osnovu s instruktorem.

Všichni, kteří u nás v klubu zatím na "plnokrevníka" šli, měli tedy rovnou sólo. První krok je ale znát někoho, kdo takové éro půjčí. A má důvod ho půjčit. V tom jsme měli obrovské štěstí, to nemá cenu zapírat. V podstatě se to rovná velké výhře v loterii. Druhý krok je pojistka. Pro pojišťovnu už musí pilot být akceptovatelný. V tom velkou roli hrála nejen naše předchozí zkušenost na cvičných veteránech, ale určitě i ta pětimístná cifra našich náletů, byť si nemusíme nalhávat, že většina z nich byla v dopravních tryskáčích, tedy eroplánech ne zrovna relevantních pro daný účel. Ale na papíře to nevypadá špatně.

Pak už může přijít samotné přeškolení. Tedy seznámení s letovou příručkou, respektive s Pilot's notes pro daný typ, pohovor s pilotem, který k tomu má co říct, potom seznámení s materiální částí, kabinou, ovladači a postupy. Poté přijde první spuštění motoru, první pojíždění. A pak první let. Ten je nutné mít dopředu promyšlený do detailu, jak odstartovat, kde stoupat, kde provést "ohmatání éra", jako zatáčky, stoupání, klesání, změny konfigurace (kola, klapky), případně pády. Jak a odkud se zařadit do okruhu, jak vytratit rychlost, jak nasadit na přistání, jak přistát. Když má v tomhle pilot jasno, může přijít ten zásadní okamžik v jeho pilotním životě, kdy se stane pilotem plnokrevného warbirdu...

O tom, jak probíhá výcvik předváděcího (display) pilota, si povíme zase někdy příště

Střípky ze života Hangárové královny

text: Radim Vojta

aneb těžký život pilota-vlastníka Pilatusu P2-05



Letadla jsou tak trochu jako lidi. Některá jsou tichými, nenápadnými dříči, do nichž stačí lít olej, benzín a dát jim alespoň základní údržbu. Jiná mají své vrtochy, způsobené někdy ne zcela dotaženým technickým řešením, jindy stářím a jindy nedostatkem náhradních dílů. Ale dostanou-li to, co si žádají, stanou se také spolehlivými držáky. Pak ale existují Hangárové královny. To jsou éra, která mají spoustu vrtochů, neustále vyžadují pozornost, je nutné kolem nich běhat, co chvíli je odstavit a shánět náhradní díly, které už jsou třeba velmi vzácné. A když už se podaří je nakonec uvést do letuschopného stavu, musí se s nimi každý let pečlivě plánovat, nesmí být moc horko, moc zima, moc větrno, moc slunečno, moc zataženo, nesmí se letět příliš krátký, ale ani příliš dlouhý let. A po letu hadr, šroubovák a jedem. A po chvíli zase zatáhnout do kouta hangáru a pracovat. A celou dobu se modlit, aby se nevyskytl nějaký zásadní problém.

A přesně takovým letadlem je Pilatus P2-05, švýcarský cvičný letoun pro pokračovací výcvik budoucích stíhacích pilotů, jehož vývoj započal v době 2.světové války, přičemž byl do provozu zaveden až těsně po ní. Nenechte se však mýlit. Ačkoliv se to nezdá podle toho, co jsem v prvním odstavci napsal a dále napíšu, je to letoun velmi spolehlivý. Má velmi příznivý "safety record", nehod bylo v minulosti málo a většinou byly způsobené chybou pilota, z technických příčin bylo nouzových přistání poměrně málo a když, tak málokdy končily katastrofou, protože i se závadou se vždycky nějak doklepaly na zem.

Je to letoun s výrazným charakterem. Zaujme nejen svým vzhledem, který se ne každému hned líbí, ale i svým hrdým postojem na vysokých a štíhlých podvozkových nohách. Svým atletickým vzezřením a rozměry se dokáže směle na stojánce rovnat svým plnokrevným stíhacím současníkům. Dokonce i za letu se chová velmi podobně. Dojem bohužel kazí pronikavý nesoulad mezi možnostmi a potřebami draku, navrženému na vyšší rychlosti, a motorem, který by potřeboval o dobrých 500 koní vyšší výkon. Nicméně stačí mírné klesání, rychlost alespoň 350km/h a dojem, že člověk sedí ve druhoválečné stíhačce, je téměř dokonalý.

Můj vztah k tomuhle letadlu leží na ose láska-nenávist. Jsou okamžiky, kdy si užívám plnými doušky té krásy, kterou mi umožní ochutnat, jen aby jí zanedlouho vystřídala totální frustrace z objevení nějaké závady, často drobné, sice řešitelné, ale s velkými obtížemi. Pak eroplán stojí na zemi, někdy týden, někdy měsíc, někdy půl roku... a někdy třeba tři roky. To přijdou okamžiky, kdy se letoun postaví do "katastrofického koutu" v hangáru a nechci ho třeba několik týdnů vidět, chodím kolem něj jako uražený pes, který se také dívá na druhou stranu a dělá, že tím problém přestal existovat. Pak se ale chuť na něm dělat vrátí, problém se vyřeší, následuje krátký pocit uspokojení, ve kterém něco vevnitř říká "Rychle to prodej, než se zase něco rozbije", jen aby vzápětí něco na druhém konci mozku řeklo "Zbavit se ho? Po tom všem, co jsi s ním prožil? A to ti to nebude líto?". A tak tu káru se jménem Pilatus P2-05 táhnu dál. A pořád se něco děje. V následujícím sérii článků vás seznámím postupně s historií typu i konkrétního kusu letadla. Jak jsem se k němu dostal, co jsem s ním prožil, jak se s ním létá, co se na něm rozbilo a jaké martyrium jsem prošel, aby se opět dostal na nebe. Jen doufám, že z toho nebude nekonečný seriál ve stylu "Ordinace v temném koutě hangáru".



Něco z obecné historie typu

S příchodem nové generace stíhacích letounů ve druhé polovině třicátých let vyvstala potřeba pokročilých cvičných letounů. Dosavadní jednoduché dvouplošníky přestávaly stačit, bylo nutné připravit pilota na poměrně složité a rychlé jednoplošníky se zatahovacím podvozkem a dalšími systémy, které se musel naučit. Začaly se tedy objevovat první typy cvičných letounu pro pokračovací výcvik, které se již rozměrově, hmotnostně, rychlostně a systémově začaly blížit plnokrevným stíhačkám. Byly však poháněny o něco slabšími motory, nejen kvůli ekonomice výcviku, ale i kvůli snazšímu přechodu pilotů ze základních typů na silné stíhací.

Typickými představiteli této kategorie je německé Arado 96B (u nás vyráběné po válce jako Avia C-2), americký North American AT-6 Texan (známý, podle svého uživatele či výrobce, také jako Harvard, SNJ, T-6 či AT-16) či britský Miles Master. SSSR pro tento účel používal spíš upravených stíhacích letounů, zpočátku Polikarpov I-16 UTI, po válce dvoumístnou verzi Jaku-3 se slabším hvězdicovým motorem, přejmenovanou na Jak-11 (u nás C-11).

Je pozoruhodné, že typů letadel v této kategorii nebylo moc vyráběly se však často v ohromných množstvích. Nikdy se mi vlastně nepovedlo objevit že by v té době existoval, respektive v alespoň trochu významných počtech vyráběl, další ekvivalentní stroj. Japonci měli Kyushu K10W, kterých bylo vyrobeno 176, ostatní nakupovali výše uvedené stroje, spojenci většinou AT-6 a jeho deriváty, země Osy Arado 96. Jen jedna země se vydala vlastní cestou, a tou bylo Švýcarsko.

Švýcarsko, stejně jako jiné státy, které byly zpočátku buď neutrální, nebo "nezařazené" v pozvolna se blížícím konfliktu, nakupovalo leteckou techniku z obou stran. Na jednu stranu francouzský Morane-Saulnier MS.406, respektive jeho licenční verzi D-3800, na straně druhé německý Messerschmitt Bf-109D a E. Mimochodem, podobný případ byli naši předválečni spojenci z Malé dohody, a to Jugoslávie a Rumunsko, které provozovali jak Bf-109E, tak Hurricane. Jelikož Švýcarsko nedisponovalo vhodným komplexním cvičným letounem a koupě strojů zahraniční výroby byla za války problematická, zahájily se v roce 1942 konstrukční práce na letounu Pilatus P2.

Pro snížení nákladů na vývoj a výrobu se použily v maximální možné míry již existující díly z jiných letadel, a proto bystrému oku neujde při pohledu na letoun několik zcela zřetelných faktů: motor s vrtulí jsou shodné s Arademem Ar-96B, kapotáž motoru s Focke-Wulfem Fw-189, většina mechanismů draku a podvozky jsou použity z odstavených švýcarských Messerschmittů Bf-109D a E, rozměry a hmotnosti velmi blízké taktéž Aradu 96, jen samotný drak je od nuly švýcarské konstrukce a výroby. Zcela zřejmá a ve shodě s používáním existujících dílů je snaha o maximální zjednodušení konstrukce a použití nestrategických materiálů, křídlo s průběžným nosníkem je celodřevěné, trup je duralový s výraznými plochými bočními potahovými panely, ocasní plochy potažené plátnem. Německé kořeny letoun opravdu nezapře. První prototyp, P2-01 HB-GAB, byl zalétán těsně před koncem války, 27.dubna 1945. V té době však již ve vítězství Třetí Říše nemohl věřit ani nejfanatičtější nácek, dodávky motorů Argus As-410 a vrtulí Argus L-22 byly tedy velmi nejisté. Pragmatičtí Švýcaři proto začali připravovat změnu motorizace

za vodou chlazený motor Hispano-Suiza HS-12mb domácí výroby. Motor to byl tou dobou už lehce zastaralý, měl ale především zcela jinou koncepci (vzpřímený vidlicový dvanáctiválec chlazený vodou, oproti invertnímu vzduchem chlazenému Argusu 410) a tudíž letoun změnil výrazně svoji podobu, navíc přibyl vzadu pod trupem chladič kapaliny. Výkon se o moc nezvětšil, zhoršily se však jeho letové vlastnosti, zůstalo tedy pouze u dvou prototypů (P2-03 a P2-04), přičemž oba nebyly nikdy zařazené do běžné služby, létat s nimi mohli pro jeho náročnost pouze instruktoři. Mezitím se ale v osvobozeném Československu rozhodlo o pokračování výroby jak motoru Argus As-410 (pod označením Walter M-410), tak vrtule Argus L-22 (přeznačené na V-22), neboť se pokračovalo ve výrobě Arad (Avia C-2) pro čs. letectvo.



Švýcaři se tedy mohli vrátit k původní koncepci a světlo světa spatřily dvě finální verze - P2-05 pro pokračovací výcvik techniky pilotáže, a P2-06 pro přístrojový výcvik. Tato verze se zamýšlela i pro střelecký a bombardovací výcvik.B yl postaven minimálně jeden ozbrojený prototyp, nepodařilo se mi však nikdy nalézt jakoukoliv potvrzenou zmínku o tom, že by byly běžně vyzbrojené i sériové kusy. Ani letová či technická příručka žádnou takovou zmínku neobsahují, nicméně doposud je zvěst o "ozbrojených" P2-06 velmi rozšířená i mezi majiteli a piloty P2.

První sériové Pilatusy P2 byly vyrobené v roce 1947, poslední v roce 1950. Výroba dala dohromady 55 kusů, jeden prototyp P2-01 posléze přestavěný na P2-03, jeden statický P2-02 na pozemní zkoušky, jeden P2-04, 26 P2-05 a 26 P2-06. V době, kdy se první letouny začaly zavádět pro výcvik, byla už ale ve světě situace zcela odlišná. Německo válku opět prohrálo, Švýcarsko nakoupilo z válečných přebytků množství amerických stíhacích P-51D Mustang a logicky také cvičné AT-16 (amerikanizovaná verze kanadských Harvardů), pro P2 tedy brzy přestalo být uplatnění ve výcviku, navíc se již rychle blížila doba trysková a pro tento účel Pilatus zkonstruoval moderní cvičný P3 s příďovým podvozkem, jež se stal přímým předchůdcem následné řady PC-7, PC-9 a tedy i současných, Beechcraftem v USA vyrobených AT-6 Texan II (a aby se kruh uzavřel, v Kanadě nazývaných Harvard II). Pilatusy P2-05 a P2-06 byly tedy záhy přesměrovány do nové role, a to strojů pro kurýrní službu a kondiční létání. V této roli zůstaly překvapivě dlouho. Poslední kusy byly vyřazeny až v roce 1981, když už ostatní "vrstevníci", ať už v podobě Texanů/Harvardů, Arad, Jaků-11 a Milesů Master dávno, i desítky let, nanejvýš odpočívaly v muzeích, či v soukromých rukách. S výjimkou Harvardů SAAF (Jihoafrického letectva), které sloužily až do roku 1995, o čemž se můžete dočíst na jiném místě tohoto čísla.



Po vyřazení ze služby byly letouny nabídnuty soukromým vlastníkům. V té době už ve světě sílilo "warbirdí hnutí", a proto byl o ně poměrně velký zájem. Rychle se tedy dostaly do civilního provozu jak v domácím Švýcarsku, tak ve Velké Británii, Francii, USA, Belgii, následně v Německu a nakonec v roce 2012 i v České Republice. Zejména z počátku, v 80. letech, byly velmi populární jako představitelé "špatných hochů" jak na leteckých dnech, tak ve filmu. Nejeden byl přebarven a někdy i upraven, aby představoval "jistý nacistický", či dokonce japonský letoun. V 90. letech jejich obliba začala klesat, jednak kvůli náročnější údržbě, srovnatelné s "plnokrevníky", a jednak proto, že se větší hráči na poli warbirdů začali orientovat na stále více rostoucí počet skutečných Messerschmittů a Buchónů, či jiných plnokrevníků. A tak zůstávaly P2, zejména v Británii, jaksi stranou zájmu. V poslední době začalo docházet k rostoucímu zájmu o ně zejména v Německu, kde pozvolna roste hrdost na svojí technickou historii i z období, která jsou na veřejnosti stále jaksi tabuizována.

Počet dnes letuchopných Pilatusů P2 odhaduji na jedenáct, zhruba čtyři v Německu, stejný počet ve Švýcarsku, jeden v USA, jeden v Belgii a jeden u nás, v Plzni, Líních, v Hangáru 3, ve spolku Classic Trainers.

Koupě letadla

Proč ale zrovna tohle éro a jak jsem k němu přišel? Zjednodušeně proto, že jsem v určitý moment pochopil, že splnit si svůj dětský sen, tedy létat plnokrevnou stíhačku ze druhé světové, lze vlastně jenom tak, že si takové éro člověk koupí. Že se nestane, aby k někomu kdo létá „jen“ třeba Trenéry někdo přišel a řekl „hej chlapče, pojď mi lítat moji P-40“. Takhle vypadají možná vlhké letecké sny, nikoliv realita. A jelikož jsem si tehdy spočítal, že abych si na nějakého pořádného warbirda našetřil, musel bych chodit do práce cca 360let, řekl jsem si, že se tomu alespoň pokusím přiblížit. Začali jsme s kamarády pořízením Harvardu (AT-6C), který má sice samá pozitiva, ale jedna věc mu chybí - rychlost. I když ho člověk rozdráždí v klesání, tak víc než nějakých 380 km/h z něj nedostane, protože to je mezní hodnota. A to mi tehdy přišlo nějak málo. Kdybych tušil, že ten nesmyslný vlhký sen se mi splní a zalétám si Jak-3 a Spitfire, asi by mi to stačilo. Ale kdo to mohl tehdy vědět. Dumal jsem, které cenově dostupné éro by mi můj sen o rychlosti mohlo splnit.

V červenci 2012 jsem listoval časopisem Aeroplane a narazil jsem na dobovou fotografii Pilatusu P2. Ale ano, Pilatus, vždyť ho znám, již jako malý kluk si vybavuji článek v Letectví z roku tuším 1982 o firmě Pilatus, a tam jsem jej poprvé viděl! Zní to trochu naivně, ale v ten moment jsem měl jasno. Začal jsem o P2 zjišťovat co nejvíc údajů a zjistil jsem, že tohle éro by se mi mohlo líbit. Ale bylo tu mnoho otázek. Za prvé, tyto letouny se dochovaly ve velice malém množství, což je v ostrém kontrastu s počtem stovek dochovaných T-6. Dále bude problém s náhradními díly, neboť na draku bylo využito dílů z Messerschmittu Bf-109D/E, stejně tak motor Argus 410 se dochoval ve velmi malém počtu a i tak byl známý svou poruchovostí. A také nebývají moc často na prodej, vlastníci si je většinou drží.



Ovšem jsou tu naopak i jistá pozitiva. Jejich cena není nějak přemrštěná, pohybuje se na úrovni vybaveného moderního ULL, nebo nepříliš olétaného Z-526. Je svižnější než T-6, sice ani ne tolik v cestovním letu, ale především v klesání, vždyť jeho nepřekročitelná rychlost je 600km/h! I spotřeba je „jen“ kolem 105l/h v průměru (cca 130 při létání akrobacie, 96 při cestovním letu). Při hlubším studiu jsem zjistil, že má poměrně dobrý „safety record“, smrtelné havárie byly výjimečné a to většinou vlivem pilotovy chyby, nikoliv letadla jako takového (pozn. v době psaní tohoto článku se v Heringsdorfu, na ostrově Usedom na severu Německa, zřítil Pilatus P2-06, v němž zahynul majitel muzea Hangár 10. Údajně díky chybné technice pilotáže po otevření nezajištěného krytu motoru ve výšce 40m po vzletu. Víc se v daný okamžik neví. Jedná se o první smrtelnou havárii za dobu civilního provozu, tedy za téměř 40 let).

Ale hlavně, za situace, kdy jsem byl vlastně smířený s tím, že si plnokrevníky nikdy nezalétám, jsem v tomto letounu viděl nejbližší stupínek na cestě k nim.

Velmi brzy jsem se rozhodl, že do toho rizika půjdu. Znáte to. Něco vám vleze do hlavy, vy se těšíte, potenciální problémy bagatelizujete a vše záleží na tom, jestli



airfoto.jencik.net
Miloš Jenčík

se vám to všechno podaří zrealizovat dřív, než vychladnete. Pokud ne, hodíte to za hlavu a jedete dál. Pokud ano, ušijete si na sebe bič a nezbyde vám, než tu hru nějak hrát dál. Četnost prodeje nějakého P2 je tak jednou za dva až čtyři roky. Na tu dobu jsem si plánoval, jak naspořím prostředky na koupi a bude to. Anebo mezitím vychladnu. Co ale čert nechtěl, uplynuly dva týdny a na inzertním serveru se objevil Pilatus P2-05 s číslem U-110.

Můj život, to jsou dlouhá období neaktivity protkaná mimořádně rychlými rozhodnutími a změnami. Jedno takové období jsem měl tehdy, byl jsem jednoznačně orientovaný k dosažení cíle a některé překážky jsem neviděl. Bylo to dobře, nebo špatně? No, kdybych je viděl, nebyl by Pilatus. Ale taky bych si ušetřil spoustu nervů a i peněz. Nicméně takhle jsem tehdy neuvažoval, rychlé jednání o financování, kvůli kterému jsem se dočasně zadlužil, kontaktovat majitele, začít sbírat data, předběžně dojednat údržbu, dohodnout si návštěvu na prohlídku letadla. A pak jeden důležitý moment, kterému jsem tehdy nevěnoval příliš pozornosti. Asi týden po vydání inzerátu k nám do Plzně totiž přijel Wolfgang Hübel, německý inspektor FAA, udělat roční prohlídku Stearmana a Harvarda, provozovanými společně v Líních. Při večeři na zahrádce v Plzni jsem se ho zeptal, co ví o Pilatusu P2. Podíval se na mně a povídá – to není standardní letadlo, jako T-6, Stearman nebo další. Nejen, že nemá standardní Osvědčení Letové Způsobilosti, ale je náročné na provoz i údržbu. Ale že víc o tom neví, nicméně mi dá kontakt na svého kamaráda Dietera Gehlinga, má na Pilatus P2 servis, ať se s ním dohodnu a že mi udělá předkupní prohlídku. Neudělal jsem to, nezavolal mu, protože jsem se (správně) bál, že mi to bude rozmlouvat. Byl jsem rozhodnut se s tím nějak poprat.



Mezitím jsme se s kamarádem Milanem jeli na éro podívat. Bylo v Anglii, na letišti v Rochesteru, hrabství Kent. Čekáme u hangáru, než Richard, majitel letounu, přijede. Byl jsem zvědav, jak vypadá. Dle velice kultivovaného písemného projevu jsem čekal, že to bude nějaký gentleman, třebas manažer jakési velké firmy, který prodává Pilatus, aby si mohl koupit kupříkladu Spitfire. Čekal jsem, že na letiště přijede svým fárem, ovšem oblečený spíše sportovně. První dojem nám však vyrazil dech. Přišel muž oblečený v obleku, a my si připadali jako chudí příbuzní. No, jestli jsme se taky neměli radši nějak oháknout...

Richard otevřel hangár a mě spadla brada. Před námi se doslova tyčil na svých dlouhých nohách letoun, který svým ostře řezaným tvarem čelní masky motoru dával najevo, že není žádný pivovarský valach, ale závodní kůň. Byl daleko větší, než se mi z fotografií zdálo. Lze říci, že to byla láska na první pohled. Neboť bylo odpoledne a blížila se zavíračka letiště, dohodli jsme se, že jej vytáhneme a prohlédneme až druhý den. Zatím, že si projdeme papíry. A zda pro ně Richardovi pomůžeme do auta. Čekal jsem, že na parkovišti bude přinejmenším Bentley, Rolls-Royce, Mercédes nebo alespoň Volha, nicméně přišel další šok. Stál tam malý, ušmudlaný a prorezlý, circa dvacet let starý auťáček, nějaká Suzuki nebo co to bylo. Aha. Tady něco nehraje. Zjistili jsme až po chvíli, na hotelu při studiu dokumentace, že Richard je učitel na střední škole a právě přijel po vyučování, proto ten oblek. Tak přeci jen jsme za tím západem pořád ještě ve skluzu. V Británii si středoškolský profesor našetří na takovouhle mašinu a dokáže ji šest let provozovat. Tak až si budou u nás moci učitelé dovolit stejné koníčky, pak teprve bude možné prohlásit, že jsme „dohnali a předháníme“.



Druhý den jsme mašinu viděli poprvé venku v plné kráse. Čas nezbýval, proto jsme ji jen prolezli a podívali se, jak ji Richard nahodil a odmotoroval. Ten zvuk mě dostal do kolen, bylo to, jako když se probudí lev… Více času však nezbývalo a vydali jsme se domů. Byl jsem rozhodnut pro koupi. Vlastně všechny další kroky, které jsem podnikl, byly jen k tomu, aby se podařilo dostat letoun domů ještě před zimou. Podepsat smlouvu, poslat peníze, zařídit pojistku a co nejdříve pro něj vyrazit. Došlo k tomu koncem října 2012. Ano, přesně dva měsíce od doby, kdy vyšel inzerát!



Zajisté si teď někdo věci znalý řekne, co je to za volovinu, kde je nějaká předkupní prohlídka nebo zkušební let. Ale je to tak. Já, tehdy ještě vcelku mladý, jen něco málo po Kristových letech, jsem prostě tak strašně moc chtěl alespoň jednou letět něčím rychlejším, s vidlicovým dvanáctiválcem, že jsem byl ochotný podstoupit obrovské finanční riziko. Že to koupím, zalétám si s tím a postavím to do kouta hangáru. Ale tak hrozné to přece nebude. Nemůže! Kdybych býval věděl...

Přeškolení proběhlo poměrně svižně. Jednak díky tomu, že už jsem měl něco nalétáno na T-6, jednak proto, že to je ve své podstatě jen větší a technicky přiměřeně složitější Z-526 křížená s L-200. Takže jeden vývoz ze zadního sedadla, kde jsem jen koukal, jak to Richard létá, pak dva lety ve dvojím zepředu, třetí rovnou sólo. Vlastně teprve tehdy mi začalo docházet, k čemu jsem se to uvázal. Letoun létal fantasticky, tedy co se pilotáže týče. Z hlediska motoru mi přišlo, že tam něco trochu nehraje, možná výkon se mi zdál nižší, než jsem čekal. Ale bylo to až nad ústím Temže, za podmračeného podzimního mokrého anglického dne, když jsem při návratu z prvního sóla, při klesání rychlostí asi 400km/h, za vrnícím dvanáctiválcem zjistil, že… že je to tady! Rok 1940 se vrátil, byť jen na chvíli.

Po okolí Rochesteru, tedy hlavně směrem k ústí Temže, jsem ještě pár letů udělal, přistával jsem i na letišti Manston, než ho zavřeli. Přišel čas na první zhodnocení, zda je to opravdu to, co jsem čekal. No, částečně. Dojem z letadla - parádní. Vrčí jako plnokrevník, sedí se v něm jako ve stíhačce, pohled z kokpitu je takový, jaký jsem si představoval. Při vzletu samotném jsou výkony dobré, při stoupání ovšem nic moc. V horizontu letí jako Harvard, ovšem daleko větší roli hraje čistota techniky pilotáže. Silnější Harvard to vždycky nějak urve výkonem, Pilatus potřebuje citlivou ruku. Kde to ovšem splňovalo moje očekávání více než na jedničku, bylo klesání. Rozjíždí se svižně, rychlost drží, pocit je opravnu prvotřídní. Jo, tak takhle nějak jsem to chtěl...

A proces pokračoval. Poslat na britský letecký úřad formulář o změně vlastníka, změnit pojistnou smlouvu, požádat belgický a německý letecký úřad o povolení k přeletu, počkat na počasí, a pak už jen po trati Rochester – Kortrijk – Saint Truiden (první den) a Saint Truiden – Reichelsheim – Plzeň Líně (třetí den, po přechodu fronty) domů. Cesta to byla krásná, epická, a do jisté míry zlomová, protože jak se ukázalo, předznamenala výraznou změnu v mém životě, byl to jeden z posledních dní klidného „starého leteckého života“ a divočejšího „nového“, který mě v příštích letech čekal a Pilatus v tom hrál podstatnou roli.

Bylo to vlastně už na cestě domů, kdy se mé tušení, že něco není s érem zcela v pořádku, začalo vyplňovat. Nejen, že až při delším letu se ukázalo, že únik oleje z motoru je větší, než by bylo zdrávo. Dokonce jsem na průletech při tankování paliva musel pod letoun dávat hadry, abych nezpůsobil ekologickou katastrofu, již pouhá hodina na zemi stačila k vytvoření obrovské louže. Ale především při příletu do Plzně, na okruhu, jsem najednou cítil, že chod motoru není pravidelný a jaksi „pulsuje“. Co to je? Vrtule? O něčem takovém Richard hovořil. A sakra.

Tak, a najednou přišlo vystřízlivění a kocovina. V hangáru stál krásný, leč ošoupaný, komplikovaný letoun, a jak se ukazovalo, i plný různých potíží a vyžadující více než důkladnou péči. A teď kudy dál.



První otázka zněla, zda jej nechat na původní britské registraci nebo přejít na českou. Již tehdy mi mnoho lidí říkalo, ať jej rozhodně nechám na G, že je to lepší, někteří dokonce radili, ať se s ničím nepárám a dám to na „N“, a vesměs mě všichni zrazovali od převodu na OK. Jenže ona je situace trochu komplikovanější. Mít u nás letoun v kategorii Experimentál, či na Permit to Fly na cizí registraci, to není žádná výhra, jako do jisté míry může platit u letadel ve standardní kategorii. Každá země má totiž pro takovéto letouny svoje odlišná pravidla a většina laicko-odborné veřejnosti nemá o jejich existenci ani tušení. Třeba omezení provozu, zvláštní požadavky na údržbu a její schvalování a především časově dost náročné prodlužování letové způsobilosti. Konkrétně u letounu s britským Permit to Fly to znamená jednou ročně přeletět do Británie, neboť v zahraničí se CAA Permit to Fly prodlužovat nedá, pozvat inspektora technika, pak test pilota, který letoun zalétne, a na obojí se čeká klidně až tři měsíce. A pak najednou oznámí termín, kdy dorazí. Žadatel se s tím musí poprat, což s ohledem na mou po světě rozlétanou profesi není tak snadné. Pak i autorizace údržby, schvalování, audity… ne, prostě půjde na OK.



Mé nadšení však zprvu Úřad pro Civilní letectví nesdílel. Dnes to již chápu, chvíli co chvíli přijde někdo s nápadem, jako že ve svém zkušeném věku 18let a obrovskou jednoroční praxí ve stavbě modelů postaví dřevěného Spitfira 1:1 s motorem z auta a podobné věci. Takže jsem se při prvním kontaktu zjevně jevil jen jako podobný snílek. No, pravda, když si na to s odstupem pár let vzpomenu, celkem jsem takovým snílkem vlastně také byl. Takže po prvním telefonátu s ÚCL na toto téma jsem seděl v kavárně na Suchdole, zpráskaný jako pes, koukal do kafe a říkal si, panebože, co já jsem to za idiota, co jsem to pořídil za nesmysl, co s tím teď budu dělat...



Byl podzim. Po zoraných polích se prohánět studený vítr, v ztemnělém koutě hangáru stál spolu se Stearmanem a Harvardem Pilatus P2-05. Najednou mi začalo docházet, co jsem to udělal za hloupost. V blízké budoucnosti mě čekalo vyřešit únik oleje a hned potom převod na české značky. Do toho se do mé mysli víc a víc vkrádaly pochybnosti o mém duševním zdraví. Cos to ty osle vymyslel za krávovinu?

Pokračování příště



Harvardy v Jižní Africe

aneb více než padesátiletá historie typu v SAAF

text: Radim Vojta
zdroj: kniha AT-6 Harvard in South African Service, Dave Becker, Winston Brent, 1995
konzultace: Geoff Timms, The Harvard Club of South Africa



Představovat historii letounu, jehož typové označení má mnoho variací, od firmeních (NA-26, NA-54 až po NA-168), přes vojenské (BC-1, AT-6, T-6 Texan), námořní (SNJ) až po britské Harvard, by samo o sobě zabralo několik celých čísel našeho časopisu, což není proveditelné. Zaměříme se tedy nyní na jednu významnou část jeho historie, která je nám skrze naše dva Harvardy blízká. A tou je jejich služba v letectvu Jihoafrické republiky, tedy v SAAF (South African Air Force).

Zemí, v jejichž letectvech Texany a Harvardy létaly, je opravdu mnoho. Zjednodušeně řečeno, byly to téměř všechny země tehdejšího západního světa a pár východních, jako SSSR (kde ale probíhaly jen zkoušky, do služby zavedeny nebyly) a Jugoslávie. Jako zajímavost si můžeme uvést, že jedna jeho vývojová větev, s pevným podvozkem a slabším motorem, známá jako NA-57 a NA-64 (v Kanadě Yale) se jako kořistní materiál, ke kterému se německá Luftwaffe dostala v roce 1940 po vítězství nad Francií, dostal dokonce za dob Protektorátu i k nám, kdy je využívaly letecké školy v Prostějově a Olomouci, ale ive Zbraslavicích. Jižní Afrika ovšem v tomto seznamu provozovatelů zastává významné místo a to zejména proto, že používala Harvardy mimořádně dlouho, až do poloviny 90. let. Příčinou bylo mezinárodní embargo kvůli Apartheidu, a tedy až po jeho zrušení mohlo dojít k jejich náhradě za modernější techniku, konkrétně švýcarský Pilatus PC-7 Mk.II, a to po dlouhých více jak padesáti letech provozu.

V období před druhou světovou válkou probíhal výcvik pilotů v Jihoafrické republice, od roku 1934 nezávislé, ve třinácti civilních elementárních školách a ve vojenské Centrální letecké škole, Central Flying School (CFS) na Zwartkop Air Station.

Pár dní poté, co Velká Británie vstoupila 3.9.1939 do války s Německem, vstoupila do války na straně Spojenců i JAR a to přes silný odpor části veřejnosti. Po vypuknutí války se civilní školy spojily do několika větších a 26.2.1940 bylo ustaveno Velitelství výcvikového letectva, Training Command. K výcviku se tehdy používaly pro základní fázi Tiger Mothy, Magistery a další typy lehkých letounů, pro pokračovací výcvik dvouplošníky Hawker Hart, Hind a Audax, dodané již dříve britským RAF.

První zkušenost s pokročilým cvičným letounem, Harvard Mk.I, získalo SAAF již v roce 1940, když byly z dodávky pro Rhodésii vyčleněny tři kusy, které byly sestaveny v Durbanu a poté přeletěny do Zwartkopu, kde je přebrala No 1 Flying Training School (FTS). SAAF jim přidělilo čísla 1301, 1302 a 1303.

Zde je nutné říci, že Harvard Mk.I bylo v mnoha ohledech dosti odlišné letadlo od pozdějších Harvardů Mk.IIa a III. Mělo mimo jiné konstrukci trupu potaženou plátnem a odlišně tvarované ocasní plochy. Americké ekvivalenty byly značené BC-1. V této ranné fázi se Harvardy díky své koncepci se zatahovacím podvozkem a stavitelnou vrtulí používaly především pro přeškolovací výcviky na moderní stíhací letouny.

V tomto stavu, s pouhými třemi Harvardy, setrvávalo SAAF i v dalších letech. Letouny byly postupně převedeny k 6.sqn a posléze 10.sqn SAAF, kde sloužily při přeškolování na Curtiss Mohawk (ekvivalent našim letcům z Francie známým letounům Curtiss Hawk 75). Harvard čísla 1301 byl zničen při havárii 7.srpna 1942, přičemž zbylé dva pokračovaly nějaký čas ve výcviku, aby byly ke dni 1. května 1944 vyřazeny ze služby a převedeny jako instruktážní draky pro výcvik pilotů.

To už ale SAAF nějakou dobu jelo naplno ve výcviku pilotů pro válečné účely. Po vypuknutí 2. světové války na celém světě vyvstala potřeba vycvičit ohromné množství pilotů. Nejinak tomu bylo i v případě RAF, britského Královského letectva. Ovšem podmínky k výcviku nebyly v Británii příliš vhodné. Země je poměrně malá a už tak byla přeplněná bojovými letouny či školami pro operační výcvik. Ani známé

anglické počasí situaci neusnadňovalo. Británie tedy zavedla Výcvikový letecký plán (British Commonwealth Air Training Plan, BCATP, resp. Empire Air Training Scheme, EATS), což byl společný výcvikový program pro Británii, Kanadu, Austrálii a Nový Zéland. Tím došlo k přesunu podstatné části výcvikových kapacit do bezpečných oblastí, kde bylo možno se cvičnému létání věnovat naplno a bez rizika nepřátelské činnosti. A v podstatně lepších meteorologických podmínkách. Zejména přínos Kanady byl pro tento účel ohromný, vycvičila těžko uvěřitelných 131 500 členů posádek letadel, k tomu se snad dostaneme časem samostatným článkem.

Výcvik podle těchto plánů probíhal shodně, jako v RAF, podle stejných osnov a stejné metodiky, a na stejných typech letounů. Po prvotním výběru prošli adepti pilotního řemesla Základním (elementárním) výcvikem u EFTS (Elementary Flight Training School), kde se na jednoduchých letounech, zpravidla De Havilland Tiger Moth či Boeing Stearman, ale i Fleet Finch a později Fairchild Cornell, seznámili se základy pilotáže, nalétali zhruba 50h a zároveň došlo k prvotní selekci, zda je kandidát pro další letecký výcvik vhodný. Někdy se pro snížení nákladů prvních pár hodin odlétalo ještě v Británii a do dalších zemí na pokračování výcviku chodili již jen vhodní adepti. Po úspěšném ukončení elementární fáze výcviku přešli letci do tzv. pokračovacího výcviku (Advanced Training), jehož první část probíhala v SFTS (Service Flying Training School). Zde již výcvik probíhal rozdílně pro budoucí piloty stíhacích letounů, na jednomotorových typech Harvard, Miles Master a zpočátku i vysloužilých bojových letounech jako Fairey Battle, přičemž piloti bombardérů pokračovali na dvoumotorových Airspeed Oxford, Avro Anson, případně Cessna T-50 Bobcat. Zde nalétali 70-100h. Ke konci pokračovacího výcviku přecházeli piloti do tzv. (P)AFU, (Pilot`s) Advanced Flying Unit, pilotní škola pokračovací, a to na stejných typech letadel. Poté přišel třetí stupeň, operační, v takzvaných OTU (Operational Training Unit), kde se již seznamovali s konkrétními bojovými letouny a jejich použitím. Tento stupeň již často býval zpět v Británii. Ve výcvikovém schématu v průběhu války samozřejmě docházelo ke změnám, včetně toho, že se v samém závěru i EFTS a SFTS přesunuly zpět do Británie, ale to není podstatou tohoto článku.

Jižní Afrika ale přímo k BCATP nepřistoupila. K dohodě docházelo postupně a vznikly samostatné programy. První smlouva o výcviku mezi Velkou Británií a Jižní Afrikou vznikla 1.června 1940, kdy byl podepsán tzv. "von Brookham agreement", podle nějž vznikly čtyři EFTS, čtyři SFTS a tři Air Observer School pro výcvik navigátorů. JAR měla poskytnout pozemní vybavení a Británie letouny. Tato dohoda byla o něco později rozšířena a tím vznikl dne 23.června 1941 JATS, Joint Air Training Scheme, tedy Společný letecký výcvikový program. Díky tomu došlo v Jižní Africe k mohutné výstavbě nových letišť a zázemí a výraznému zvýšení počtu letounů. Do země byly ve velkých počtech dováženy letouny Fairey Battle, Oxford, Anson, Tiger Moth a Miles Master.

Posledně jmenované Mastery Mk.II začaly nahrazovat v pokračovacím výcviku zastaralé dvouplošníky Hawker Hart. Mastery byly rychlé letouny s výbornými letovými vlastnostmi a dokázaly velmi dobře připravit piloty na přechod na stíhací Spitfiry, Hurricany a další typy. Bohužel dlouhá cesta lodí do Jižní Afriky se na většině z nich podepsala. Zejména na jejich dřevěné konstrukci. Stejně tak jejich hvězdicový motor Bristol Mercury byl citlivý nejen na hrubé zacházení od pilotních žáků, ale i na všudypřítomný prach, který se do nich při provozu dostával. Mastery se v Jižní Africe, narozdíl od domácí Velké Británie, začaly stávat poruchovými. Velké množství letounů bylo poškozeno či zničeno při nouzových přistáních po vysazení motoru, nebo dokonce i po destrukcích draku za letu. Důvěra v Mastery šla rapidně dolů, o následných problémech s pokračováním výcviku ani nemluvě. Do prosince 1941 byl počet letuschopných Masterů snížen na pouhou jednu třetinu.

Řešení se ale našlo brzy v podobě Harvardu, s nímž už SAAF určité zkušenosti mělo. V půlce roku 1942 bylo rozhodnuto o přezbrojení tří SFTS na dvoumotorové Oxfordy a zbývajících čtyř SFTS na Harvardy. Prvních 49 kusů dorazilo 22.října 1942, další přicházely vzápětí. V této první vlně (když nepočítáme tři Mk.I z roku 1940 a několik dalších "jedniček" získaných z Rhodézie jako neletové postupové trenažéry) byly všechny letouny verze Mk.IIa, což byla britská verze odpovídající americkým AT-6C a námořnickým SNJ-4. Všechny byly dodány v souladu se zákonem o půjčce a pronájmu (Lend - Lease) primárně do Velké Británie, která je obratem přidělila do Jižní Afriky. Fyzicky ovšem letouny putovaly do místa svého určení přímo z USA. Každému stroji bylo tedy přiděleno jednak standardní RAF sériové číslo (dvě písmema+tři číslice), tak evidenční číslo SAAF, sestávající ze čtyřmísté



číslice počínající sedmičkou (7001-7633). Tato cifra byla po většinu doby u SAAF namalována velkými čísly na boky trupu a stala se tak charakteristickým identifikačním znakem jihoafrických Harvardů po následujících několik desítek let.

První výcvikový kurs nových cvičenců začal u 27AS (Air School) v Bloemspruitu, která měla k dispozici kromě 58 Harvardů Mk.IIa i 121 Milesů Master Mk.II. Velmi brzy se ukázalo, že Harvard je oproti Masteru sice pomalejší a při přistání měl větší tendenci k vybočení v poslední fázi výběhu a tedy i k hodinám, ale měl díky větší zásobě paliva delší výdrž. Díky tomuto faktu a také proto, že daleko lépe snášel horké a prašné prostředí Jižní Afriky, dosahoval daleko větších náletů a jeho výcviková hodnota oproti Masteru výrazně vzrostla. V té době již všechny původní Harvardy Mk.I sloužily pouze jako pozemní instruktážní pomůcky pro přechod žáků základního výcviku (z EFTS) do pokračovacího v SFTS. Jak Harvardy u všech čtyřech SFTS nahrazovaly Mastery, docházelo k jejich přesunu k 11.OTU pro operační výcvik pilotů, kde sloužily jako předstupeň před přechodem na stíhací Kittyhawky. Nakonec je ale Harvardy nahradily i tam.

Doposud nejpoužívanější Harvardy Mk.IIa, vycházející z AT-6C a SNJ-4, měly z důvodu šetření strategickými materiály zadní část trupu a ocasní plochy vyrobené ze dřeva. Díky nepříliš dobré zkušenosti s celodřevěnými Mastery je SAAF pozorně sledovalo, ačkoliv se nakonec ukázalo, že v případě Harvardů k žádným problémům, natož destrukcím za letu nedocházelo. Přesto SAAF využilo první příležitosti, a když začaly být k dispozici kovové trupy, začalo je na Harvardech IIa měnit. V té době začaly přicházet i celokovové verze Harvard Mk.III, odpovídajícím americké verzi AT-6D/SNJ-5. Největší odlišností bylo použití 24V systému oproti původnímu 12V. Postupně ale i zde docházelo k unifikaci a po čase byly i verze IIa modifikovány na 24V, čímž se letouny fakticky sjednotily v jednu verzi. Celkově bylo za války k SAAF dodáno 633 Harvardů, z toho většina byla verze IIa.

V průběhu roku 1945, když potřeba nově cvičených pilotů začala klesat, začalo docházet i k redukci množství výcviků u SAAF. SFTS byly postupně rušeny, až zůstala poslední, 22AS. Velké množství Harvardů bylo uskladněno a čekalo na svůj další osud. Harvardy se v jihoafrickém prostředí velmi osvědčily a jejich provozní spolehlivost dosáhla v červenci 1945 hodnoty 86,2%. Srovnejte s dřívější hodnotou 33% u Milesů Master. Koncem roku 1945 došlo ovšem ke zrušení i poslední jednomotorové SFTS, 22AS, a letouny byly převedeny k 24AS (Air School), provozující do té doby dvoumotorové Oxfordy. Válečný výcvik ustal, v Jižní Africe se nacházelo 555, Harvardů (379 Mk.IIa, 176 Mk.III). Z nich 108 bylo provozuschopných, zbytek uskladněn čekal na svůj další osud. V souladu se zákonem o půjčce a pronájmu bylo 300 Harvardů v srpnu 1946 převezeno do Velké Británie, zbytek byl odkoupen a zůstal u SAAF.

S koncem války pomalu doběhl i program JATS, což znamenalo uložení stále většího počtu letounů. Po navrácení části letounů zpět do Velké Británie zůstalo v JAR kolem 250 letounů.

Jako i leckde jinde na světě způsobila redukce pro válečné potřeby vystavěného letectva na zatím vcelku nevyjasněné mírové stavy obrovské přebytky materiálu a personálu, a s tím logicky spjatou jakousi kocovinu. Postihlo to v prvních poválečných letech i SAAF, které uložilo velké množství z Harvardů, které si ponechalo, a zbytek využívalo kromě výcviku i k vlekání terčů ve střeleckých školách a k průzkumu počasí. Letectvo bylo i personálně zredukováno v podstatě jen na úroveň základních kádrů nutných k udržení provozu. Plány letectva z konce roku 1946 nicméně počítaly, že po transformaci na mírový provoz bude SAAF potřebovat přibližně 200 Harvardů, rozmístěných po dvaceti k stíhacím (jednomotorovým) perutím pro udržovací výcvik, dále deset pro výcvik instruktorů, třicet pro pokračovací výcviky žáků, osm pro vlekání terčů a zbytek jako záloha.

Letectvo se postupně vrátilo k předválečnému systému zapojení civilních škol do výcviku pilotů, kdy vzniklo pět UATG (Union Air Training Group). Výcvik sestával ze čtyř fází střídavě rozložených mezi civilní UATG a vojenskou CFS, Central Flying School, kde v první, tříměsíční fázi cvičenec nalétal 50h na Tiger Mothu, aby poté přešel k CFS a tam v průběhu měsíce nalétal 40h na Harvardu. Na tuto velmi intenzivní úvodní část navázal poněkud volnější výcvik opět v civilní UATG, kde žák nalétal na Harvardu za 11 měsíců dalších 80h, aby se vrátil zpátky k intenzivnímu výcviku v CFS, kde jej čekalo finálních 40h v průběhu posledních třiceti dní. Tento kombinovaný systém vydržel s drobnými organizačními změnami včetně přejmenování UATG na AATW (Auxiliary Air Training Wing) až do roku 1955, kdy se výcvik definitivně vrátil do letectva.

Další využití v tomto období Harvardy našly u pomocných jednotek (Auxiliary Squadrons), což byly jednotky složené ze záložníků, členů ACF (Active Citizen Force), přiřazené k aktivním jednotkám (PF - permanent force), se kterými často sdílely technický personál a instruktory. Tím došlo k posílení stálých jednotek, které byly v poválečných letech silně zredukovány a udržely si jen nutné základní kádry. Tyto jednotky byly sice zpravidla vyzbrojeny bojovými letouny (Spitfire, Ventura), ale pro účely výcviku stále používaly větší množství Harvardů. Tento systém vydržel do konce čtyřicátých let, kdy byly jednotky sloučeny a přejmenovány, a tím celý koncept pomocných jednotek zanikl. To se ovšem již měnila situace ve světě a spolu s tím přicházelo velké oživení provozu Harvardů na nebi Jižní Afriky. Ta sice zůstala poněkud stranou bipolárního rozdělení světa (byť Korejské války se zúčastnila na straně vojsk OSN), ale pozvolna v ní a v jejím okolí začaly sílit jiné problémy, které vyústily v určitou izolaci JAR, což ovšem mělo bezprostřední dopad na provoz Harvardů, neboť nemožnost získat za ně v době mezinárodního embarga náhradu prodloužilo jejich život v SAAF až do poloviny devadesátých let, tedy zhruba o třicet až čtyřicet let více, než v jiných zemích.

V roce 1949 vypukly mezikmenové boje v oblasti Weenen, což vyústilo k prvnímu použití Harvardů v nové roli, tedy jako průzkumných letounů pro potřeby jihoafrické policie. Ve stejné roli byly v tomtéž roce využity při nepokojích v oblasti Pietermaritzburgu a Durbanu. Zároveň, byť pro účel výcviku, došlo k vyzbrojení prvních 34 Harvardů kulomety Browning ráže .30. Do září 1959 jich bylo vyzbrojených již 86.

S rostoucím zapojením do Korejské války rostla i potřeba výcviku nových pilotů, počet Harvardů u CFS rostl, pozvolna docházelo k zprovoznění uložených letounů. Z hlediska jejich vybavení došlo k první významnější změně, mající vliv na jejich vizáž, a tím byla výměna radiostanice za novou VHF/RT STR.9X, kdy došlo k odstranění velkého sloupku před pilotním prostorem, z nějž byla natažená drátová anténa k SOP. Místo něj byla instalována klasická prutová anténa.

Nicméně s rostoucí potřebou Harvardů, zejména pro výcvik, se přestalo dostávat uložených letounů z válečných zásob a vznikla potřeba získat někde další stroje. Za tímto účelem bylo odkoupeno od americké firmy Volitan Aircraft Services mezi lety 1952 a 1956 dalších 95 letounů. První várka, 65 kusů, sestávala z různých letounů verzí AT-6A a AT-6C od USAAF, dále SNJ-3 a SNJ-4 od US Navy a několika kusů od civilních provozovatelů. Letouny byly před dodáním upraveny všechny přibližně na standard AT-6D (se 24V elektrickým systémem) a dále modifikovány pro použití u SAAF, kupříkladu bylo zjednodušeno ovládání palivového systému a obrácen smysl ovládání bohatosti směsi karburátoru, čímž se sjednotily s dřívějšími Harvardy Mk.IIa a III z válečných dodávek. Tyto letouny, dodané mezi červencem 1952 a zářím 1953, dostaly přidělené navazující čísla SAAF, tedy 7634 až 7698. Oba v ČR provozované SAAF Harvardy, plzeňský 7696 a točenský 7678, tedy spadají do této dodávky. Více o jejich konkrétní historii si povíme později.



Dalších 30 dodaných letounů bylo verze T-6G. Tato poválečná verze nebyla nikdy vyráběna od nuly v továrně, vždy se jednalo o přestavby starších kusů původních verzí. "Géčka" se od nich lišila jiným hydraulickým systémem, větším objemem palivových nádrží a z vnějších identifikačních znaků prosklením kabiny s menším množstvím "šprušlí" a vrtulovým kuželem, který u starších modelů nebyl nikdy použit, byť u SAAF byly kužely časem stejně sejmuty. Zároveň ale měly křidélka s menší výchylkou (15 stupňů nahoru i dolu, zatímco původní měly 30 nahoru a 15 dolů), čímž sice kleslo zatížení křídla při akrobacii, výrazně ale klesla rychlost otáčení kolem podélné osy. Tuto modifikaci mělo i množství starších modelů, nikoliv však ve službách SAAF. T-6G byly dodávány mezi listopadem 1953 a červnem 1956 a nesly čísla 7699-7728.

Zde bude namístě drobná vsuvka o označování. Ačkoliv se lze v literatuře setkat s rozličným označením (Harvard Mk.IIa resp. III u válečných strojů, AT-6 Harvard či T-6G Harvard letounů dodaných po válce), podařilo se mi nedávno zjistit z jihoafrických zdrojů, že v provozu byly letouny vždy označovány pouze jako Harvard, bez dalšího označení a ohledu na původ. Důvodem je především to, že s výjimkou původních T-6G byly všechny modifikovány ve finále do shodného standardu, lišícím se jen použitou výzbrojí (byla-li použita) a přístrojovým vybavením (u pozdějších strojů z programu Ice Cream, zmíním se později).

Díky rostoucím nepokojům mezi černošským obyvatelstvem a díky policejní akci proti pěstitelům a distributorům marihuany (zvané dagga) rostlo i zapojení Harvardů v ozbrojené roli. U dvou perutí SAAF byly vytvořeny bezpečnostní letky s Harvardy používanými v průzkumné roli. Jednou z největších operací v této roli byla velká policejní akce proti distributorům marihuany v únoru 1956, ve které bylo zapojeno deset letounů v okolí Bergville. Při této operaci bylo zabito pět policistů, útočníky se však nepodařilo vypátrat ani letecky. Harvardy byly v tomto období vyzbrojeny jedním kulometem ráže .30 a závěsníky pro lehké pumy, přičemž dříve instalované gyroskopické zaměřovače používané ve střelecké škole byly zaměněny za jednoduché, zejména kvůli snazší údržbě. Koncem padesátých let bylo stále ještě mnoho Harvardů nejen u CFS a stálých jednotek, ale i u jednotek ACF (Active Citizen Force - tedy jednotky složené ze záložníků). Došlo však u nich k odstranění výzbroje jejich Harvardů, a to pro snížení nákladů na údržbu a sjednocení s nově dodanými T-6G (ty nikdy nebyly vyzbrojené). Střelecký výcvik dále probíhal jen v AOS (Air Operational School), posléze u 8.sqn SAAF.

Na přelomu 50. a 60. let došlo k významné změně ve vizáži jihoafrických Harvardů, kdy bylo dosavadní zbarvení sjednoceno a byla použita výrazná oranžová barva, která měla za úkol zvýšit viditelnost cvičných strojů. Kryt motoru a pevná ocasní část byla přestříkána reflexní oranžovou barvou (day-glo). Stejnou barvou byly nastříkány na křídla a jejich náběžnou hranu pruhy. Tato barva má však jeden zásadní nedostatek a tím je její rychlé blednutí na slunci. Na drtivé většině Harvardů ve službě je tento jev výrazně vidět. Dalo jim to však charakteristický zjev a protože si toto zbarvení udržely od konce 50. let až do konce služby v roce 1995, stalo se pro ně typickým znakem.



V průběhu šedesátých let došlo k další fázi vyzbrojování vybraných Harvardů. To probíhalo zcela odlišně od toho, jak byly AT-6 vyzbrojeny jinými zeměmi v minulosti, ať pro výcvik, nebo pro bojové operace. Jen pro krátkou rekapitulaci, vyzbrojené kulomety mohly být jen první verze (AT-6A-F), nikoliv poválečná T-6G, nepočítáme-li verzi LT-6G, která ovšem případnou kulometnou výzbroj nesla v gondolách pod křídly. Původní AT-6 tedy mohly mít kulomety na třech místech: pevný synchronizovaný, střílející okruhem vrtule, umístěný vpravo nahoře na trupu před pilotním prostorem, potom pevný v pravém křídle, střílející mimo vrtuli, a pro výcvik palubních střelců pohyblivý, umístěný v zadní části pilotního prostoru, střílející do zadní polosféry. Střelec však musel sedět otočený zády ke směru letu, některé stroje tedy mají otočné zadní sedačky. V Jižní Africe ovšem došlo k výrazné modifikaci výzbroje. Horní kulomet na trupu nebyl nikdy použit, u větší části strojů tedy došlo postupně k odstranění charakteristické boule před čelním štítkem (7678 jí stále má, u 7696 je již odstraněná). Stejně tak nikdy nebyly použity kulomety střílející do zadní

polosféry. Místo toho došlo ale k instalaci kulometu Browning ráže .303 nejen do pravého, ale i do levého křídla. Zda byl či nebyl konkrétní kus v minulosti takto vyzbrojen lze rozpoznat podle toho, že má na obou křídlech otvory pro zásobníky nábojů a pod náběžnou hranou charakteristické bouličky. Podle všeho tedy ani 7678, ani 7696 k vyzbrojeným nepatřily, v levém křídle je pouze instalace pro fotokulomet, což pochází již z výroby. Dále byly na vyzbrojené letouny instalovány závěsníky Matra typ 361 případně typ 122 pro nesení francouzských raket ráže 37, resp. 68mm SNEB a závěsníky pro nesení pum (8x20lb). Vyzbrojení proběhlo postupně v čtyřech fázích a celkem bylo takto modifikováno 159 letadel. K velmi zajímavé epizodě došlo v roce 1976, při operaci Savannah, což byla jihoafrická intervence v ozbrojeném konfliktu v Angole. Tehdy bylo k bojovému použití připraveno a kamuflováno několik Harvardů. Kamufláž sestávala z nepravidelných polí různých kamuflážních barev, které zrovna byly k dispozici, každý stroj tedy vypadal jinak. Nicméně nakonec bojově použity nebyly. Ani jeden ze dvou v ČR provozovaných Harvardů však pro tuto operaci nebyl vybrán.

K poválečnému vyvrcholení využití Harvardů v SAAF došlo v polovině 60.let. Tehdy Jižní Afrika zakoupila licenci pro výrobu italských cvičných letounů Aermacchi MB326M, vyráběných jako Impala Mk.I, posléze i jednomístných útočných Impala Mk.II. Zpočátku Impaly nahrazovaly především proudové letouny de Havilland Vampire, poté však od počátku 70. let i Harvardy u záložnických jednotek Citizen Force. SAAF se pomalu začalo Harvardů zbavovat, první větší poválečný odprodej přišel na přelomu 60. a 70. let, kdy bylo šedesát letounů prodáno do Angoly, odkud se posléze dostaly do Portugalska, kde sloužily ve výcviku ještě dalších deset let. Poté, co Impaly plně nahradily Harvardy přidělené u bojových jednotek, vrátily se plně ke své původní roli, ke které byly do Jižní Afriky o třicet let dříve přivezeny - výcviku.

V té době došlo k pozvolnému přesunu Harvardů z pokračovacího výcviku i na základní. Byl tedy pro nové jihoafrické piloty prvním letounem, se kterým se setkali. Došlo k další modernizaci radiovybavení, přičemž se opět měnila anténa, tentokráte za "ploutvičku", resp. křidélko na hřbetu trupu za kabinou. Tento charakteristický znak jihoafrických Harvardů prozradí i dnes původ stroje, byť jej jeho majitel přetřel do jiných barev. Výzbroj přestávala být potřebná, neboť výcvik v jejím použití se již přenesl na Impaly, a v poslední dekádě provozu Harvardů v SAAF byla tedy odstraněna. Stále trvající mezinárodní embargo však neumožňovalo výměnu Harvardů za novější a vhodnější typy, nezbývalo tedy než je modernizovat tak, aby splňovaly kritéria na výcvik pilotů kladené. Proto došlo v polovině osmdesátých let k tzv. "Projektu Zmrzlina" (Project Ice Cream), kdy bylo 70 letounů (mezi nimi i 7678 a 7696) modernizovány (tehdy) moderní avionikou firmy Becker, která se údajně do JAR dostala neoficiálně přes různé prostředníky. Takto upravené letouny byly schopné létat podle pravidel IFR a po vyřazení ze služeb SAAF byly velmi žádané na civilním trhu. Drtivá většina ve světě doposud létajících jihoafrických Harvardů pochází právě z tohoto projektu.

Změna režimu v JAR v devadesátých letech přinesla konečně možnost nákupu nových cvičných letounů odpovídajícím plně požadavkům doby. JAR nakoupila ve Švýcarsku letouny Pilatus PC-7 Mk.II Astra, což byla jakási kombinace PC-7 a novější PC-9. Harvardy tedy mohly po dlouhých 55 letech odejít do výslužby. V jejím závěru došlo ke dvěma velmi populárním událostem, z nichž jsou známé fotky kolující po internetu - a to oslava padesátého výročí služby Harvardů v SAAF, kdy byla vytvořena skupina sestávající ze stejného počtu Harvardů, a v roce 1995 pětapadesáté výročí, kdy byla skupina o dalších pět letounů zvětšena. Z těchto událostí existuje i dobrá fotodokumentace, na které lze oba naše letouny, 7678 a 7696, vystopovat. Jedná se tedy o "spolužáky z jedné třídy". Anebo vlastně spíš "kantory z jedné školy"?

17.listopadu 1995 tedy provoz Harvardů u SAAF ustal. Nikoliv však na jihoafrickém nebi. Nejen, že několik desítek vyřazených letadel bylo prodáno do USA a dalších zemí, ale již od konce 80. let v Jihoafrické republice fungoval The Harvard Club of South Africa, který dostal od SAAF do vínku několik strojů darem za účelem jejich dalšího provozování. Bohužel dnes již v Jižní Africe neexistuje jakákoliv ekonomická podpora činnosti klubu z veřejných zdrojů, neboť Harvardy jsou v dnešní době oficiálními kruhy vnímány jako nástroj Apartheidu. Jako by se zapomnělo, že hlavní přínos, který v Jižní Africe měly, bylo vycvičení více než 33 tisíc letců v programu JATS, kteří přispěli k poražení nejvíce rasistického režimu v historii, nacionálního socialismu...



OKÉNKO FOTOGRAFA

foto: Michal Krechowski



Harvardy jsou u nás vlastně dva. Jeden v Plzni, jeden na Točné. Díky naší dlouhodobé spolupráci jsou oba stroje v případě potřeby k dispozici plzeňákům i točeňákům. Koneckonců i personální propojení je velké. Oba jsou ze stejné stáje, Jihoafrického letectva, SAAF. A nejsou jeden druhému cizí. Jsou to dlouholetí kamarádi, kteří sdíleli společný osud a mnohdy působili ze stejných letišť. Je tedy více než pochopitelné, že když se v roce 2017 jejich cesty opět sešly, museli jsme je nafotit ve skupině. Ačkoliv je nyní 7696 v dočasném zbarvení RAF, stále si pod novým kabátem zachovává původní zbarvení a jednou se v něm snad bude opět skvět. A pak se opět třeba budou oba na obloze vyjímat ve své přirozené podobě.



Pokračování na str. 24.

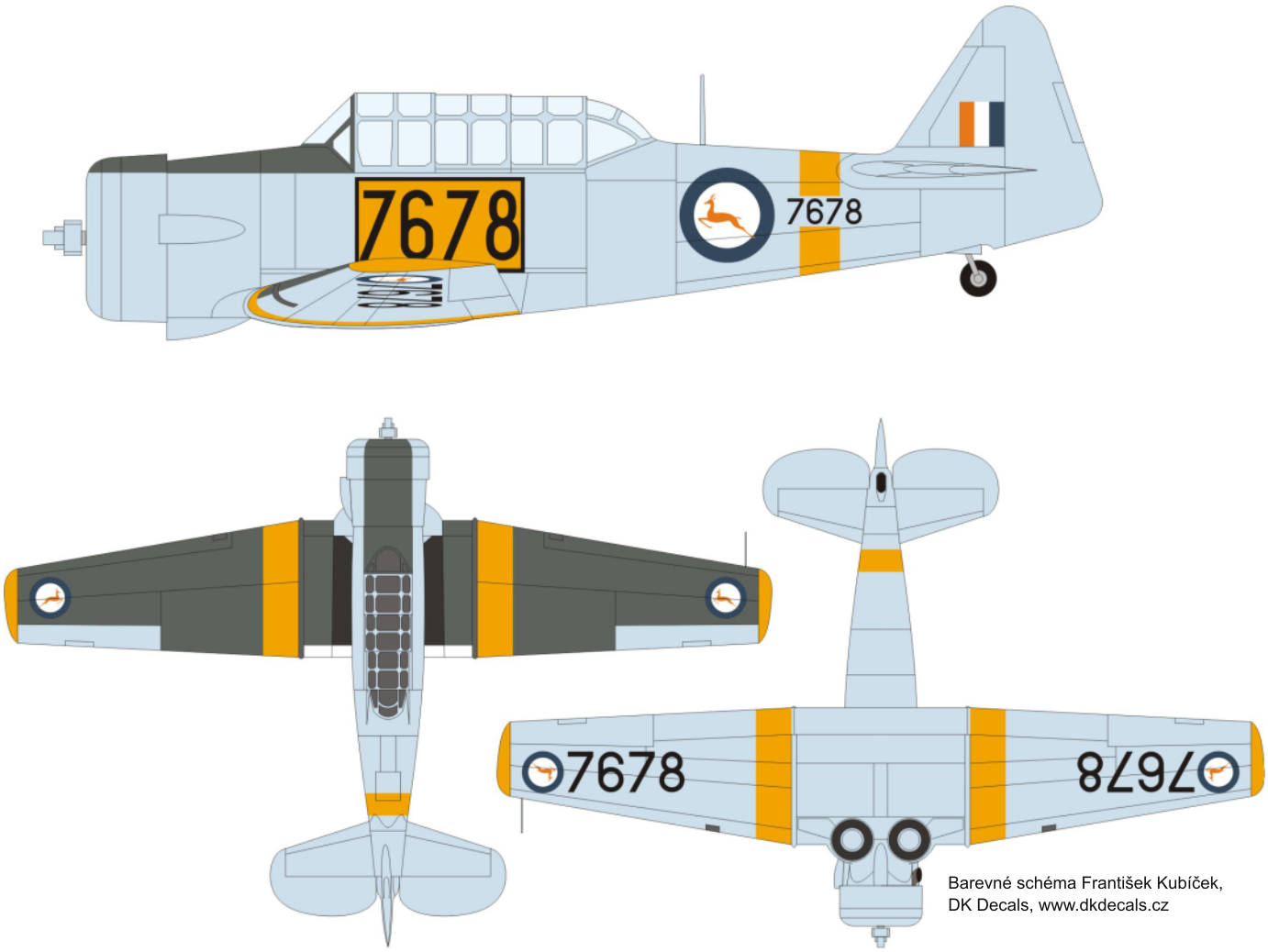
Harvard 7678

aneb Stručná historie od United States Navy, přes SAAF až po Točná Vintage Collection

foto: Jakub Vaněk



18.6.1942	Vyroben v Dallasu, Texas, jako SNJ-4, výrobní číslo 88-09156
1942	Přebrán US Navy v Corpus Christi, Texas přiděleno číslo 5649
1944	Přidělen k jednotce VN14 D8B
12.1945	Přemístěn k jednotce VN2 D8B na Saufley Field, Florida
30.4.1946	Uskladněn a odprodán civilní firmě s registrační značkou NC56684. Pravděpodobně však pod ní nelétal a zůstal uskladněn.
1952	Odkoupen firmou Volitan Aero Service, přestavěn do standardu AT-6D a podle požadavků SAAF
15.10.1952	Dodán k SAAF, sestaven na letišti Ysterplaat, následně přidělen k 7.sqn SAAF pro výcvik pilotů vojenské akademie
12.5.1959	Přidělen k 35.sqn, C Flight Auxiliary, na letišti Youngsfield. Používán jako spojovací stroj staniční letky
22.9.1959	Přidělen k CFS, Dunnottar
17.11.1995	Vyřazen ze SAAF
19.6.1996	Prodán do USA
24.8.1996	Odeslán lodí z Kapského Města do Baltimoru v USA
23.9.1998	Registrován v USA jako N7678Z konvertován zpět do standardu AT-6D
2016	Koupen do ČR, přepraven po moři v kontejneru do Hamburku
14.2.2017	Přílet na Točnou



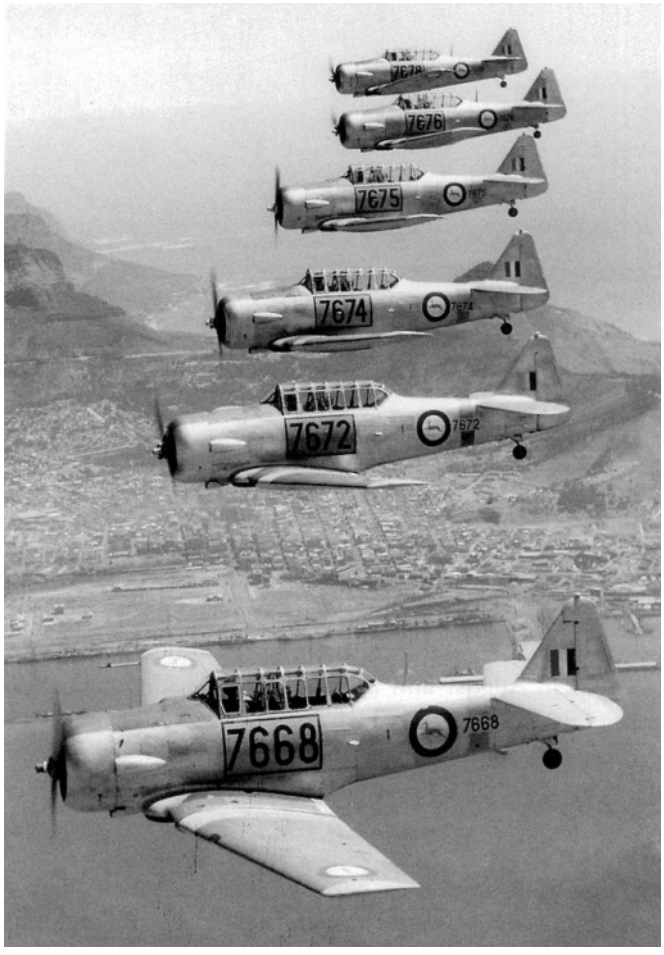
Barevné schéma František Kubíček,
DK Decals, www.dkdecals.cz

Třípohledový náčrt a přiložená fotografie znázorňují zbarvení, v jakém oba letouny, 7678 i 7696, začaly svoji dráhu u SAAF. Představují typické schéma, používané v 50. letech.

Letouny byly ponechány v barvě přírodního kovu, pouze měly stříbrně nastříkané plátnem potažené řídící plochy, horní části křídla a pás před kabinou (včetně rámu čelního štítku), které byly v barve Extra Dark Ocean Grey (BSC 640). Letouny dodatečně dodané v letech 1952-1956 měly ty části, u starších letounů ponechaných v přírodním kovu, přestříkané stříbrnou barvou. Týká se to tedy obou našich strojů, 7678 a 7696. Standardním doplňkem strojů používaných k výcviku byly žluté pásy (RAF Golden Yellow, BSC 356) na křídlech a před ocasními plochami. Letouny přidělené ke 3.sqn, což byl i případ 7696, měly trupový pás tvořený kostkami žluté a zelené barvy, plus na trupu perutní znaky.

V roce 1957 začaly být původní znaky, odkazující na příslušnost ke Commonwealthu (kokardy s oranžovou antilopou) nahrazovány novým výsostným označením, sestávajícím z pětibokého půdorysu pevnosti, tzv. "Castle Roundel". Po určitou dobu bylo tedy možné vidět letouny v uvedeném zbarvení, avšak s výsostnými znaky, které můžete vidět na následující stránce.

Fotografie vpravo ukazuje letouny 7.sqn SAAF někdy v polovině 50. let. Všechny jsou z dodávky z let 1952-53, tedy s trupy nastříkanými stříbrnou barvou. Poslední ve skupině, nejdále od kamery, letí "točenský" Harvard 7678



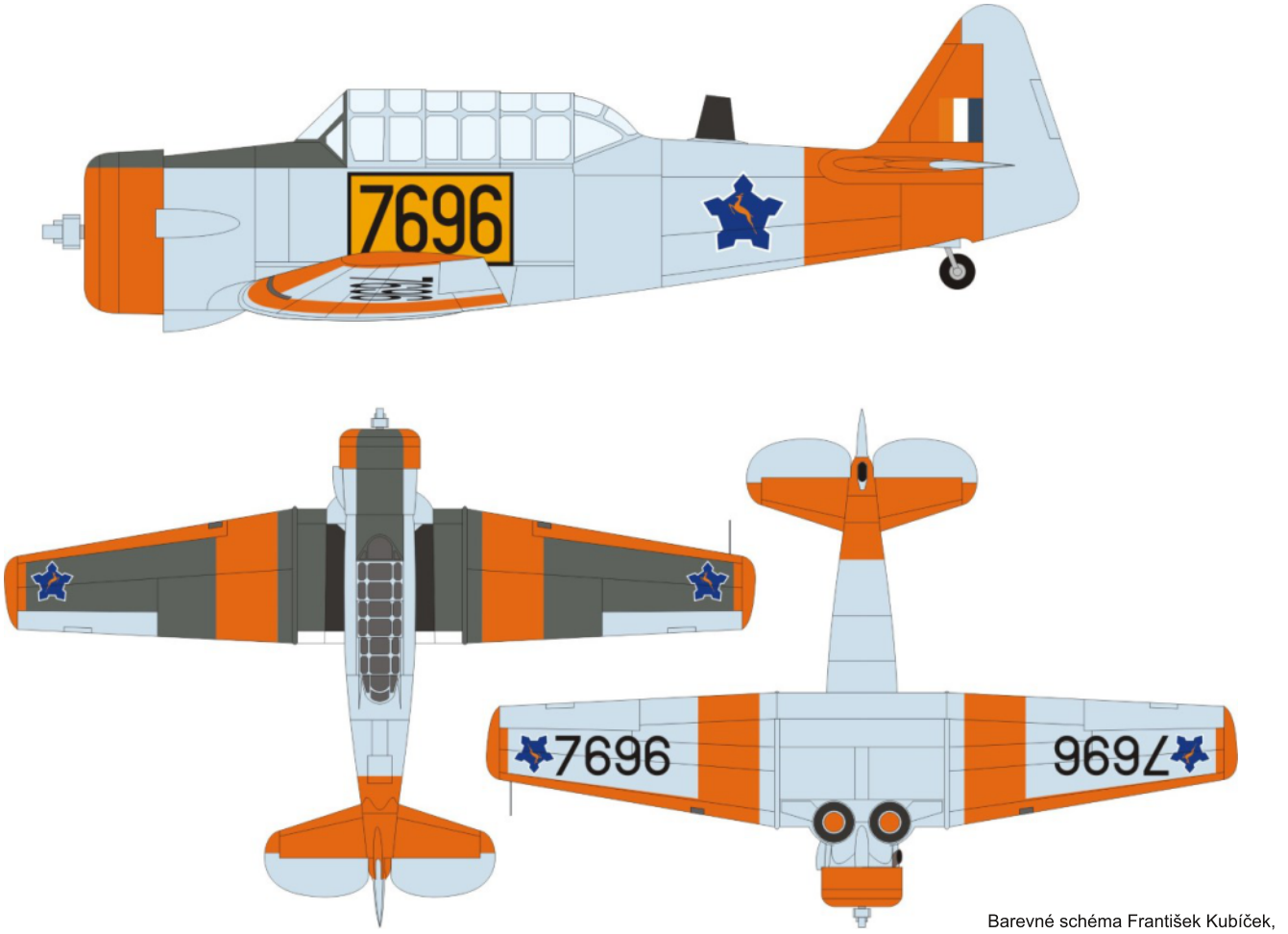
Harvard 7696

aneb Stručná historie od United States Army Air Force, přes SAAF až po Classic Trainers

foto: Pavel Vanka



21.5.1943	Vyroben v Dallasu, Texas, jako AT-6C, výrobní číslo 88-13651
22.5.1943	Přebrán USAAF na Luke Field, Arizona přiděleno číslo 42-44038
6.7.1943	Přemístěn na Bryan Field, Texas, posléze Forth Worth.
31.3.1947	Uskladněn s náletem 4168h na letišti South Plains, posléze Kelly v Texasu
1953	Odkoupen firmou Volitan Aero Service Inc., Palmdale, California, přestavěn do standardu AT-6D a podle požadavků SAAF
15.6.1953	Dodán k SAAF, sestaven na letišti Ysterplaat
4.10.1955	Přidělen k 5.sqn SAAF, letiště Swartkop
5.7.1956	Přidělen ke staniční letce Ysterplaat
23.10.1959	Přidělen k 5.sqn SAAF, Durban
1.4.1960	Přidělen k CFS, Dunnottar
květen 1978	Přidělen k 7.sqn, Ysterplaat
leden 1979	Přidělen zpět k CFS, Dunnottar
14.12.1992	Přidělen k CFS Langebaanweg
17.11.1995	Vyřazen ze SAAF
19.6.1996	Prodán do USA
24.8.1996	Odeslán lodí z Kapského Města do Baltimoru v USA
20.8.1997	Registrován v USA jako N696RE, konvertován zpět do standardu AT-6D
2012	Koupen do ČR, přepraven po moři v kontejneru do Hamburku
25.6.2012	Přílet do Plzně-Líní
19.7.2017	Přebarven do dočasných barev jako Harvard IIb FX352 se stavu 17.SFTS Spitalgate



Barevné schéma František Kubíček,
DK Decals, www.dkdecals.cz

Třípohledový náčrt a přiložená fotografie dokumentují asi nejznámější zbarvení, které Harvardy u SAAF nosily, a to od přelomu 50. a 60. let až do vyřazení v roce 1995, přičemž mnohé si jej zachovávají doposud.

K základnímu stříbrno - šedému zbarvení, které je uvedené na předchozí dvoustraně, přibyla Day Glo - svítivá oranžová barva (Blaze Orange), která nejen že nahradila žluté pruhy, ale zároveň se rozšířila i po trupu a náběžných hranách křídel. Tato barva měla však velkou tendenci k blednutí na ostrém africkém slunci, většinou je tedy možné vidět letouny v různém stupni vyšisování.



Tuto barvu bylo potřeba každých cca pět let obnovovat, na rozdíl od základních barev draku, které přežily několik vrstev Day Glo. Typickým příkladem může být letoun 7678, který si dodnes zachovává původní barvu z dob SAAF, kterou se snažíme udržovat díky originalitě v původní podobě, byť je místy již lehce zašlá. Day Glo však byla již přestříkána "v civilu" v USA v roce 2005, byť dnes již také místy bledne. Podobný proces proběhl i na stroji 7696, kde byla notně vyšisovaná Day Glo přestříkána v roce 2012, byť dnes je barva překryta dočasnou, smytelnou kamufláží RAF (viz článek v některém z budoucích čísel). SAAF občas, pro zlepšení odolnosti proti blednutí, používala barvu International Orange, která byla o něco méně zářivá, ale více vydržela.

Přiložená fotografie zobrazuje "plzeňský" Harvard 7696 v době služby u SAAF při letu nad pobřežím Jižní Afriky, pravděpodobně v průběhu druhé poloviny 80., nebo první poloviny 90. let, po modifikaci přístrojového vybavení (viz. anténa na boku trupu u výsostného označení).




N696RE





Fotografie ze zadního pilotního prostoru směrem k ocasu nejen že ukazuje, jeký výhled měli cvičení střelci, byl-li AT-6 používán k jejich výcviku, ale také ukazuje pohled na notně vybledlý ocas. Zároveň nám tato první zkušenost (foto je z přeletu Hamburk - Plzeň při dodávacím letu) načrtla, jak vhodný bude Harvard pro fotografování za letu. Článek na toto téma přinesem v nějakém z budoucích čísel

Extrémní případ vyšisování barvy Day Glo, která ze zářivé oranžové přešla do barvy hnijícího citrónu, ukazují fotky Harvardu 7696 z období těsně po jeho příletu do Plzně v létě 2012. Day Glo byla stále ještě původní z doby služby v SAAF, byla však již výrazně vybledlá "přes limit". Díky tomu (a díky tomu, že předchozí majitel z Montrose, Colorado, USA, neprováděl na letounu žádné další úpravy) vyhrál v roce 2009 v Oshkoshi cenu za nejpůvodnějšího veterána. Zespodu, kam tolik nedopadají sluneční paprsky, byla barva ještě pomněrně zachovalá. Došlo tedy k přestříkání jen horních a bočních ploch, k čemuž došlo na podzim 2012. Od té doby, až do nástřiku dočasnou kamufláží v létě 2017, byl Harvard 7696 zářivě oranžový. Šedá a stříbrná zůstala, až na drobné výjimky, stále původní z dob u SAAF, stejně jako u Harvardu 7678.





Hlavní fotografie: dvojici shodně zbarvených Harvardů bylo možné spatřit na českém nebi na jaře a v létě 2017, tedy v krátkém období po příletu 7678 na Točnou, a před přebarvením 7696 do barev RAF, k čemuž došlo v červenci téhož roku.

Vlevo: 7696 v červenci 2012, před obnovením barvy Day Glo, s neoriginální pin-upkou na motorovém krytu

Vpravo: po obnově barvy Day Glo na podzim 2012 na horních a bočních plochách bylo možno stále vidět původní vrstvu jihoafrické Day Glo, jen lehce vyšisované, na spodních plochách. Pin-upka, kterou dal na motorový kryt předchozí majitel v USA, zmizela.





Dosti už bylo Harvardů! Aby Vaše ctěné oko spočinulo téže na něčem jiném, dovolujeme si předložit klenot našeho hangáru, Supermarine Spitfire Mk.XVIe, TE184. Budeme se mu v našich magazínech hodně věnovat, proto prozatím jen malý předkrm. Na hlavní fotografii z jara 2016 ukazuje při odvalu od kamery své nově natřené invazní pruhy na zbarvení W/Cdr. Tomáše Vybírala.

Na vložené fotografii však vidíte Spitfire v nejkrásnějším zbarvení, které kdy nosil, tedy zbarvení Otto Smika v době jeho působení u 312. perutě, s kódy DU-N





Nahoře: malá lahůdka - Jak-3M, který několik sezón měl u nás v hangáru místo a který byl pro nás prvním plnokrevným warbirdem, který někdo z našeho spolku létal, focený v roce 2014 cestou z Pardubic při jedné z prvních A2A akcí.



Velitelské Spitfiry Karla Mrázka

Text: Michal Krechowski



V minulém čísle jsme historické okénko našeho magazínu věnovali kresbám Sgt. Karla Pavlíka na Spitfirech 313. Squadrony z jara 1942. V dnešním čísle se i díky fotografiím z archivu po technickém důstojníkovi 313. squadrony Karlu Beinhauerovi zaměříme na velitelské Spitfiry Karla „Charlie“ Mrázka.

Karel Mrázek patřil mezi nejschopnější mladé důstojníky předválečného letectva. Po okupaci vlasti a útěkovou anabázi přes Polsko a Francii se dostal do Anglie, kde ho čekala strmá kariéra. Po přijetí do RAF v hodnosti P/O a přeškolení na Hurricany je zařazen nejprve ke 43. peruti, odkud je po pár dnech přeložen ke 46. peruti, se kterou se zúčastnil legendární Bitvy o Británii. Jako jediný z československých stíhačů se střetl s letci z Italského expedičního sboru Corpo Aereo Italiano. Ze souboje vyšel úspěšně, když dokázal sestřelit dva Fiaty CR-42.

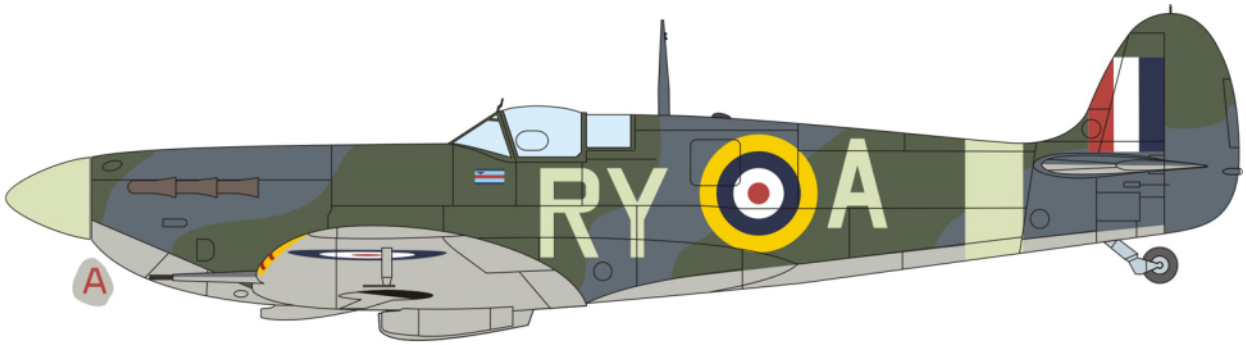
V květnu 1941 byl povýšen a zařazen jako velitel letky u nově formující se třistatřinácté perutě. Po odchodu jejího prvního velitele S/Ldr Jaškeho v prosinci 1941 převzal její velení. Jeho velitelské schopnosti byly nesporné, a proto volba na místo velitele wingu po náhlé Vášátkově smrti připadla právě na něho. A to přesto, že po odlétání turnusu měl odejít na předepsaný odpočinek. Svojí role Wing Commadera se zhostil na výbornou. Jeho velitelské schopnosti ocenili Britové vysokými leteckými vyznamenáními DFC a DSO.

Po předání velení útvaru W/Cdr Františku Doležalovi odešel koncem března 1943 na zasloužený odpočinek. Působil jako velitel základny RAF Churchstanton, a potom do konce války v dalších štábních funkcích. Za svoji válečnou kariéru sestřelil 4 nepřátelské letouny jistě , 1 pravděpodobně a 3 poškodil.

V osvobozeném Československu se stal velitelem 3. letecké divize v Brně. Avšak v únoru 1948 jej neminula čistka v armádě, která byla zaměřená proti demokraticky smýšlejícím důstojníkům, jako Karel Mrázek. Po neustálém šikanování se dočkal po roce 1989 rehabilitace. Byl po zásluze vyznamenán a povýšen do generálské hodnosti. Zemřel 5. prosince 1998 ve věku 88 let.

Na následujících stránkách si přiblížíme podobu sedmi Spitfirů, na kterých létal Karel Mrázek ve velitelských funkcích. Tři z nich létal jako velitel 313. Squadrony a na čtyřech Spitfirech označených svým monogramem „KM“ létal jako velitel Exeterského (československého) Wingu.

Spitfire Mk.Vb AA869 „RY-A“ , *S/Ldr Karel Mrázek, Hornchurch, 17.prosinec 1941-13.březen 1942*



Jako velitel 313. perutě létal Mrázek čtyři Spitfiry s identifikačním označením „A“ - AA869, BM117, BM242 a BM419.

Prvním Spitfirem, který začal Karel Mrázek pravidelně létat jako velitel 313. Squadrony, byl Spitfire Mk.Vb sériového čísla AA869 „RY-A“. Mrázek využil velitelského privilegia a pod čelní štítek kokpitu si nechal namalovat znak velitele perutě. Spodní motorový kryt zdobilo červené identifikační písmeno „A“. Zbarvení horních ploch tvořily odstíny platné od poloviny srpna 1941 známé jako Day Fighter Scheme - Dark Green-Mixed Grey (Mixed Grey byla v polovině srpna 1941 ekvivalentem k barvě Ocean Grey, která byla standardně aplikována na nově vyrobené Spitfiry. Barevně je nejblíže odstínu Extra Dark Sea Grey), spodní plochy Medium Sea Grey. Čelní štítek kokpitu měl integrované neprůstřelné sklo.

V kokpitu AA869 byl 18.března 1942 sestřelen a zahynul Sgt. Miloslav Zauf.

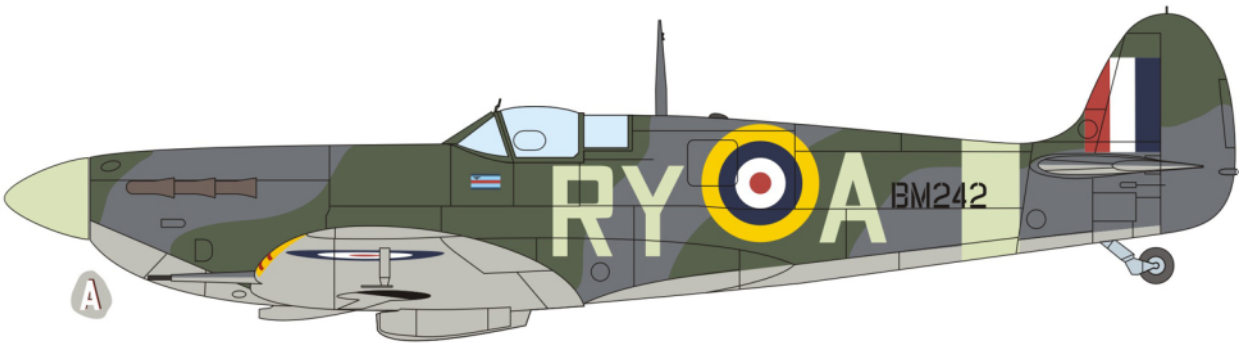


S/Ldr Karel Mrázek v kokpitu Spitfiru AA869 „RY-A“ počátkem roku 1942. Foto Karel Beinhauer (sbírka Radim Vojta)

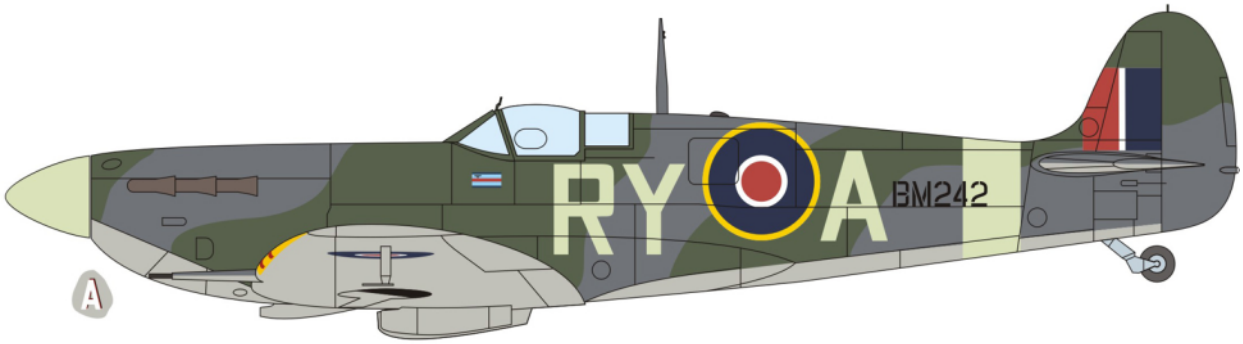


S/Ldr Karel Mrázek u Spitfiru AA869 „RY-A“. Foto Karel Beinhauer (sbírka Radim Vojta)

Spitfire Mk.Vb BM242 „RY-A“, *S/Ldr Karel Mrázek, Hornchurch, 26.duben-8.červen 1942*



Spitfire Mk.Vb BM242 „RY-A“, výsostné identifikační znaky typu A a A.1, duben-květen 1942



Spitfire Mk.Vb BM242 „RY-A“ po aplikaci nových výsostných identifikačních znaků RAF typu C a C.1, červen 1942.

Zcela nový Spitfire s/n BM242 s kódovým označením „RY-A“ letěl S/Ldr Mrázek poprvé 26. dubna. Než byl 8. června předán 154. Sqdn., vykonal s ním 17 operačních letů. Vzhledem k tomu, že se ve druhé polovině května 1942 měnila podoba výsostných znaků RAF, je díky dochovaným fotografiím možnost znázornit BM242 v obou variantách. Pod čelním štítkem byl opět nakreslen znak velitele perutě a spodní motorový kryt zdobilo bílé identifikační písmeno „A“ s černým šikmým stínováním. Takto stínovaná malá identifikační písmena měla na jaře 1942 většina nově dodaných Spitfirů „třistatřináctky“. Standardní zbarvení horních ploch tvořily odstíny Dark Green-Ocean Grey, spodní plochy Medium Sea Grey.

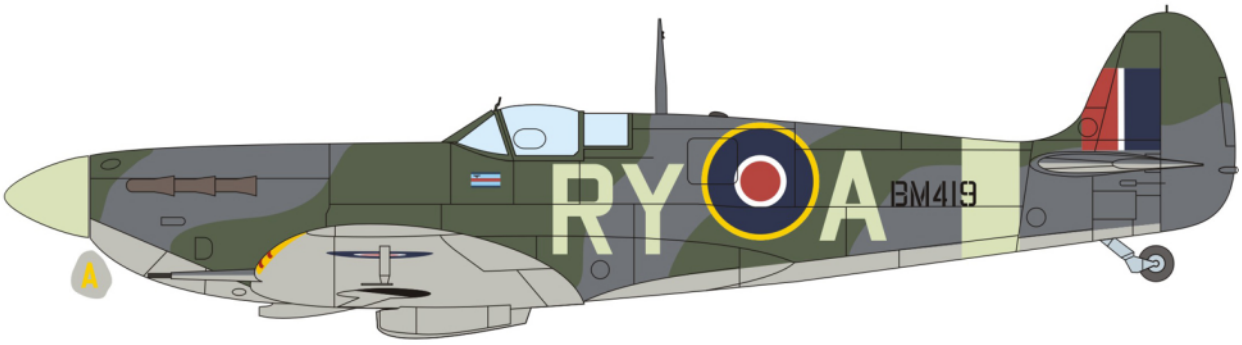


S/Ldr Karel Mrázek před Spitfirem BM242 „RY-A“ v květnu 1942. Foto Karel Beinhauer (sbírka Radim Vojta)



S/Ldr Karel Mrázek před svým Spitfirem Mk.Vb BM242 „RY-A“, po aplikaci nových výsostných znaků ve druhé polovině května 1942. Při bližším pohledu, je na vnitřním červeném kruhovém terči vidět prosvítající původní velikost znaku. Foto Karel Beinhauer (sbírka Radim Vojta)

Spitfire Mk.Vb BM419 „RY-A“, *S/Ldr Karel Mrázek, Churchstanton, 9. – 27. červen 1942*



8. června 1942 se Exeterský Wing stal kompletně československým útvarem. K dosavadní 310. a 312. perut se připojila i Mrázkova „třistatřínáctka“, jež si vyměnila letiště s britskou 154. Squadronou, která její roli dosud suplovala.

Na satelitním letišti Exeterského wingu v Churchstantonu obdržela 313. Squadrona Spitfiry Mk.Vb, které zde zanechala 154. Sqdn. Posledním Mrázkovým velitelským Spitfirem u 313. peruti se tak stal Spitfire s/n BM419, který převzal po veliteli 154. Sqdn. S/Ldr D. Carlsonovi. Ten se svým nově dodaným BM419 stihl ještě absolvovat mezi 3. až 6. červnem tři ofenzivní Sweepy.

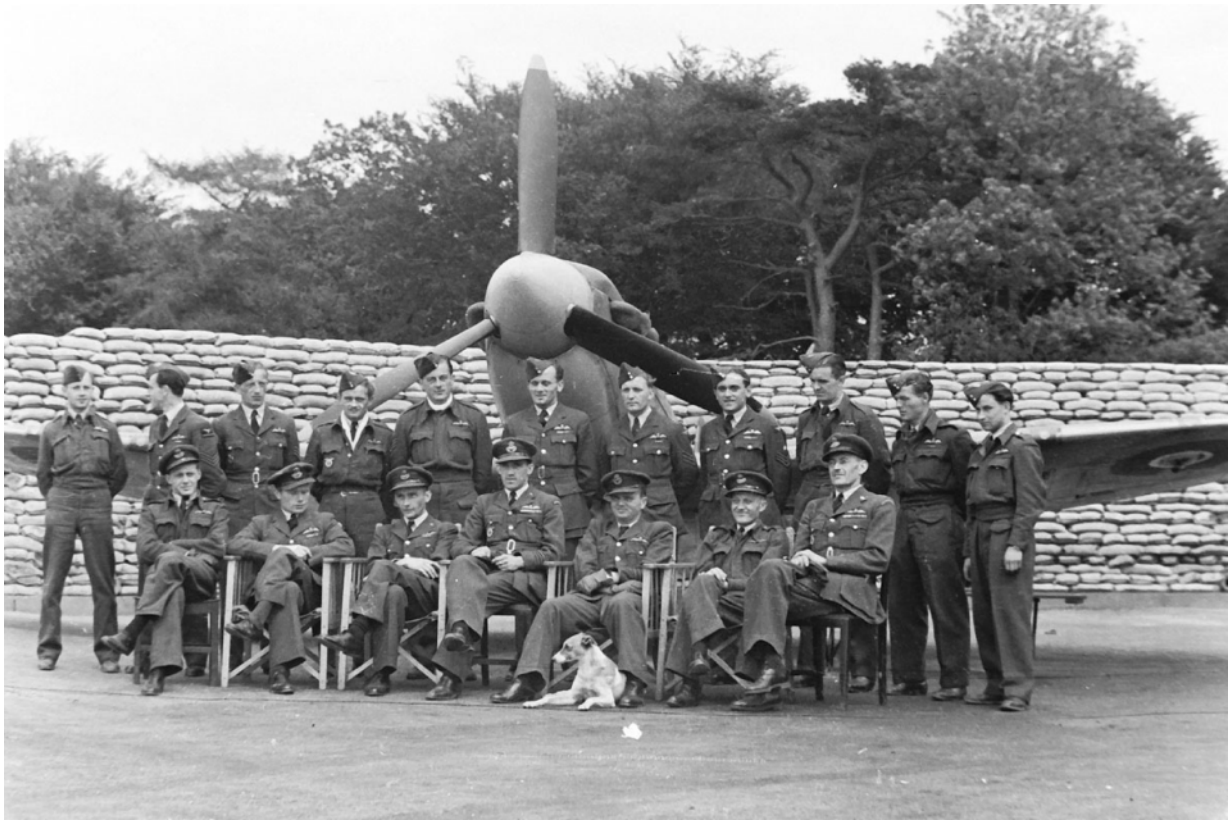
Pozemní personál „třistatřinácktky“ po převzetí „nových“ Spitfirů přemaloval dosavadní kódové značení 154Sqdn. do liter 313. Sqdn., v případě BM419 z „HT-A“ na „RY-A“. Identifikační písmeno „A“ tentokrát ve žluté barvě zdobilo i spodní motorový kryt. Zbarvení horních ploch bylo ve standardních odstínech Day Fighter Scheme -Dark Green-Ocean Grey, spodní plochy Medium Sea Grey.

S BM419 dosáhl S/Ldr. Mrázek 23. června dalšího úspěchu, když ve vzdušeném souboji poškodil FW 190A od III./JG2.





Dvojice snímků S/Ldr Karla Mrázka stojícího před svým Spitfirem Mk.Vb BM419„RY-A“ 26. června 1942, krátce po dekoraci vysokým britským vyznamenám DFC. Foto Karel Beinhauer (sbírka Radim Vojta)



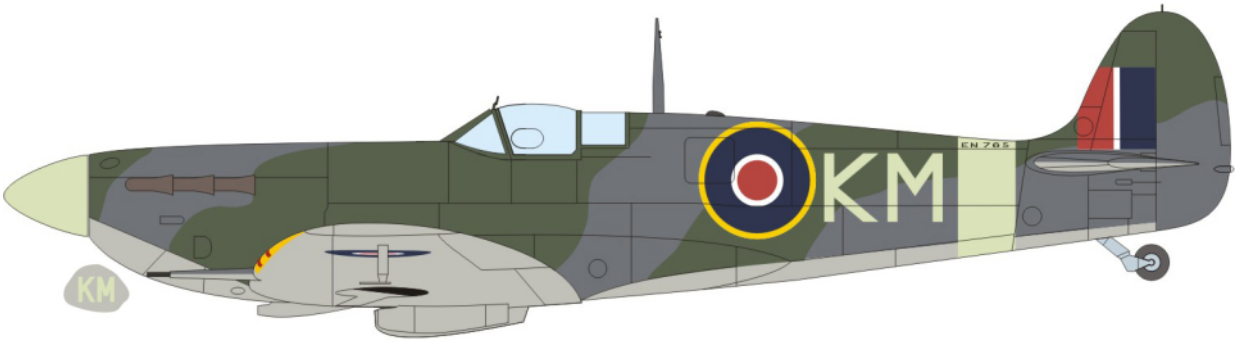
Churchstanton, 26. června 1942. Československá 313. stíhací peruť se loučí se svým velitelem Karlem Mrázkem, jež po padlém Vašátkovi přebral velení Exeterského „československého“ wingu. Sedící zleva F/O Benignus Štefan, P/O Josef Příhoda, F/Lt Václav Raba, S/Ldr Karel Mrázek, F/Lt Václav Hájek, F/O Alois Hochmal a F/O Jiří Kučera. Stojící zleva Sgt Jaroslav Hloužek, Sgt Antonín Vendl, Sgt Pavel Kocfelda, Sgt Jan Jeřábek, F/Sgt Karel Čáp, F/Sgt Václav Foglar, Sgt Jaroslav Dohnal, F/Sgt Jiří Řezníček, Sgt Karel Valášek, Sgt Arnošt Mrtvý a Sgt Václav Přerost. Za piloty stojí Mrázkův Spitfire Mk.Vb BM419 „RY-A“.

Foto Karel Beinhauer (sbírka Radim Vojta)



W/Cdr Karel Mrázek, DFC jako novopečený wing leader. Snímek byl pořízen 26.června 1942 v Churchstantonu u příležitosti jeho rozlučky s 313. perutí které od 15. prosince 1941 velel. Foto Karel Beinhauer (sbírka Radim Vojta)

Spitfire Mk.VB EN765 „-KM“ , *W/Cdr Karel Mrázek, Exeter, 25. červen-25.červenec 1942*

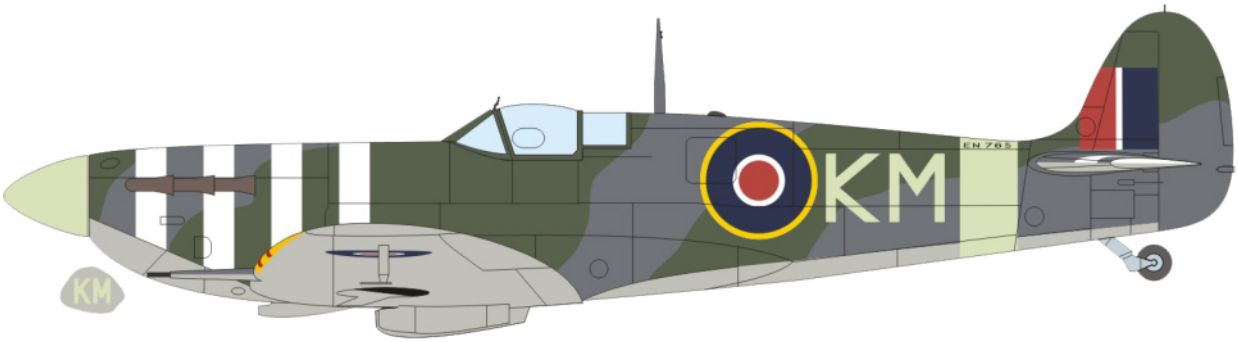


Po smrti prvního velitele Exeterského (československého) wingu W/Cdr. Aloise Vašátka 23. června 1942 byl na jeho místo jmenován dosavadní velitel 313. československé stíhací peruti W/Cdr Karel Mrázek. Jeho prvním osobním Spitfirem v nové velitelské funkci se stal Spitfire Mk.Vb s/n EN765, se kterým vykonal celkem 29 neoperačních letů.

W/Cdr Mrázek využil výsady, která k této funkci náležela a na svůj nový Spitfire nechal aplikovat kódová písmena odvozená od jeho jména „KM“. Dle dochovaných fotografií je zřejmé, že písmena „KM“ byla nakreslena barevným odstínem Sky z obou stran mezi trupovou kokardou a Sky prstencem před VOP. Ve zmenšené podobě se nacházela i na spodním motorovém krytu. Zbarvení horních ploch tvořily standardní odstíny Day Fighter Scheme - Dark Green-Ocean Grey, spodní plochy Medium Sea Grey.



W/Cdr Karel Mrázek, DFC jako velitel Exeterského (československého) Wingu u svého osobního Spitfiru Mk.Vb EN765 označeného jeho osobním monogramem „KM“. Červenec 1942. Foto Karel Beinhauer (sbírka Radim Vojta)



Rekonstrukce vzhledu Mrázkova Spitfiru EN765 z období 1. až 5. července 1942, kdy z letiště Redhill vedl společně 310. a 312. Squadronu v rámci operace Rutter (která byla nakonec zrušena a nahrazena operací Jubilee). Při té příležitosti byly na horních plochách motorových krytů a výškových kormidel Spitfirů aplikovány dočasné bílé pruhy rychlé identifikace.



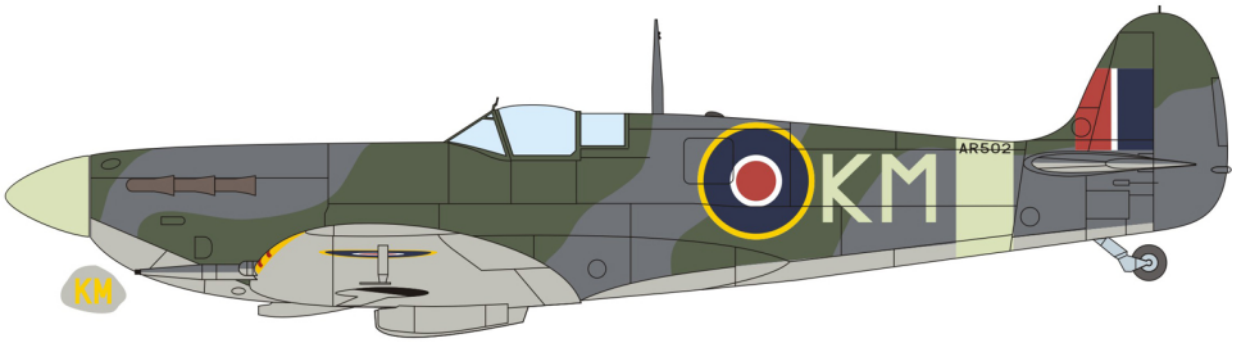






W/Cdr Karel Mrázek u svého prvního osobního Spitfiru Mk.Vb EN765 „KM“ na letišti Exeter v červenci 1942. Povšimněte si čerstvých kamuflážních barev Dark Green a Ocean Grey na motorových krytech. Jednalo se o opravu povrchu po dočasném nátěru bílého rychloidentifikačního značení operace Rutter. Foto Karel Beinhauer (sbírka Radim Vojta)

Spitfire Mk.Vc AR502 „-KM“ , *W/Cdr Karel Mrázek, Exeter-Redhill, 31.červenec - 9.říjen 1942*



Druhý Mrázkův „wingcommanderský“ Spitfire je díky filmovému archivu poměrně dobře zdokumentován. Svůj nový Spitfire Mk.Vc s/n AR502 používal od konce července do října 1942. V jeho kokpitu dosáhl 28. srpna svého posledního bojového úspěchu, když ve spolupráci s velitelem 310. Squadrony S/Ldr Františkem Doležalem sestřelil Bf 109F-4 od průzkumné jednotky 1.(F)/124.

Stejně jako jeho předchůdce měl i tento osobní iniciály „KM“ namalovány z obou stran mezi trupovou kokardou a prstencem v barvě Sky před VOP. Písmena „KM“ jsou ve žlutém odstínu aplikována i na spodním motorovém krytu. Zbarvení horních ploch odstíny Dark Green-Ocean Grey, spodní plochy Medium Sea Grey.

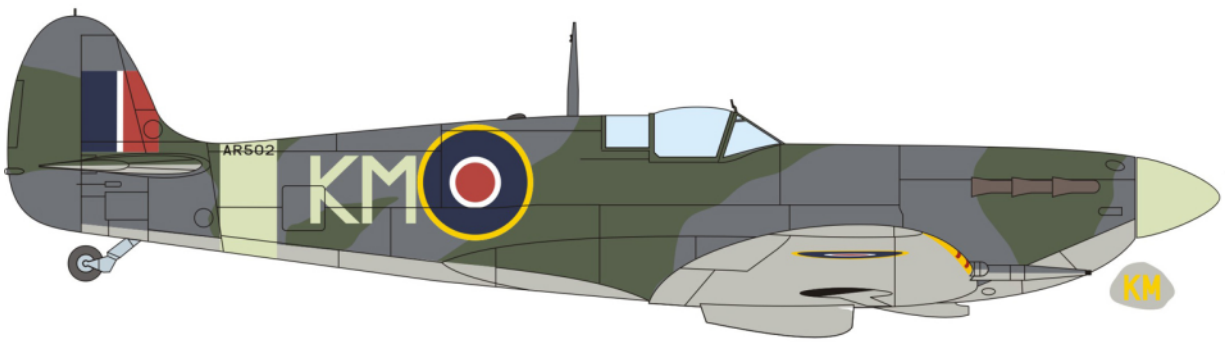


Mrázkův Spitfire Mk.Vc AR502 „KM“ ve společnosti Spitfirů 310. Squadrony na letišti Redhill 19. Srpna 1942. Toho dne se piloti 310.a 312. Sqdn. pod vedením W/Cdr. Karla Mrázka účastnili z redhillského letiště podpory operace „Jubilee“ u Dieppe. (sbírka Zdeněk Hurt)

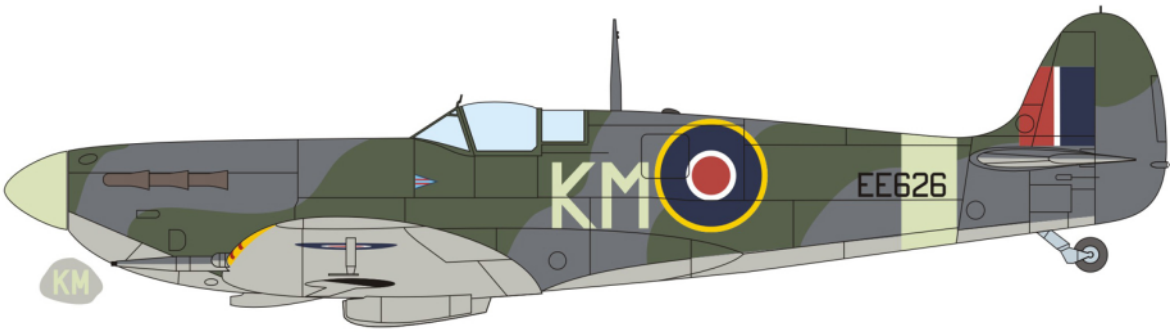




Mrázkův AR502 „KM“ v péči pozemního personálu zachycený na dobovém barevném filmu. Za povšimnutí stojí žlutá písmena „KM“ na spodním motorovém krytu. (NFA)



Spitfire Mk.Vc EE626 „KM-“, *W/Cdr Karel Mrázek, Exeter, 21.říjen 1942 - 9.leden 1943*



V říjnu přebral „Charlie“ Mrázek nové „céčko“ sériového čísla EE626, se kterým uskutečnil celkem 16 operačních letů.

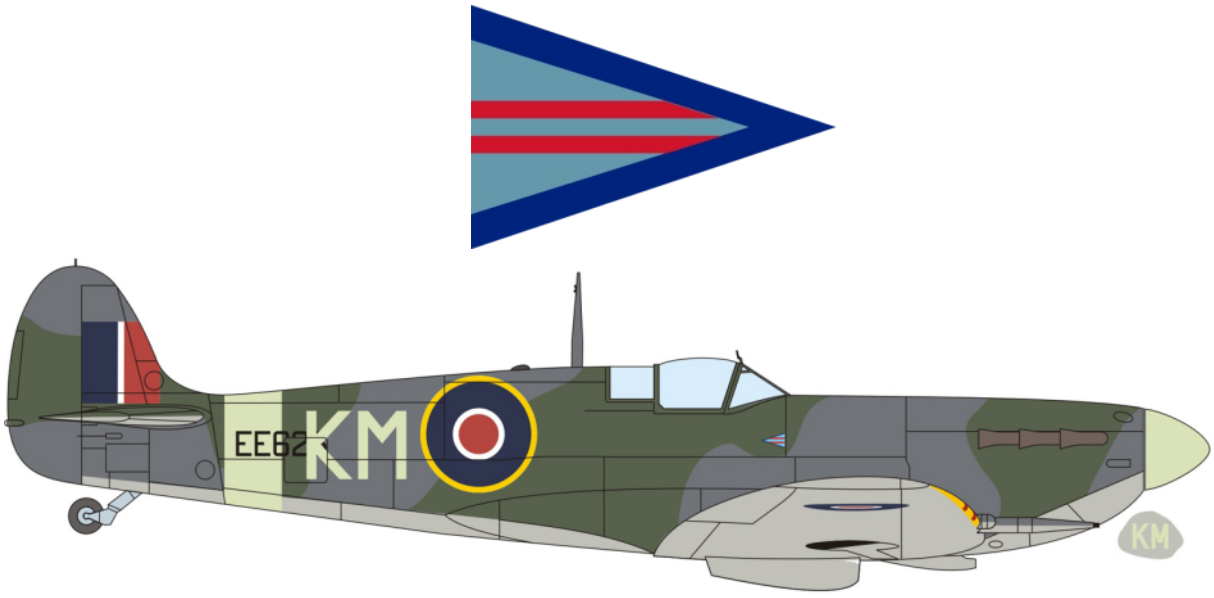
I zde díky filmovému archivu můžeme poměrně dobře zdokumentovat jeho podobu. Kromě standardního zbarvení Dark Green-Ocean Grey-Medium Sea Grey byla tentokrát kódová písmena „KM“ v barvě Sky nakreslena z obou stran před trupovou kokardou a ve zmenšené podobě i na spodním motorovém krytu. Pod levým čelním štítkem se nově nachází vlaječka velitele wingu. Přední čelní štítek kokpitu měl integrované neprůstřelné sklo, a oproti všem předchozím Mrázkovým Spitfirům měl tento vrtuli de Haviland s krátkým kuželem. Kola podvozku měla disky s pěti otvory.

EE626 sloužil u 310. Sqdn. do 3. února 1943, kdy byl poškozen v Exeteru poté, co do něj vrazilo Mosquito 307. Sqdn. Oprava proběhla u Air Service Training s následnou úpravou křídel, která byla zkrácena o koncové oblouky na 9,93m a instalováním nového zpětného kulatého zrcátka. Takto upravený EE626 pak v měsících říjen-listopad 1943 používal jako svůj osobní stroj Mrázkův nástupce W/Cdr František Doležal, který si jej označil svým monogramem „FD“[1]. Ve stavu 310. perutě zůstal EE626 do 24. prosince 1943, kdy byl předán polské 316. peruti. Po následných službách u 63. a 587. peruti byl 14. srpna 1945 úředně zrušen.

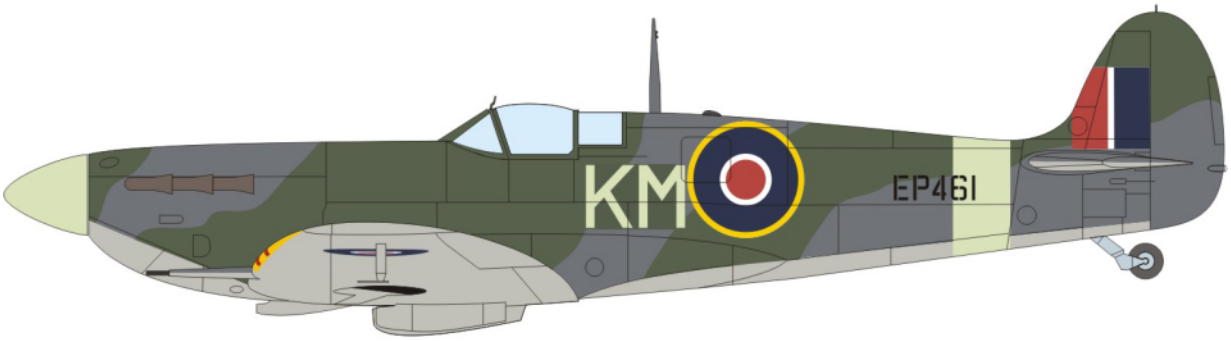




Spitfire Mk.Vc EE626 „KM“ zachycený na dobovém barevném filmu. V kokpitu sedí velitel 310. Squadrony S/Ldr František Doležal, který v nepřítomnosti W/Cdr Mrázka jeho pozici suploval. (NFA)



Spitfire Mk.Vb EP461 „KM-“, *W/Cdr Karel Mrázek, Exeter, 20.leden - 15.březen 1943*



Prvním uživatelem Spitfiru MK.Vb sériového čísla EP461 byl veterán z bitvy o Francii a Británii na pozici Acting Squadron Leader stanice Exeter, S/Ldr Jack Rose. Ač bez patřičné hodnosti suploval W/Cdr. Mrázka funkčně i v roli wingleadera. V období srpen-listopad 1942 tak Jack Rose vedl 15 sweepů jako velitel wingu a svůj Spitfire si označil svým monogramem „JR“. EP461 příležitostně v prosinci 1942 a počátkem ledna 1943 používal bez změny markingu i velitel 310. perutě S/Ldr František Doležal.

V lednu se z „JR“ stává „KM“ a jako svůj poslední osobní Spitfire u Čs. wingu ho užíval W/Cdr Karel Mrázek Ten s ním uskutečnil mezi 20. lednem a 15. březnem 1943 15 operačních letů. Kódová písmena „KM“ byla z obou stran nakreslena před trupovou kokardou. Zbarvení horních ploch odstíny Dark Green-Ocean Grey, spodní plochy Medium Sea Grey. Povrch letounu byl značně olétán.

V dubnu 1943 převzal EP461 nový velitel Exeterského (československého) wingu W/Cdr František Doležal[1].



Spitfire Mk.Vb EP461 „KM“ na letišti Exeter počátkem roku 1943. Na fotografii je patrné značné olétání povrchu letounu, zatřené původní kódy „JR“ kamuflážní barvou Dark Green a na ni nově aplikované Mrázkovy iniciály „KM“.(Military History Archive)

Poznámky:
(1) Velitelským Spitfirům W/Cdr Františka „Dolly“ Doležala se budeme věnovat v příštím čísle našeho magazínu.

Poděkování:
František Kubíček - autor bokorysů, DK Decals (www.dkdecals.cz)
Zdeněk Hurt a Jiří Šebek - za užitečné odborné konzultace

Spitfire, aneb fejeton o éterické kráse

text: Radim Vojta

Občas do časopisu přihodím texty staršího data, již publikované na sociální síti. Jako první Vám předložím text vzniklý v červnu 2016, v prvním měsíci, kdy jsem létal Spitfire. To jsem byl ještě plný dojmů, které jsem teprve začal zpracovávat.

Slunce se pozvolna schovávalo za horizont a zbytky jeho svitu osvětlovaly oblačnost, která dominovala včerejšímu dni, když jsem na exitu 89 najel na dálnici D5. Zapnul jsem automat tahu nebo jak se té potvoře v autech říká, pustil si Floydy a měl zhruba hodinu na to, abych se vyrovnal se svou pozoruhodně melancholickou náladou.

Zdánlivě pro ní nebyl důvod, protože víkend proběhl tak, jak měl a letecký den v Chotěboři proběhl k plné spokojenosti. Navíc Chotěboř mám rád, zvali mě tam na letecké dny se Z-526 už v době, kdy jsem byl jen tuctový čert čtvrté kategorie odněkud ze Slaného. Byli spolu s Panenským Týncem jediní. Přitom to byl pro mne zásadní začátek, nikde jinde není kontinuita progresu tak dobře vidět, jako na mých vystoupeních v Chotěboři od roku 2011. Z-526, Harvard, Pilatus P2, Jak-3, a letos Spitfire. Navíc v případě posledních dvou jmenovaných to byla moje premiéra. A ke všemu komorní letecké dny na aeroklubových letištích mám rád. Neschází se tam sice celosvětový výběr display pilotů jako na těch velkých akcích, ale za to se tam člověk sejde se spoustou starých kamarádů, které mnohdy už dlouho neviděl a kterým může v klidu říkat "vole".

Moje melancholie pramenila z úplně jiného faktu. Už v dětství jsem se jako typický "underdog" každého kolektivu naučil, že má-li být člověk úspěšný v boji alespoň o předposlední místo ve společenském žebříčku, musí něco předvést, něco umět, a ten boj musí být někdy tvrdý. Zatímco někomu stačilo jen přijít a automaticky byl "numero uno". Zpočátku mě to frustrovalo, někdy kolem čtrnácti let jsem se ale naučil s tímto faktem žít a nakonec ho docela i využívat a poměrně rychle jsem ty spodní vody opustil. Ale vědomí, že člověk musí něco předvést, ve mně zůstávalo. A pokud se to, čemu jsem se věnoval, protkalo s určitou dávkou štěstí a přirozeného talentu, tak ta cesta nebyla ani tak složitá. Tohle všechno se mi ale zažralo do kostí a když se kolo dějin opět pootočilo a vyrazilo mě z padesátek a posadilo zpět do Trenérů, věděl jsem, že musím něčím zaujmout. Vytvořil jsem si, asi i k určité nelibosti mého tehdejšího garanta, vystoupení odlišné od soutěžní akrobacie, při kterém jsem nechtěl ukazovat, co všechno s letadlem dovedu, ale jak dokáže i ten starý Trenér být na nebi krásný.

Nakonec se povedlo, protože jsem svými vystoupeními zaujmul a další už bylo nasnadě. Ale znamenalo to dřít, přemýšlet, konstruovat sestavy, využívat umně energie v případě těch slabších letadel a prostoru a obratnosti v případě těch silnějších a rychlejších. Pravda, dřina to byla příjemná, co může být krásnějšího než létat relativně nízko akrobacii s takovými dunivými skvosty. Byla to uspokojující činnost, každé éro mělo nějakou specialitu, se kterou jsem se musel naučit žít, a pocit, když jsem na Harvardu poprvé dokázal udělat na konci sestavy kubánskou osmu, byl nádherný. Nebo když jsem poprvé dokázal s Pilatusem P2 udělat display, ve kterém jsem nemusel ve druhé půlce jen létat rovné průlety. Nebo když jsem na Z-526 dokázal zahájit rovnou bez předchozího stoupání. Nebo když jsem se s Jakem-3 dokázal udržet na malém prostoru před diváky.

Jenže pak přišel Spitfire. Letadlo, které je bezpochyby tím nejkrásnějším, co jsem kdy létal a při každém letu se ve mně rozlévají endorfiny a přistávám s banánem od ucha k uchu. Je to fantastická mašina. Má tak úžasné letové vlastnosti, že když se mne někdo na něj zeptá, tak ani nevím co říct. Zkuste popsat dokonalost! To je daleko snazší popsat nedokonalosti a slabá místa ostatních letadel. Motor má neskutečně kultivovaný chod, což jsem si krásně uvědomil nedávno, když jsem si asi v hodinovém interavalu skočil se Spitem a pak s Jakem 9 s Allisonem, který má zřetelně tvrdší a méně vyvážený chod. Nádherně se s ním létá, nádherně s ním pojíždí, nádherně vzlétá, nádherně přistává. Nevyžaduje žádné mimořádné schopnosti pilota, jen standardní vylétanost na ostruhových letadlech a cvičných warbirdech typu T-6 či P2. Má fantastický rozsah rychlostí, dokáže krásně a bezpečně letět tam, kde bych už s Jakem bojoval o život, krásně a včas varuje před přetažením a má velice příjemné pádové chrakteristiky. Snad jen že mu začínají poměrně brzo (tak od 350kmh) tuhnout křidélka, naštěstí do 500kmh to není nic zásadního - a rychleji nemá vůbec smysl s ním létat. Nic se tím nezíská. Výhoda silného motoru.

A jeho vzhled? Ten snad nemá ani smysl komentovat. To je čistá esence nádhery, která přesahuje rámec letectví. Jenže tady je asi úskalí všeho a příčina mé melancholie. Najednou, poprvé ve svém životě, poznávám pocit nádherné ženy, která se projde po náměstí a to jí úplně stačí k tomu, aby se celé město zastavilo a koukalo na ní. Nemusí nic předvádět, nic umět, prostě jí stačí, že je. Přidá letmý úsměv a má v podstatě všechno, co chce. Je tak krásná, že muži šílí a i ostatní ženy snad ani nežárlí, neb tuší, že to nemá cenu, navíc je jen jedna. Ke všemu je charakterní a všichni ví, že už má něco za sebou a to něco není žádná prostopášnost, ale záslužné činy.

A tohle je Spitfire.

A teď si vezměte, že takovéhle éro máte předvádět. Odlétáte s ním nejjednodušší display, jaký jste kdy předvedli, neboť k témuž, k čemuž jste na předchozích typech potřebovali hospodařit s energií či prostorem a to za pomoci velkých géček, vám stačí boost +4lbs, výjimečně +6 (bojový limit je +18),přetížení tři, výjimečně 4g, a ve zbytku si jen tak kvrdláte kniplem. Z jakéhokoliv úhlu éro nastavíte, z takového je krásné, fotogenické. Není to jako když se fotí normální člověk, který ví, jak se natočit na kameru a kde co zatáhnout a kde co vyprsit. Není to jako když předvádíte Pilatus, který je hezký jen z některých úhlů, není to jako Jak či Harvard, u kterého také musíte mít naučené polohy. Spifiru to sluší odkudkoliv. A ten zvuk Merlinu, to trhavé dunění, to je teprve ten správný zdroj emocí...

Chybí mi ten pocit sebeposunutí, chybí mi ten boj s energií či prostorem. Ale zároveň je to skutečně to nejkrásnější létání, jaké jsem kdy měl. Budu si muset někdy zalézt sám někam na kopec, koukat do kraje přemýšlet, jaký k tomu všemu zaujmu postoj. Bude to muset být všechno jinak. A nebude to o samotném létání. Bude to přesně o tom, aby mi vlastně konečně došlo, co jsem provedl.

Myslím, že někde v nebi teď sedí předčasně zesnulý Reginald Mitchell, kroutí hlavou a říká si "další blbec". A přitom musí mít pocit neskutečného zadostiučinění z toho, co i po letech v lidech vzbuzuje jeho výtvor, o kterém si opodál sedící Kurt Tank může nechat jenom zdát….

ROZHOVOR

Vyzpovídal: Radim Vojta

Milan Šindler

V dnešním čísle vám přinášíme rozhovor s dalším členem klubu, Milanem Šindlerem. Spolu s Michalem Krechowskim má u nás na starosti muzeum. A není to náhoda, Milan, řečený Šíla, patří mezi hlavní sběratele archiválií a pozůstalostí po našich letcích. Jeho domácí sbírka je úctyhodná a bude jedním z hlavních zdrojů pro naše historické články.



Šílo, když jsi k nám přišel, bral jsem tě jako siláka, který se při rekonstrukci hangáru ukázal jako tahoun, který zastal obrovské množství práce. Až postupem času jsem zjistil, jakou obrovskou znalost historie našich letců v RAF máš. Jak a kdy ses k tomu dostal?

První kroky byly, když jsem jako malý kluk v 7-8 letech koupil v zakouřené hračkárně u paní Bekové první plastikový model, Po-2 od KP. Na základě toho jsem si začal kupovat první publikace k tématu. Nejradši jsem měl Triádu, kde publikoval Zdeněk Hurt. S letci RAF jsem se poprvé setkal na modelářských leteckých dnech pořádaných LMK Drozdov v Hořovicích na letišti, někdy v letech 1987-88. Osobně mě k nim ale přivedl až po revoluci p.Valášek nejstarší[1], se kterým jsme navštěvovali osobně například Antonína Lišku, Josefa Flekala, Aloise Šišku a další.

Jak na tebe působili, byli vstřícní?

Vesměs ano, právě proto, že jsem k nim chodil s panem Valáškem, kterého znali. V té době jsem ale sbíral hlavně jejich podpisy. Bližší vztah k někomu z RAFáků jsem ale získal až někdy kolem roku 2000, kdy jsem se seznámil s Pepou Prokopcem[2]. S ním jsem se potkal u památníku letců v Dejvicích. Zpočátku jsme si jen tak povídali, pak ale sám nabídl, ať k němu dojedu do Tlučné na chalupu, že pokecáme víc. Tím začalo bližší přátelství.

Ke sbírání artefaktů ses dostal jak?

Kontaktoval jsem Františka Mareše[3] s žádostí o autogram, případně nějakou fotku, přičemž on mi poslal rovnou negativy s tím, ať si z nich udělám fotografie, jemu rovnou taky, a pošlu je zpět. Poslal mi za to pět liber, já je obratem poslal zpět s poděkováním, nicméně on mi řekl, že jako válečný pilot mi nařizuje, že si je musím nechat. Mám teď tu pětilibrovku uloženou v jeho složce. Zhruba po třech letech jsem se osmělil, zda by mi neposlal na sebe nějakou dobovou památku, drobnost, třeba knoflík. Knoflíky poslal čtyři, k tomu čepičák na lodičku a válečné stužky, kde je mimo jiné stužka k DFM.



Josef Prokopec

Sešli jste se?

Když jsem pak častěji jezdil do Británie, řekl jsem si, že se s ním musím sejít. Setkání bylo zpočátku lehce rozpačité, protože jsme se znali jen na dálku, ale brzy zábrany padly a bylo to velmi srdečné, byl rád za naši návštěvu. Tohle setkání se mi velmi vrylo do paměti, mám na to dobré vzpomínky, jsem hlavně rád, že jsem se s ním osobně setkal, neboť zanedlouho zemřel.

O čem jste se bavili?

Spíš tak všeobecně, co dělal po válce a tak, neměl jsem žádnou osnovu, na co se ho ptát, bavili jsme se spíš o běžném životě. V paměti mi zůstalo, jak mi říkal, že jako přistěhovalec do Anglie se musel chovat ještě angličtěji, než Angličani a musel převzít veškeré jejich zvyky, aby byl do společnosti přijat. Na to si v dnešní době velmi často vzpomenu. Při svých toulkách po Británii jsem měl základnu u Jana Svobody[4] v Newhavenu. Ten létal stejně jako Pepa Prokopec u 310. perutě. Byli velcí kamarádi, a tak když jsem se zmínil, že jedu do UK, nedal Pepa jinak, než že budu spát u Honzy. Ten se o mě staral jako o vlastního, měl jsem u něj v domě svůj kumbál, který mi sloužil jako základna při cestách po UK. S Honzou jsme se také velmi spřátelili, skončilo to jeho častými návštěvami u mě, dokonce jsme spolu trávili Vánoce. To nás navštěvoval i Pepa Pokopec. Musím přiznat, že oba se rádi podívali na dno kalíšku zevnitř, takže setkání byly společensky velmi vřelé. S nimi jsem se už bavil opravdu o všem, o létání, o válce a obecně o všech tématech, o kterých váleční veteráni jinak neradi mluví.

Nějaké zápisky sis z toho dělal?

Občas jsem si nahrával vyprávění, ale rámcově jsme to spíš nechávali plynout. Blízké vztahy jsem měl ještě s Jardou Hofrichterem nebo s panem Štanderou. Dneska už z nich nikdo nežije.



V tomhle období jsi tedy začal tvořit svoji sbírku?

Začalo to zmíněným knoflíkem od Fr. Mareše, a skončilo to obsazeným celým horním patrem domu. Část věcí jsem získal přímo od lidí, které jsem navštěvoval, něco jsem koupil na aukcích, něco mi sehnali kamarádi z Mostecka a z Náchoda, něco výměnou.

Je něco, čeho si ceníš nejvíc?

Nejvíc věcí od Honzy Svobody, protože to jsem dostal přímo od něj. Je to mj. zápisník letů, vyznamenání a jeho první uniformu, co dostal po rehabilitaci. Za velmi cenné považuji zápisníky některých letců. Konkrétně osobní zápisník Bohumila Landy z let 1939 a 1940 až do posledního dne před jeho smrtí, mechanika Vejvody, zapisníky letů Tocauera, Svobody, Šiguta a Polívky.



Jan Svoboda

To jsou věci, které velmi zajímají i mě a po dohodě na základě některých z nich vytvoříme v budoucnu články pro náš magazín. Dá se z toho vyčíst spousta zajímavostí. Máš ještě něco na závěr?

Především mě mrzí, že jsem letos poprvé po cca 15ti letech nemohl navštívit kvůli koronaviru Anglii. Tu jsme opravdu procestovali hodně, zejména s badatelem a publicistou Zdeňkem Hurtem. Zároveň je nutno si přiznat, že tato kapitola se již opravdu uzavírá, z letců, se kterými jsem byl v kontaktu, již dnes nikdo nežije a přišel čas začít všechno zpracovávat, digitalizovat a publikovat.

Šílo, díky za rozhovor a čtenářům jako malou návnadu prozradím, že hned do příštího čísla spolu připravujeme článek o našem jediném brýlatém letci za války, který to z aeroklubu, přes A.T.A., dotáhl až na kapitánské křeslo čtyřmotorových Liberátorů.

Poznámky:

1) LMK Drozdov - Leteckomodelářský klub Drozdov, svého času jeden z nejaktivnějších LMK v republice, stále funkční. Pan Valášek nejstarší (nar. 1929) je stále jeho členem. Jeho syn a vnuk patří mezi členy a piloty našeho klubu.

2) Josef Prokopec (nar. 1918), předválečný člen Západočeského Aeroklubu Plzeň, absolvoval stíhací výcvik, létal u 310. a 312. perutě RAF. Po válce pokračoval v letectvu jako instruktor, 1949 vyhozen z letectva. Zemřel 2010.

(3) František Mareš (nar. 1919), zahájil pilotní výcvik ještě před okupací, po odchodu do zahraničí přijat do RAF, kde jako jeden z mála létal u 601.sqn Airacobru. Po válce zůstal v Británii, kde podnikal. Zemřel 2008

(4) Jan Svoboda (nar.1919), předválečný vojenský pilot, v RAF u 310. perutě, po válce opětovný odchod do zahraničí, zemřel 2009 v Anglii

PRO MALÉ LETCE

Osmisměrka

Autor: Lenka Poláková

O	T	I	U	Q	S	O	M
L	E	T	O	V	J	A	K
S	K	U	Ž	E	L	G	A
T	O	T	H	S	A	L	D
E	K	C	V	P	R	M	E
V	A	V	P	I	L	O	T
A	R	A	D	A	R	T	P
R	D	A	L	R	D	O	I
D	A	L	O	H	A	R	C
B	O	E	I	N	G	O	M

Hledaná slova:

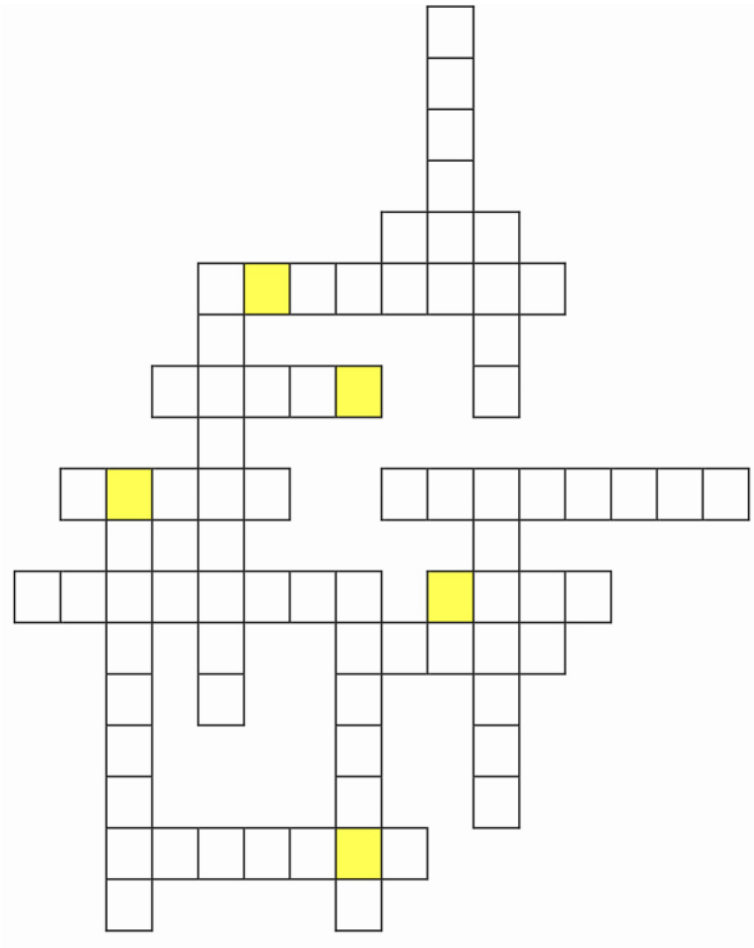
Kokarda, kužel, Mosquito, JAK, stevard, Boeing, motor, Letov, SP, pilot, radar, UTC, AGL, VPD, kadet, HL, PIC, Aloha, OM

Tajenka:

— — — — — — —

Vysvětlivky ke zkratkám:

JAK - výrobce ruských letadel
SP - státní a rejstříková značka polských letadel
UTC - koordinovaný světový čas (universal time coordianted)
AGL - výška nad zemí (above ground level)
VPD - vzletová a přistávací dráha (RWY)
HL – ztráta výšky (height loss)
PIC - velitel letadla (pilot in command)
OM – vnější polohové návěstidlo (outer marker)



Kris-kros

autor: Jan Polák

Doplň správně do kris-krosu všechna uvedená slova. V označených políčkách po řádcích zjistíš tajenku:

— — — — —

3 písmenná: KOV

4 písmenná: VÍTR, ATIS

5 písmenná: DRÁHA, ODPOR, ODLET

6 písmenná: NÁKLON

7 písmenná: SATELIT, TRAVERZ, ROZMĚRY

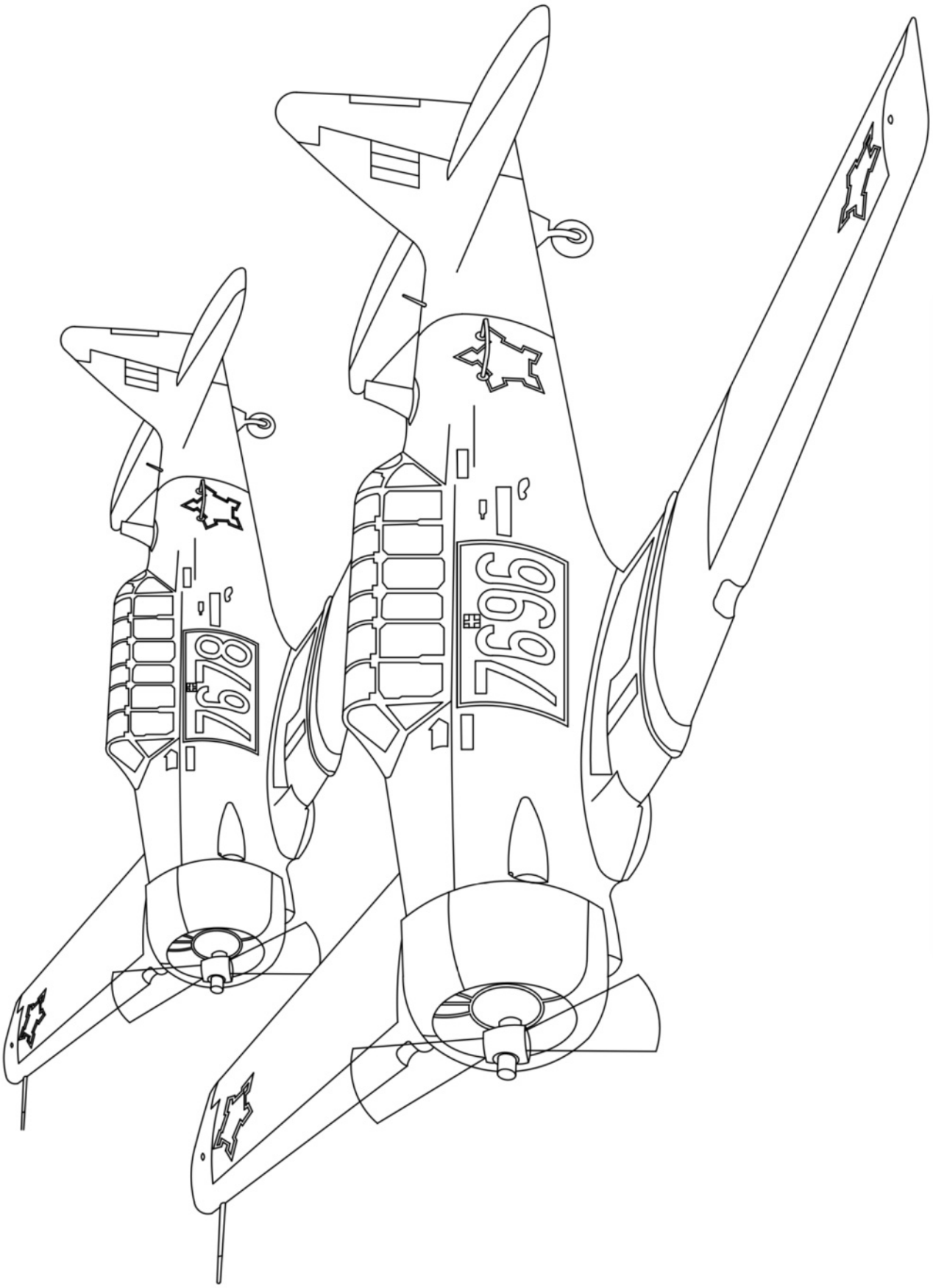
8 písmenná: VYSÍLÁNÍ, DISPEČER, VRTULNÍK

9 písmenná: VARIOMETR, DOSEDNUTÍ

Vysvětlivky ke zkratkám:
ATIS - automatické vysílání letištních informací
TRAVERZ - situace při přistání, kdy není osa letounu rovnoběžná se směrem dotyku se zemí (zvláště při bočním větru)
VARIOMETR - přístrouj ukazující rychlost stoupání či klesání

Omalovánka

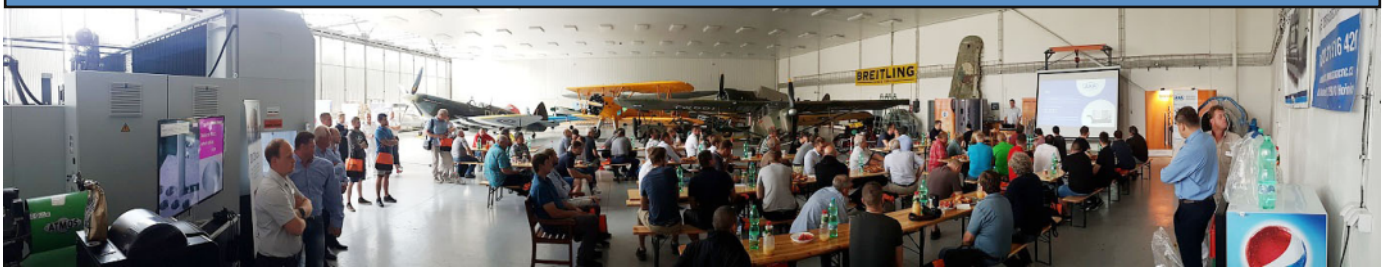
Skupina Harvardů (autorka Martina Skálová)



Spolek Classic Trainers

IČO: 04134141 nabízí

Firemní akce



Náš Hangár 3 je skvělé místo pro Vaše firemní akce, školení, nebo párty v zajímavém prostředí muzea s kulisou válečných letounů a historických vozidel.

Jsme schopni připravit doprovodný letecký program.

Kapacita našich prostor je do 40 osob, jsme schopni na přání zařídit catering a jiné služby podle požadavků klienta.

Film a Televize







Máme zkušenosti s prací pro filmové produkce a natáčeli jsme se známými osobnostmi a režiséry.

Můžeme Vám poskytnout nebo zprostředkovat leteckou techniku, historická vozidla a dobové uniformy.

Máme tým expertů a znalců vojenské historie, zejména z doby 2 světové války, doby těsně předválečné a poválečného období až do současnosti.

Naši piloti jsou profesionálové, kteří dovedou létat se vším od větroňů, přes dvouplošníky, Spitfire až po moderní proudové letouny a pravidelně předvádějí letouny z našeho muzea na leteckých dnech v ČR i v zahraničí.

Jsme schopni se přizpůsobit vašim požadavkům a velmi dobře se orientujeme v legislativě nutné k filmování s leteckou technikou.

Letecké dny a předvedení

Letecké dny, předvedení letadel Hangáru 3 na Vašich akcích, vzpomínkové akce, historické rekonstrukce bitev.

S naší zkušeností jsme schopni zajistit předvedení historických letadel a popřípadě techniky na vašem leteckém dni, vzpomínkové akci, historických rekonstrukcích.

Naši piloti a technici jsou profesionálové s letitými zkušenostmi a adekvátním výcvikem.

Zaujala Vás naše nabídka? Kontaktujte nás na info@classictrainers.cz

Spolek Classic Trainers

spolupracuje s

eduard

Město Plzeň

PLZEŇSKÝ KRAJ

SLAVNOSTI SVOBODY PLZEŇ
OSVOBOZENÍ AMERICKOU ARMÁDOU

PRAGUE TOCNA AIRPORT

Kdecals

KPM PLZEŇ

Řízení letového provozu České republiky

VOJENSKÝ HISTORICKÝ ÚSTAV PRAHA

KPM KAZNĚJOV

uniweb


ROYAL NAVY
FK817