Classic Trainers Magazín

Ročník 2021
číslo 3
zima



Air Transport Auxiliary
Operace Starkey
Hangárová královna 2



WWW.CLASSICTRAINERS.CZ

OBSAH

1 Úvodník

2 Air Transport Auxiliary

16 Fairchild model 24

18 Okénko fotografa

24 Střípky ze života Hangárové královny díl 2

29 Operace Starkey

36 ATA - Letové postupy a technika pilotáže

40 Rozhovor - Anička Habartová

Čtvrtletník pro leteckou osvětu

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

Redaktor: Radim Vojta
Datum vydání: 29.1.2021

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

foto na obálce: Spitfire XVIe v červnu 2015 v Roudnici (foto Pavel Vanka)
2.strana obálky: Po-2 v srpnu 2017 v Líních (foto Pavel Vanka)
4.strana obálky: Spitfire XVIe září 2020

Není-li uvedeno jinak, jsou autory současných fotografií členové klubu Classic Trainers, zejména Michal Krechowski

Úvodní slovo



Zlín 526M OK-VRC

Vážení čtenáři,

při redakční uzávěrce tohoto čísla se právě končil rok 2020, rok, který planetou otřásl asi nejvíce od konce druhé světové války. Na toto téma jsou a ještě budou psány miliardy slov od různých mudrců, takže bude lepší, když se tomu zde vyhnu a zmíním se o něčem pozitivním. Ačkoliv situace zatřásla nejedním členem našeho klubu, přeci jen jsou mezi námi i zaměstnanci aerolinií a řízení letového provozu - a letecká doprava dostala snad největší ránu ve své více než stoleté historii - pro klub samotný to nebyl zase až tak špatný rok. Byl uvolněnější, měli jsme více času na vlastní klubové aktivity, ke kterým jsme se dříve moc nedostali. Počínaje opékáním buřtů, přes různé společné návštěvy spřátelených muzeí a firem, až po přijmutí nových členů a zájemců o členství. A byli to právě naši nelétající členové, díky nimž jsme za přispění klubové kasy rozšířili řady naší techniky, a to tentokráte o pozemní aparát. Koncem roku k nám přibyl druhoválečný terénní automobil Dodge WC 52. Kromě toho, že jej budeme moci využívat na klubové akce a případně díky navijáku i jako zásahové vozidlo, je jeho největší přidanou hodnotou větší zapojení našich nelétajících členů do provozu techniky.

Další výraznou změnou je, že jsme se konečně odhodlali k tvorbě drobností, po kterých se návštěvníci našich Dní otevřeného hangáru často ptali. Třeba magnetky s motivy našich letadel, pexesa a tak všelijak. Zájem o ně mě velmi překvapil. Co jsme ale rozjeli především, je tento časopis. A samozřejmě, nebudeme si nalhávat, i jeho příchod na svět provází porodní bolesti. Počínaje chybkami, jež se vloudily do textu, přes špatný soutisk středového posteru v minulém čísle, až po distribuci. Původním záměrem totiž bylo nabídnout primárně elektronickou verzi zdarma na našich stránkách a papírovou vytisknout jen pro členy klubu a naše kamarády. Zájem o ní nás ovšem mile překvapil a první číslo poměrně rychle zmizelo i s dotiskem. U druhého čísla jsme ale narazili na problém, že naše akce, kde jsme plánovali papírový časopis nabídnout, jsme museli kvůli novým omezením zrušit. A vytvořit alternativní systém rozesílání poštou se nakonec ukázalo o něco komplikovanější, než jsme čekali. A tak jsme se rozhodli distribuci druhého čísla pozdržet a zahájit ji spolu se třetím číslem, které držíte v rukou. Jelikož jsme celou záležitost pojali nevýdělečně a tedy i papírová podoba má velmi omezený náklad, primárně pro naše přátele a návštěvníky, nepodařilo se nám už dále srazit jeho cenu, která činí 110Kč, a když k tomu připočteme třicetikorunové poštovné, jsme na 140Kč za kus v případě zaslání. Nicméně věříme, že ti, kteří papírový výtisk zvolí, ocení kvalitu a fakt, že papírovou tiskovinu při srkání kávy či pití vína elektronická alternativa nenahradí.

Jedno z největších ponaučení pro mne při tvorbě časopisu je to, že je velmi náročné dopředu načrtnout obsah dalšího čísla, pokud už jej nemá člověk připravený. Původně jsem sliboval článek o Jaroslavu Polívkovi, našem jediném brýlatém pilotovi u operační jednotky RAF, kdy jsem jeho předchozí službu u ATA chtěl odbýt jen krátkým článkem. Čím více materiálů jsem však získával, tím více článek rostl, až mi došlo, že téma, jako ATA, si zaslouží více. Už proto, že v našich krajích je to téma dlouhodobě opomíjené. A tak vzniklo článků hned několik a protože bylo vhodné zachovat jistou souslednost, odsunul jsem Jaroslava Polívku do čísla 4 a nyní se budeme více věnovat organizaci samotné. Na škodu to ovšem nebude, pár dní před psaním tohoto textu, když už bylo celé číslo tři v podstatě hotové, se mi podařilo získat velmi cenné dokumenty o službě našich letců u ATA, včetně jejich kvalifikací a hodnocení, budu mít tedy dost času to všechno do příštího čísla zapracovat a tím alespoň trochu vyplnit některá bílá místa.

Zůstaňte na příjmu!

Radim Vojta

Air Transport Auxiliary



Stinson Reliant Mk.III FK817 (provozovaný spolkem Classic Trainers) byl jedním z typů, které ATA přelétávala. Tento kus však sloužil za války v Karibiku u Royal Navy a s ATA tedy do styku nepřišel

text: Radim Vojta

O našich letcích za druhé světové války bylo napsáno již mnoho tisíců stran knih a časopisů, od nejvýraznějších es až po pilotní žáky. Je známo hodně i o jednotlivcích, které osud zavál na odlehlá bojiště a létali operačně nad Afrikou, Středomořím či dokonce na Dálném východě, historici zmapovali osudy i mnoha těch jednotlivců, kteří sloužili zcela odděleně od ostatních čs. letců přímo v jednotkách britských či sovětských, aniž by podléhali jurisdikci našeho exilového velení. Ví se hodně o našich, kteří sloužil u dopravních jednotek, jako instruktoři nebo zalétávači v továrnách, poměrně detailně jsou popsány i osudy prvních čs. letců přelétávajících letouny z Kanady do Velké Británie a tím se stali našimi prvními pokořiteli Atlantiku, je známo poměrně dost i o těch, kteří dobu svého odpočinku mezi nasazením u operačních jednotek trávili u MU, Maintenance Units, kde zalétávali letouny po opravách.

Je však jedna kapitola, kterou se doposud nikdo komplexněji nezabýval, a tou je služba v ATA - Air Transport Auxiliary (volně přeloženo Pomocná letecká dopravní služba). ATA nebyla organizací vojenskou, ale ani ne čistě civilní, pohybovala se kdesi na pomezí. Historie takové případy zná, tento model se uplatňoval a de facto i stále uplatňuje například v určitých fázích pilotního výcviku. ATA se za druhé světové války v Británii zabývala přepravou vojenských letounů jak mezi továrnami a údržbovými jednotkami (MU), tak mezi MU a bojovými jednotkami. V podstatě se dá říci, že časem zcela přebrala veškeré činnosti související s přepravou letounů, které tedy nemuselo provádět letectvo. Tím, že zaměstnávala piloty, kteří z jakýchkoliv důvodů nemohli sloužit u bojových jednotek (ženy, starší piloty či letce se sníženou zdravotní způsobilostí), významně odlehčila jak Royal Air Force, tak Fleet Air Arm, které následně nemuselo vyčleňovat svůj létající personál z operační služby.

Veřejnost se i v současnosti s existencí ATA čas od času setká, zejména v souvislosti s letovou činností dívek a žen, neboť dámy jak za války, tak i v nedávných letech nabraly zcela zaslouženě na velké popularitě. Ostatně mnoho pozornosti připoutala i stálá výstava v Británii s velmi příhodným názvem "Babička létala Spitfiry". Přeci jen krásná je představa té láskyplné šedovlasé babičky, která mezi pletením svetrů a pečením buchet mrkne lišácky okem, došourá se ke stolu, otevře šuplík a vytáhne album s fotkami, kde jako mladá krasavice stojí u Spitfiru... kdo by takovou babičku nechtěl mít? Dámy již pomalu odcházejí, ale kdo s nimi viděl nějaký novodobý dokument, musí uznat, že tu lišáckou jiskru v oku měly i ve sto letech.

Bohužel kromě tohoto velmi sympatického faktu zůstává ATA trochu na pozadí válečného úsilí. Příliš se neví ani o československé stopě v této jednotce. Pravda, našich u ATA nebylo mnoho, celkem se u ní vystřídali čtyři piloti. Bylo to však až při bádání u Milana Šindlera (viz rozhovor v minulém čísle), když jsem měl poprvé možnost nahlédnout do zápisníku letů jednoho z nich, Jaroslava Polívky a úplně jsem na chvíli ztratil řeč při prohlížení množství typů, které u ATA létal.

Tím víc mne ovšem začaly fascinovat výkony právě těchto Ferry pilotů, jak se jim říkalo, kteří za války dostali za úkol přeletět letoun, který možná do té doby ani neviděli, možná dokonce ani nevěděli, že vůbec existuje a měli ho za ne úplně ideálních podmínek, s vědomím důležitosti svěřeného úkolu, někam převézt. A odpoledne přeletět druhý takový letoun, se kterým třeba naposledy letěli vloni. A další den zase jiný. Ráno malý Piper Cub, odpoledne Lancaster, večer Blackburn Skua. A neměli možnost se s ním nějak víc dopodrobna seznámit. Jak to zvládali? Jak to měli organizované? Jak velká hloubka znalostí o konkrétním typu letadla po nich byla vyžadována? Jak se s tím poprali? Jak velkou měli nehodovost?



Miles Magister 313.sqdn RAF foto: Karel Beinhauer

Tyto a další otázky mi rezonovaly v hlavě, dokud jsem nezačal otevírat dochované dokumenty po zmíněném Jaroslavu Polívkovi. Kromě zápisníku letů jsem úplně dychtivě shltnul dvě publikace, které v jeho pozůstalosti byly, a to knížku, kterou ATA vydala sama o sobě, a Pilot`s Reminder Book. A najednou jsem začal nacházet odpovědi. Některé přímo, některé nepřímo, to poté, co jsem si některá fakta poskládal z pohledu "veverky". Tedy, omlouvám se za odbočení. Kdysi v aeroklubu jsem se setkal s pojmem "veverka". Přišli s ním starší kluci a popisoval pilota, který má potřebu skákat z éra do éra, aby nasyslil co nejvíc hodin, dokud to jde.

Být pilotem u ATA, to je totiž vrcholný sen každé "veverky".

V následující sérii článků v tomto i dalších číslech se vám tedy pokusíme, pravděpodobně poprvé v českojazyčné podobě, nastínit ATA, její historii, organizaci letového provozu, pravidla, předpisy, dokumenty, ale také alespoň rámcově přiblížíme čtveřici československých pilotů u ATA:

Andreje Beleše, starého, více než čtyřicetiletého pilota, o jehož životní dráze existuje pár doložitelných a mnoho nedoložitelných, až nepravděpodobných informací

Cyrila Nováčka, stíhače, který po vážném zranění v leteckém boji nad Francií v roce 1940 již nebyl zdravotně způsobilý pro bojovou službu

Josefa Šterna, o kterém zatím nemáme moc informací, kromě pár dokumentů od ATA a jeho zápisníku letů, který ovšem obsahuje záznamy o letech s naprosto unikátními letouny (z pohledu suchozemského československého pilota), u nichž se mi zatím nepodařilo zjistit, že by s nimi kdy létal nějaký jiný našinec

Jaroslava Polívku, vzdělaného, inteligentního pilota, kterému potřeba nosit brýle neumožnila zpočátku leteckou službu u bojových jednotek, ale přes službu v ATA se ale nakonec přeci jen dostal k 311. peruti, u které odlétal mnoho operačních letů jako kapitán Liberatoru - a jako jediný Čechoslovák s brýlemi...

Ostatně, za zmínku by stáli i další piloti, kteří u ATA létali. Někteří byli vyložení prominenti. Syn generála Čankajška. Dcera lorda Runcimana. Thajský princ. Vysloužilí piloti z Velké Války, jeden dokonce bez oka a bez ruky. Filmový herec. Bankéři. Továrníci. Dělníci. Rolníci. Pracující inteligence. Devatenáctiletá krasavice, téměř šedesátiletý námořní admirál. Zjednodušeně všichni, kteří chtěli a mohli pomoci, ale nemohli přitom z různých důvodů do bojové služby.

Nejsem historik ani badatel, nepátral jsem příliš ani v archívech a je zajisté mnoho informací, které by se ještě zjistit daly. Spíš jsem se snažil o interpretaci samotných okolností služby v ATA z dobových materiálů, přeložených a předložených na základě vlastních zkušenosti s podobnými letouny. Pokud tedy po přečtení těchto článků nějaký badatel projeví seriozní zájem o další rozpracování tématiky, velmi rád budu nápomocen jeho snažení.

Air Transport Auxiliary

Překlad: Radim Vojta **HISTORIE, ORGANIZACE, PRAVIDLA**

Následující řádky mají za úkol načrtnout, co to ATA vlastně byla, jakou měla historii, jak byla organizovaná, jaké povinnosti měl její personál, jaké se na něj vztahovaly pravidla chování a jak probíhal jeho pracovní den. Cílem je nahlédnout pod pokličku a umět si představit, jak to vlastně celé probíhalo. Za tímto účelem jsme vybrali některé zajímavé kapitoly knihy, kterou ATA vydala sama o sobě v roce 1944. Jmenuje se prostě - Air Transport Auxiliary a pochází z pozůstalosti pilota ATA Jaroslava Polívky. Dobu jejího vzniku je potřeba mít na paměti. Z tohoto důvodu se často používá přítomný čas, neboť v době jejího vydání činnost ATA vrcholila a pozvolna se připravovala na otevření druhé fronty, kdy se očekávalo, že nároky na ní kladené porostou tak, jak se bude bojová linie posouvat dále od Britských ostrovů směrem do hloubi Německa. Zároveň je v ní, možná v souladu s tehdejšími zvyklostmi, velmi často používán trpný rod. Pro zachování autenticity jsem se snažil jej zachovat, možná kvůli tomu bude vypadat text trochu archaicky.

Ještě si k tomu dovolím dvě poznámky. Základní organizační jednotkou ATA je tzv. Ferry Pool, ostatně tento termín byl užíván i v RAF u Ferry Command. Nejsem si zcela jistý, jaký by měl být správný překlad. Možná Přepravní skupina, ale to působí velmi cize, už proto, že se v naší odborné literatuře běžně používá původní anglický termín. Proto jsem se rozhodl jej zachovat a tak i v našem časopise budu používat výraz Ferry Pool. Pro zjednodušení představy, Ferry Pool je pro ATA a Ferry Command zhruba totéž, co pro bojové jednotky peruť (squadron). Ve vrcholném období jich ATA měla 14, každá působila na jiném letišti.

Druhá překladatelská poznámka se týká výrazu "mess". Nikoliv ve významu slova "nepořádek", jak jej znají slovníky, ale v jeho přeneseném významu jakési kombinované jídelny, baru a společenské místnosti, jak bylo a stále je zvykem u letectva ve Velké Británii. Zde se mi použití původního výrazu jaksi příčilo, nebyl jsem však schopen najít adekvátní český výraz. Uchýlil jsem se tedy k zjednodušenému výrazu "jídelna", který ovšem nepostihuje zcela dobře činnosti, pro něž byla místnost využívaná. Kde tedy v textu tento výraz objevíte, nepředstavujte si pod ním prosím školní jídelnu ani "Cháčko", jak si jej pamatujeme my, co jsme prošli základní vojenskou službou, ale spíše jakousi společenskou místnost, kde se i podává jídlo.

Na tento základní článek o ATA budou navazovat další, nejen o našich pilotech u ATA, ale i citace z příruček pro piloty ATA, které jsou psány velmi stručně, mimořádně výstižně a většina toho je stále aktuální i pro dnešní piloty, zejména ty, kteří létají starší stroje. Tak se pohodlně usaďte a pojďte si přečíst, co napsala více než pětasedmdesát let zpátky ATA sama o sobě.



Předmluva

Tato příručka nebyla připravena ani tak s cílem představit historii ATA, ale spíše poskytnout komplexní a přesto krátký pohled na její strukturu a metody, které jsme vyvinuli a přijali k provedení úkolu, který nám byl v této válce přidělen. Je to především ve prospěch všech příslušníků ATA; nicméně doufám, že to také může zajímat mnoho dalších osob mimo organizaci, které nám během posledních pěti a půl roku tolik pomáhaly. V této souvislosti bych chtěl věnovat zvláštní pozornost nejen všem složkám RAF, bez jejichž pomoci by byl náš úkol nesplnitelný, ale i ministerstvu letecké výroby, kterému podléháme, a British Overseas Airways, kterými jsme řízeni. Celý výtěžek z prodeje této knihy připadne spolku ATA Benevolent Fund, který se zaměřuje na pomoc pozůstalým a na pomoc osobám, které byly během služby u ATA zraněny. To, že mohou výnosy připadnout fondu, umožnila pouze velkorysost pana Ernesta Pitmana, který nese náklady na tisk a vydání knihy, a sira Erica V. Bowatera, který daroval papír, na kterém je vytištěn. Rád bych také poděkoval zejména naší ředitelce ženského personálu, slečně Pauline Gowerové, MBE, která je zodpovědná za úpravy a sazbu a palubnímu inženýrovi B. Mountfordovi za ilustrace.

Gerard d'Erlanger, velitel ATA

Air Transport Auxiliary (Pomocná letecká dopravní služba)

Historie

V srpnu 1939, bezprostředně před vypuknutím války, generální ředitel civilního letectví sir Francis Shelmerdine naznačil, že by mělo být přijato větší množství civilních pilotů pro plnění spojovacích úkolů na lehkých letadlech. Bylo rozhodnuto využít British Overseas Airways Corporation (BOAC) pro účely náboru a přijímání pilotů. Pro organizaci byl zvolen název AIR TRANSPORT AUXILIARY (ATA). V průběhu srpna 1939 pan Gerard d'Erlanger, ředitel British Airways Ltd. a amatérský pilot, vyhlásil nábor těch pilotů, kteří by v případě války nebyli použitelní pro RAF, ale kteří by chtěli uplatnit své pilotní dovednosti s lehkými letouny pro spojovací úkoly. Několik dní poté, co byla vyhlášena válka, dostali tito žadatelé telegramy, které jim ukládaly hlásit se do Bristolu, za účelem provedení přezkoušení jejich pilotních schopností panem A. R. O. McMillanem, vedoucím instruktorem BOAC.

11. září 1939 podepsalo smlouvu prvních dvacet šest pilotů. Někteří z nich však později nesplnili podmínky a nikdy se z nich nestali ferry piloti. Z těchto prvních pilotů měli dva nalétáno 2000 až 2300 hodin sólo, jeden byl veteránem s náletem přibližně 7000 hodin, které

získal jako osobní pilot soukromého vlastníka. Pouze osm z prvních dvaceti tří pilotů mělo nalétáno samostatně více než 1000h. Jediné, co měli všichni společné, bylo to, že své zkušenosti získali na lehkých letadlech. Na konci září 1939 požádalo RAF sira Francise Shelmerdina o zapůjčení několika civilních pilotů na pomoc při převozu letadel, což byla práce, kterou doposud vždy vykonával létající personál RAF. ATA byla velmi ochotná pomoci, ale její piloti byli zvyklí létat pouze s malými letadly. Byl tedy proveden výběr vhodných kandidátů a následně přeškolovací výcvik na větší a složitější letouny. Mezi 21. a 27. zářím šli první piloti ATA do Central Flying School (CFS) RAF. První čtyři, kteří se zúčastnili přeškolovacího výcviku, neboli jak se vyjádřil jeden pilot, „naučit se to přežít“, byli: F. D. Bradbrooke, C. S. Napier, H. A. Taylor a J. C. V. K. Watson. Podle pilotního zápisníku jednoho pilota se první přeškolovací kurz skládal z relativně krátkého výcviku na North American Harvard, Fairey Battle, Bristol Blenheim a Lockheed Hudson. Jeho zápisník prozradil následující záznamy:

	Dvojí	***Sólo***
Harvard	***0:30***	
	0:30	
		0:45
		0:35
Battle		***0:50***
Blenheim	***0:45***	
	0:45	
		1:05
Hudson	***1:50***	

Z prvních čtyř, kteří se zúčastnili kurzu v CFS, pouze jeden doposud létal dvoumotorové letadlo, a to ještě v lehké třídě. Tito piloti, kteří byli před válkou řediteli společností, makléři, obchodníky se starožitným nábytkem, majiteli hotelu a majitelé garáží či výrobci obuvi, se náhle ocitli v letadlech s tisícikoňskými motory létající přes 200 mph. Přechod z předválečného života a lehkých letadel se stokoňskými motory byl tímto dokonán.

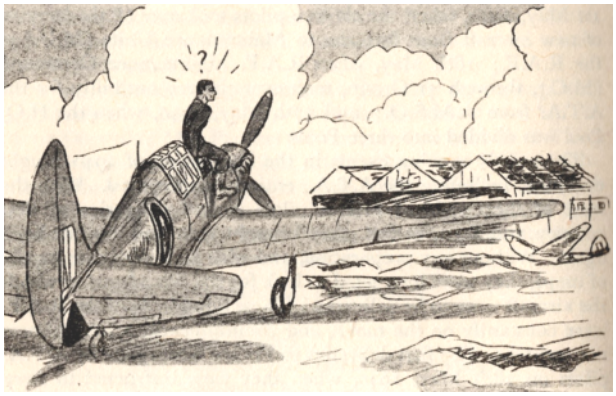
Mezitím do ATA vstoupilo více zájemců a počátkem října bylo vysláno deset pilotů do No.1 RAF Ferry Pilot Pool v Hucknallu a deset do No. 2 RAF Ferry Pool v Eltonu, přičemž jejich počet se během podzimu a zimy zvýšil na dvacet v každé jednotce. Dne 10. října 1939 převzal kontrolu nad ATA Air Member for Supply and Organization (AMSO). 1. prosince slečna Pauline Gowerová podepsala jako první žena smlouvu s ATA a 1. ledna 1940 ji následovalo dalších osm žen. Jejich první ostrý předávací let se uskutečnil 8. ledna. Všechny byly držitelkami průkazů „B“ nebo „A“ a začaly s převážením Tiger Mothů a dalších lehkých cvičných letadel. *(Jednou z nich byla Margaret Fairweather, dcera u nás nechvalně známého lorda Runcimana, která se stala historicky první ženou létající Spitfire. Zahynula při plnění služebních povinností na letounu Percival Proctor dne 4.srpna 1944, pouhé čtyři měsíce po smrti svého manžela, Douglase Fairweathera, také pilota ATA, který nepřežil havárii s Ansonem dne 3.dubna téhož roku. Pozn. RV)*

V červnu 1940 šly první pilotky ATA do CFS na přeškolovací kurz na Miles Master a Airspeed Oxford. Průměrně v něm nalétaly dvě hodiny ve dvojím na Masteru a dvě hodiny třicet minut na dvoumotorovém Oxfordu, následované několika hodinami sólo na každém z těchto dvou typů. Po dvanácti měsících létání na těchto cvičných jednomotorových stíhacích a cvičných dvoumotorových letounech bylo ženám-pilotkám umožněno přelétávat operační typy, počínaje Hawkerem Hurricane. Dnes létají se vším, včetně čtyřmotorových bombardérů a jejich počet se zvýšil na více než sto.

V lednu 1940 obdržel Commodore d'Erlanger povolení stáhnout své piloty zpět od RAF a vytvořit No.3 Ferry Pool (FP), který byl zcela obsazen personálem ATA. Provoz z White Walthamu, který je nyní ústředím ATA, začal 5. února 1940 se čtyřiceti piloty, kteří byli odpovědní za převoz letounů z továren v této oblasti.

Další důležitá data v historii ATA jsou 1. květen 1940, kdy civilní piloti převzali veškeré přelety nových letadel z továren do Maintenance Units (MU), tedy servisních středisek RAF, a 16. květen, kdy Maintenance Command RAF (Velitelství údržby), prostřednictvím 41. Skupiny, převzalo odpovědnost za ATA od AMSO.

Rychlý spád událostí koncem jara 1940 zastihl všechny, včetně ATA, zcela nepřipravené. Se začátkem bleskové války piloti narychlo převáželi letouny do Francie. Bez jakékoli přípravy a s nedostatkem map dostali pokyn, aby sami vyhledali jednotky, ke kterým měla být letadla doručena. Tyto perutě RAF byly ale neustále v pohybu a komunikace téměř neexistovala.



První dodávky do Francie provedla ATA 18. května 1940, kdy dostala úkol, aby převezla několik lehkých jednomotorových bombardérů Fairey Battle do Nantes. K dispozici byly mapy pouze pro dva piloty, ostatní se tedy museli držet ve skupině jak jen nejlépe mohli. Počasí naštěstí bylo dobré a všichni bez problémů dorazili do cíle. Po přistání byli piloti informováni, že letiště bude okamžitě evakuováno. Byl pro ně poslán Anson, v němž přeletěli do Angers, kde strávili noc. Zde byli zaměněni s nepřátelskými parašutisty, čímž jim nastala těžká doba. Ani jeden z pilotů neměl příslušnou propustku, ale všichni naštěstí měli ATA Flight Authorization Card (nahrazující pilotní průkaz) podepsanou vedoucím instruktorem. Tyto průkazy jim dobře posloužily, pravděpodobně proto, že francouzští úředníci netušili, co to je, nikdy předtím žádné neviděli. Většina pilotů strávila noc svinutá v přikrývkách na podlaze pod přísnou ochranou, ale ráno jim bylo umožněno odletět. Během letu zpět do Anglie mohli ze vzduchu pozorovat dopravní zácpy na francouzských silnicích a žalostný proud uprchlíků. Přelet Ansonu zpět proběhl bez zvláštních příhod a jediným incidentem tak byla prasklá pneumatika při přistání v Tangmere. Toto byl jen jeden z mnoha zážitků, se kterými se piloti ATA setkali v květnu a červnu 1940. Do a z Francie v té době bylo vykonáno velké množství letů, některé jen podle pohlednic s fotografiemi pobřeží a dalších míst namísto map.

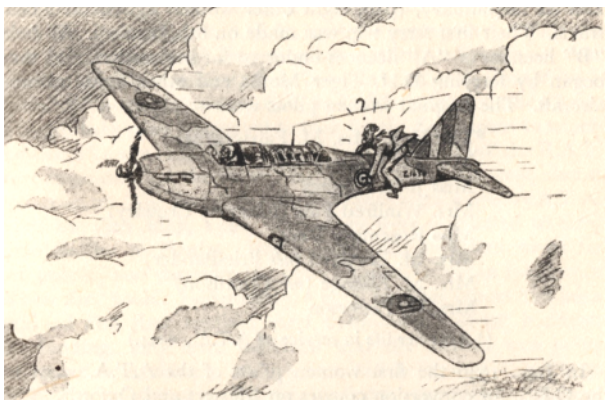
Bezprostředně po porážce Francie přišla Bitva o Británii. Dodávací lety byly v té době obzvláště náročné a to díky dvěma faktorům. Perutě jednak opět nezůstávaly na stejném místě příliš dlouho a piloti ATA museli létat po celé zemi a hledat je. Zadruhé, nebylo dost kurýrních letadel. Žilo se z ruky do úst. Piloti žili a létali, jak nejlépe mohli a byli hrdí na to, že se během těch osudných dnů podíleli na práci.

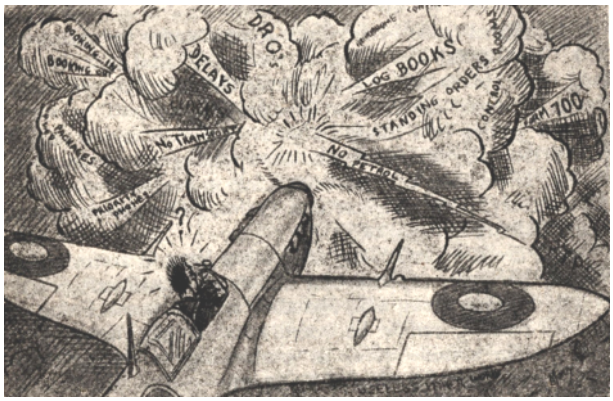
22. července 1941 se ATA se dostalo pod kontrolu Ministerstva letecké výroby (MAP). Ačkoli bylo ATA vždy spravováno BOAC, řízeno bylo postupně DGCA, AMSO a Velitelstvím Údržby RAF. Když vzniklo MAP, byl převod ATA pod nové ministerstvo logickým krokem. 1. srpna 1941 ATA převzala do své agendy veškeré přelety vojenských letadel všech typů a to nejen z továren k Maintenance Units, ale i od nich k operačním perutím. Z malé skupiny civilních pilotů kvalifikovaných k létání na lehkých letadlech se ATA stala velkou organizací. ATA je mnohonárodnostní, skládá se i z francouzských, belgických, španělských, polských, československých, chilských, malajských, nizozemských, rakouských, arménských, švýcarských, dánských a estonských pilotů. Díky rychlé a prozíravé akci lorda Beaverbrooka, prvního ministra letecké výroby, se k organizaci přidalo několik amerických pilotů a během naléhavých dnů bitvy o Británii se i oni plně podíleli na dodávkách letadel. Když vzniklo první vlastní velitelství ATA, vyžádaly si administrativní povinnosti některé z původních pilotů, ale hned jak mohli, mizeli z kanceláří do letadel. Často celý den létali a kancelářské činnosti se věnovali po nocích až do rána.

Každý typ britského letounu (a mnoho amerických) dnes létající na obloze byl, anebo je, přeletáván piloty ATA. Tito dohromady létali na zhruba 150 typech letadel. Od svého vzniku ATA dodala více než 200 000 letadel a nalétala celkem 430 500 hodin, což odpovídá 59 200 000 mil. Tento úspěch byl vykoupen množstvím lidských životů, více než sto mužů a patnáct žen ztratilo ve službě ATA své životy. Tvrdá práce, nadšení a láska k létání byly tři vlastnosti sdílené všemi piloty ATA bez ohledu na jejich zkušenosti, předválečné povolání nebo věk. Tyto vlastnosti byly základem, na kterém byl postaven celý systém a jsou hnacím motorem ATA i v současné době.

Výcvik a služební postup

V raných dobách existence neměla ATA svou vlastní pilotní školu. Potenciální piloti byli přezkoušeni z techniky pilotáže na letišti Whitchurch a posléze v Hatfieldu. V té době se uvažovalo pouze s piloty, kteří měli poměrně značné zkušenosti s létáním, navíc množství typů letadel, které bylo třeba přepravovat, bylo v porovnání s dneškem jen málo. Když bylo nutné pilota přeškolit na pokročilejší typy, byl poslán k RAF do Centrální letecké školy (CFS). Postupem času vyšlo





najevo, že požadavky ATA a práce, k níž byl pilot připravován, překročily možnosti tohoto poměrně krátkého výcviku a tedy v říjnu 1940 bylo rozhodnuto o zřízení vlastní letecké školy ATA. Tuto školu vytvořil a vybudoval hlavní instruktor BOAC , A. R. O. McMillan. Škola se zrodila ve dvou malých místnostech ve Whitchurchi a později se přestěhovala do dřevěného baráku na letišti White Waltham, který sdílela s No. 13 EFTS (škola pro základní výcvik RAF). Pozemních a letových instruktorů bylo asi půl tuctu a počet školních letadel byl sotva dvacet, skládajících se ze šesti různých typů. V únoru 1941 No. 13 EFTS opustil letiště, čímž poskytl ATA a její škole nezbytné prostory. Dnes má škola téměř 150 cvičných letadel deseti různých typů a počet instruktorů se proporcionálně zvýšil.

Výzva v rádiu v zimě 1940 přinesla doslova desítky tisíc přihlášek od osob se zkušenostmi s létáním, ale i bez nich. Všechny tyto přihlášky musely být roztříděny a žadatelé, kteří vypadali jako nejvhodnější, odletěli přezkoušecí let a podrobili se lékařskému vyšetření. Metody náboru se měnily měsíc po měsíci, dokonce i den za dnem, podle počtu požadovaných pilotů a předpokládaných dodávek letounů a produkce továren v určitém konkrétním období. Způsob výcviku byl také neustále revidován a zlepšován podle kvality rekrutů. Jak byli zařazováni piloti s menšími zkušenostmi, stával se výcvik komplexnějším. Pro účely ATA jsou různé typy letadel rozděleny do skupin a výcvik se provádí na reprezentativních typech v každé třídě. Ty jsou následující:

Třída I	Jednomotorové lehké typy letounů
Třída II	Jednomotorové bojové typy
Třída III	Dvoumotorové lehké typy
Třída IV	Dvoumotorové bojové typy
Třída V	Čtyřmotorové letouny
Třída VI	Létající čluny

V prosinci 1941 byl zahájen výcvik palubních mechaniků pro letadla třídy V a zhruba v této době se ukázalo, že škola přerostla kancelářské a ubytovací možnosti ve White Walthamu. V dubnu 1942 byla rozdělena na Školu pro základní pilotní výcvik (EFTS) a Školu pro pokračovací výcvik (AFTS), z nichž každá měla svého vlastního velitele, přičemž EFTS byla převedena na letiště Luton. V létě 1943 výcvik v Lutonu skončil a na letišti Thame byla zformována Škola pro počáteční pilotní výcvik (IFTS). IFTS nyní provádí základní pilotní výcvik a výcvik pro druhou třídu letadel (tedy bojové jednomotorové stroje) včetně příslušných teoretických kurzů; na stejném letišti je No. 3 Training Ferry Pool (T.F.P.).

AFTS ve White Walthamu provádí přeškolovací výcvik na letouny třídy III, IV a V, ačkoli letecký výcvik na letadlech třídy V probíhá na jiných letištích. Na jaře 1943 byla ATA požádána o poskytnutí pilotů pro převoz létajících člunů a následně byl zahájen výcvik třídy VI.

V dubnu 1942 bylo zahájeno každoroční opakovací školení. Toto školení, jak již název napovídá, je navrženo tak, aby se piloti každoročně „oprášili“. Tato osvěžovačka se ukázala jako zásadní a vítaný doplněk učebních osnov školy a zajišťuje, aby byl během výcviku posádek udržován vysoký standard létání.

Po přijetí se potenciální ferry pilot hlásí k IFTS, kde absolvuje teoretický výcvik, po kterém začíná výcvik na letadlech I. třídy. Po jeho absolvování dostane žák uniformu s příslušným hodnostním označením a "křidélky". Následně přechází k výcviku v navigaci a absolvuje deset až dvacet navigačních letů, nejprve ve dvojím a později sám. Pokud dosáhne uspokojivého standardu, je přidělen k No.5 Training Ferry Pool a je mu vydán pilotní průkaz, který ho opravňuje pro převozy letadel I.třídy. Tento průkaz si ponechává po zbytek své kariéry u ATA a po absolvování dalších přeškolovacích kurzů je do něj přidáno příslušné oprávnění.

Když se pilot důkladně v praxi seznámí s činností ferry pilota a je považován za dostatečně zkušeného pro letadla třídy II, je vyslán zpět do IFTS. Zde prochází základní technickou přípravou , která je navržena tak, aby zajistila spolehlivé praktické znalosti základních aerodynamických a technických principů společných pro moderní bojová letadla. Jakmile žák dokončí výcvik třídy II, je vyslán do Training Ferry Pool, kde získává zkušenosti s létáním na všech typech, na které má kvalifikaci, ale přitom je pod větším dohledem, než je možné ve Ferry Pool. Když jeho velitel usoudí, že je vhodný pro přeškolení na třídu III, je žák vyslán do AFTS a odtud do Ferry Pool. Poté se pilot vrací do školy pouze na každoroční opakovací školení nebo na přeškolovací výcvik, případně pokud byl po delší dobu na pracovní neschopnosti, kdy musí být před návratem k létání přezkoušen. Pilot však může být kdykoli vyslán zpět na přezkoušení či k opakovacímu výcviku, pokud to z jakéhokoliv důvodu uzná jeho velitel za vhodné. Škola je prostředkem uvádění potenciálních ferry pilotů do organizace a proto je nezbytné, aby úroveň disciplíny byla vysoká a přísně dodržovaná. Statistiky mohou být nudné a poněkud bezvýznamné, ale jako ukazatel růstu školy zde lze zmínit, že v listopadu 1940 prošlo výcvikem čtyřicet osm žáků; ve špičkách od té doby bylo v jednom měsíci vycvičeno až 193 žáků.

Chování

Slovo „chování“ bylo použito jako název této kapitoly, protože je třeba diskutovat nejen o disciplíně, ale i o problémech správného služebního postupu. Předmětem je skutečně široké téma správného chování v životě člena ATA ve službě i mimo službu. Disciplína a postup v ATA jsou jasně stanoveny v oddíle B stálých rozkazů, takže naším hlavním cílem nebude ani tak mluvit o pravidlech disciplíny a podrobnostech etikety, ale ukázat obecné principy, které tvoří pozadí. Efektivita, s jakou kterákoli organizace provádí svou práci, ať už jde o armádu nebo malou továrnu, závisí i na plynulosti práce jejích částí. Každá jednotka v rámci celé organizace má své přidělené povinnosti a odpovědnosti a musí hrát svoji roli bez ochabování nebo selhání, vždy pomáhat a nikdy nezasahovat do jiných jednotek. Toto je základní požadavek v ATA stejně jako jinde. Pouze dovednost a znalosti toho nemohou dosáhnout; tyto musí být uplatňovány disciplinovaně; jak je všeobecně známo, armáda je tedy účinná pouze do té doby a tak dlouho, dokud zůstane disciplinovaná. Jakmile přestane, všechno ostatní se s tím rozpadne. Disciplína je integrující síla; nedostatek disciplíny systém rozkládá.

V jistém smyslu síla, i když někdy slabost, ATA spočívá ve skutečnosti, že disciplína není tuhá jako v bojových jednotkách. Slovo „disciplína“ je odvozeno od podstatného jména „disciple-žák“ a definice tohoto slova je „ochotný následovník“. Ačkoli některé činy, které by byly v armádě považovány za porušení disciplíny, nejsou v ATA penalizovány, tato organizace očekává, že její pracovníci budou dodržovat dobrovolnou disciplínu. V tomto smyslu může být slovo disciplína definováno jako touha ze strany komunity být hrdý na sebe a na svou práci.

Práce ferry pilota vyžaduje zvláštní vlastnosti a schopnost nezávislého rozhodování, přičemž hodnotu jednotlivce lze měřit podle jeho příspěvku k hladkému a efektivnímu fungování organizace. Musí být ochoten pomáhat ostatním při plnění jejich povinností. Musí být loajální ke svému velícímu důstojníkovi a podporovat ho v jeho práci, naopak jako velitel by se měl starat a pomáhat těm, kteří jsou pod jeho velením a usilovat o jejich blaho. Každý velitel nebo vedoucí oddělení má svoji sféru odpovědnosti, ale nemůže se vším vypořádat osobně a závisí tedy na pomoci ostatních; proto je každý, kdo je pod ním, povinen ho plně informovat o všech věcech, ve kterých musí jednat nebo za které může být povolán k odpovědnosti. Pokud příslušník ATA nahlásil cokoli přímo vyššímu orgánu, je jeho povinností hlásit to také ihned svému veliteli. Velitel nebo vedoucí oddělení může decentralizovat nějakou práci, ale žádný podřízený tím není zbaven povinnosti průběžně informovat svého vedoucího o všem, co by mohlo ovlivnit jeho zásady a akce, nebo hlásit vše, pro co by jeho vedoucí mohl být zpochybňován. Platí zásada, že žádný podřízený si nesmí uzurpovat pravomoci svého nadřízeného ani zasahovat do funkcí, které má plnit, ani aby velitel nebo vedoucí oddělení neobešli ostatní vedoucí při řešení záležitostí, které jsou odpovědnost jiného velitele nebo oddělení.

Jako organizace, která vznikla až po vypuknutí války, začala ATA bez tradice v pravém slova smyslu. Od velícího důstojníka po nejnižší hodnost jsou však zaměstnanci hrdí na práci, kterou ATA udělala a dělá. Správnost oblékání, obecné chování a chování členů ATA propagují hrdost, kterou v naší službě cítíme

Zdravení.

Protože jde o civilní službu, není nutné, aby členové ATA podléhali stejným předpisům ohledně zdravení jako příslušníci vojenských jednotek. Existují však určitá pravidla, která je třeba dodržovat a ta jsou stanovena ve stálých rozkazech. Forma pozdravu schválená velícím důstojníkem pro personál ATA je totožná s pozdravem používaným v RAF.



Operační zpravodajství

Všechny lety prováděné ferry piloty spadají do kategorie „neoperační válečné létání“ a netrvá dlouho, než piloti zjistí, že se to od mírových letů výrazně liší. Brzy je zřejmé, že aby bylo možné létat bez problémů, je třeba věnovat velkou pozornost stávajícím pravidlům a předpisům vztahujícím se na neoperační létání. Všechna tato pravidla byla vytvořena ve spolupráci s ministerstvem letectví, RAF, Fighter a Training Command a orgány obrany armády.

Existuje mnoho nebezpečí, kterým se musí ferry piloti vyhýbat, jako jsou balónové přehrady, experimentální balóny, protiletadlové cvičné střelnice, cvičné oblasti a mnoho dalších, které zde z bezpečnostních důvodů nelze uvést. Stručně řečeno, hlavní povinnosti pilota při neoperačním létání jsou:

1. Vyhnout se narušení nebo nedorozumění mezi aktivní či pasivní obranou země.

2. Zabránit riziku falešných poplachů při náletu.

3. Vyhnout se riziku sestřelení naší vlastní obranou.

Je povinností důstojníka operačního zpravodajství shromažďovat a zveřejňovat veškeré informace související s výše uvedeným. Rovněž tak jsou vyžadovány informace o provozuschopnosti letiště, řízení letového provozu, místních podmínkách atd.

V každém ATA Ferry Poolu je důstojník, odpovědný za vydávání těchto informací, obdržených od zpravodajského důstojníka nebo přímo z ministerstva letectví. Říká se mu "důstojník map a signálů" a jeho kanceláří je pilotní briefingová místnost. Je nanejvýš důležité, aby pilot poté, co obdrží pokyny k přeletu letounu okamžitě navštívil tohoto důstojníka, aby si prohlédl mapu a aby byl obeznámen s podmínkami na jeho plánované trati. Právě na briefingové místnosti předává pilot údaje nezbytné pro směrování do určitých oblastí, jako je odhadovaný čas odletu z jednoho letiště (ETD) a odhadovaný čas příletu (ETA) na jiné, trasu, kterou poletí atd. Všechny tyto podrobnosti poté předá dispečer příslušným orgánům. V briefingové místnosti může pilot studovat plány letišť, na která plánuje letět a získat podrobnosti o jejich provozuschopnosti. Toto tvoří pro pilota další bezpečnostní faktor, protože jakékoli informace týkající se přistání letadla jsou vždy žádoucí. Pilot může také studovat rozsáhlé mapy různých oblastí, vyřizovat dotazy týkající se letových předpisů, signálů země-vzduch, časů přistání atd.

Meteorologická služba

Již na začátku války byla vybudována meteorologická služba poskytovaná pilotům a provoznímu personálu s ohledem na zvláštní požadavky přeletů. Zásadní rozdíl ovlivňující meteorologickou službu ATA spočívá v tom, že poskytuje informace pilotům, kteří jsou omezeni na srovnávací navigaci - tj. pilotům, kteří nemohou za letu používat radiokomunikaci a nesmějí létat bez viditelnosti země. Jakmile tedy pilot vzlétne, nemá nikoho, kdo by mu pomohl při přijímání jakýchkoli rozhodnutí, která mohou vyplynout z vlétnutí do nepříznivých nebo neočekávaných povětrnostních podmínek. Povinností Meteorologické služby je snížit na minimum počet případů vlétnutí do neočekávaně špatného počasí. Počasí na Britských ostrovech přináší letci letícímu pomocí srovnávací navigace bohužel větší potíže než počasí kdekoli jinde ve světě. Ve válce úkol meteorologického důstojníka ještě zhoršuje skutečnost, že počasí obvykle přichází ze západu a na západ od Britských ostrovů je velká mořská oblast, ze které není lodím povoleno bezdrátově přenášet informace, aby poskytly údaje potřebné pro tvorbu spolehlivých předpovědí. Kromě toho počasí na Britských ostrovech podléhá velmi rychlým změnám a země je tak intenzivně industrializovaná, že množství produkovaného kouře, zejména v dnešní době, když všechny továrny pracují přesčas, má za následek znečištění ovzduší. Kouř z průmyslových oblastí urazí velkou vzdálenost než se rozptýlí, což spolu se slabým větrem stálých směrů vede k rychlým změnám od krásného počasí k podmínkám blížícím se téměř nulové dohlednosti.

Piloti ATA proto vyžadují spíše podrobné meteorologické znalosti na relativně malém území než méně podrobné znalosti o velkých plochách a velkých nadmořských výškách vyžadované bojovými piloty. Všchny meteorologické stanice ATA nyní prezentují meteorologické informace pilotům ve standardizované formě. Je rozdělena do dvou obecných forem:

1. Předpovědi počasí ve stanovených hodinách v blízké budoucnosti.

2. „Aktuály“, neboli informace o aktuálních povětrnostních podmínkách ve stanovených hodinách v nedávné minulosti.

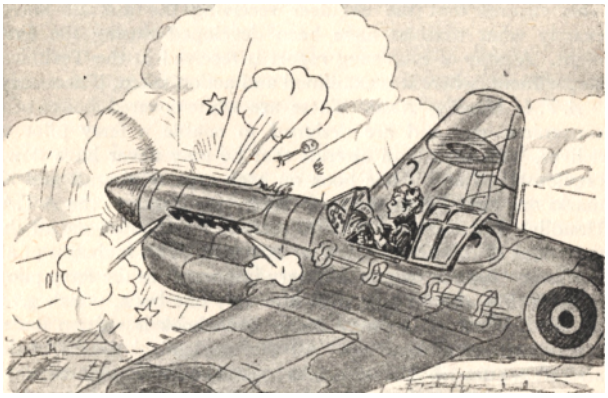
Pilotům je při výcviku obzvláště důrazně vštěpováno do hlavy, jaké nebezpečí přináší pokračování v letu pouze podle aktuálních zpráv o počasí. Skutečnost, že počasí na cílovém letišti bylo krátce před začátkem letu dobré, nemá žádný vliv na počasí, s nímž se může setkat v době, kdy tam pilot dorazí. V historii letectví přišlo o život mnoho pilotů, kteří udělali tuto základní chybu. Ze zkušenosti ATA shledala nezbytným stanovit určité minimální povětrnostní podmínky, pod kterými není pilotům povoleno pokračovat v jakémkoli letu. Tato minima jsou viditelnost ne méně než 2000 yardů a základna oblačnosti ne méně než 800 stop. S výjimkou letů s výjimečnou prioritou není dovoleno žádným pilotům létat za horších podmínek, než jsou uvedeny; to ale neznamená, že piloti musí letět, jsou-li podmínky lepší, než jsou tyto, pokud mají pocit, že jejich vlastní schopnosti nebo povaha letadla, kterým mají letět, znemožňují bezpečný let. Prosazování těchto předpisů vedlo k velmi podstatnému snížení nehod ve špatném počasí a jelikož jsou často smrtelné, i k záchraně mnoha životů.

Informace poskytované pilotům ATA ve Ferry Pool Met Office jsou tedy následující:

1. *Předpovědi.* Jsou zobrazeny tříhodinové přehledné grafy a na tabuli je zobrazena písemná předpověď pro standardní trasy létané jednotlivými Ferry Pooly. Meteorologický personál je k dispozici, aby každému pilotovi vysvětlil význam těchto informací, které ovlivňují jeho konkrétní let a poskytnul mu veškeré další informace, které může požadovat.

2. *Aktuály.* Jsou zobrazeny dvě mapy Britských ostrovů pokryté průhledným celuloidem a na nich jsou různě barevnými křídami zobrazeny všechny oblasti, ve kterých jsou podmínky nižší než jsou ATA minima viditelnosti a základny oblačnosti. Kromě toho jsou na černé tabuli zobrazeny „skutečné“ podmínky na velkém počtu letišť po celé zemi. Pilot tak na první pohled vidí oblasti, kterými nemůže proletět, dokud nenastane zlepšení počasí a může si udělat dobrý názor na to, zda je jeho let možný po alternativních tratích, případně zda je počasí dostatečně dobré, aby mu umožnilo pokračovat později. Za takových podmínek může pilot provést konzultaci s velitelem svého Ferry Poolu nebo s personálem dispečinku,

zda by měl letět, nebo ne. Než pilot opustí meteorologickou kancelář a zahájí let, musí se podepsat do knihy a potvrdit, že získal všechny potřebné informace nezbytné pro jeho let. Pilot sám, vědom si své kompetence, má plnou volnost v rozhodování, zda jsou podmínky dostatečně dobré, aby mohl let vykonat. Při tomto rozhodování musí vždy pamatovat na primární povinnost ferry pilota, kterým je dodání nepoškozeného letadla.



Technické oddělení

ATA vytvořila technickou službu určenou k tomu, aby poskytovala pilotům, palubním inženýrům a technikům údržby potřebné informace o všech různých britských a amerických typech, které létají. Publikace, prostřednictvím kterých jsou informace zpřístupňovány, jsou:

- ATA HANDLING NOTES

Jedná se o knihy v bílých deskách vhodné velikosti a jsou navrženy tak, aby umožnily ferry pilotovi bezpečně doručit letadlo, se kterým dosud možná nikdy neletěl. Ke každému typu letadla je vydána jedna příslušná kniha, obsahující všechny verze daného typu; například ATA Handling notes ke Spitfiru obsahují informace o všech variantách tohoto letounu, které nyní existují. Toto zahrnutí všech verzí typu do jedné knihy je pro ferry pilota velmi důležité, protože si tak může vzít s sebou pouze jednu knihu, která poskytuje všechny potřebné informace. Každá kniha má standardizovaný obsah. Nejprve jsou popsány všechny technické podrobnosti letadla, jako jsou ovládací prvky v kokpitu, systém zatahování podvozku, palivový systém atd., přičemž následují úkony pro spuštění motorů, před vzletem a dále vzlet, cestovní let a přistání. Kniha obsahuje také pečlivě napsané, jednoduché pokyny pro nouzové situace, které je třeba provést v případě, že dojde k poruše různých systémů, jako je hydraulický systém, poruchy motoru atd. ATA Handling Notes nejsou vydávány každému jednotlivému pilotovi, ale jejich sady jsou uchovávány v provozní knihovně v každém Ferry Poolu a v ústřední knihovně ve velitelství a piloti si je mohou vypůjčit proti podpisu.

- FERRY PILOTS NOTES

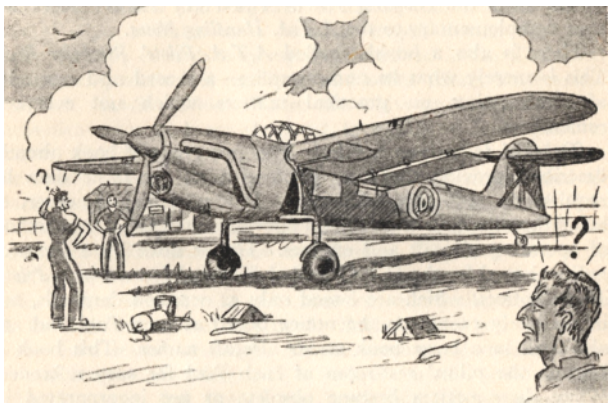
Jedná se kapesní knihu v modrých deskách s titulem „ATA, Ferry Pilots Notes, pouze pro oficiální použití“ vyraženým na obalu zlatými písmeny. Při vstupu do organizace je každému pilotovi vydána kopie. Tato kapesní kniha nenahrazuje ATA Handling Notes; je to jen soubor nejdůležitějších informací z ATA Handling Notes, pro osvěžení paměti. Každý pilot by měl mít svoji kopii u sebe, ať jde kamkoli, aby při změně z jednoho typu na druhý mohl okamžitě vyhledat důležité podrobnosti, otáčky motoru, přibližovací rychlosti atd. na každém letadle, s nímž se již seznámil skrze Handling notes. Ferry Pilots' Notes jsou tedy jen doplňkem k ATA Handling Notes. K dispozici je také brožura s názvem ATA Pilots' Reminder Book. To je přesně to, co naznačuje jeho název - záznam a připomínka některých praktických záležitostí, které si ne každý pamatuje.

- TECHNICAL INSTRUCTIONS TO PILOTS

Dva již popsané typy knih poskytují ferry pilotovi všechny základní údaje, které potřebuje vědět o každém typu letadla. Je to však nutné upozornit piloty na důležité změny ve způsobu provozu letadel a motorů. K tomu slouží řada oznámení vydaných technickým ředitelem, nazvané Technické pokyny pro piloty. Tato oznámení, která jsou vydávána pouze v případě změn, jsou okamžitě umístěna na vývěsce u každé skupiny a jsou také uložena ve velké knize pod názvy letadel. Tato kniha je uložena v pilotní odpočinkové místnosti u každého Ferry Poolu. Když tato oznámení zastarají nebo jsou začleněna do ATA Handling Notes, tak jsou zrušena. Prostřednictvím technického oddělení dostává ferry pilot šanci seznámit se se vším, co potřebuje znát o letadle, se kterým musí letět, a je věnována veškerá možná péče tomu, aby byl seznámen se všemi omezeními, způsoby fungování motory atd., které mu umožní bezpečně a v nejlepším možném provozním stavu doručit letouny perutím.

- GROUND HANDLING NOTES.

Údržba všech různých typů letadel představuje podobné problémy, pokud jde o požadované informace. Je téměř nemožné, aby posádky provádějící údržbu správně obsluhovaly a provozovaly motory neznámých letadel, pokud nemají správné informace o typu ve vhodné formě. ATA překonala tuto obtíž pomocí jiné sady příruček pro všechny typy letadel, psaných speciálně pro mechaniky. Ground Handling Notes jsou navrženy tak, aby uspokojily potřebu vyskytující se každý den na jakémkoli letišti v zemi - potřebě pozemního personálu, který musí obsluhovat letadlo, které je jim zcela cizí a které u nich přistálo kvůli počasí nebo nějaké menší závadě. Je zamýšleno, že odpovědný důstojník údržby bude na každém letišti v zemi mít kompletní sadu poznámek k pozemnímu odbavení, aby byly k dispozici informace o každém letadle, které tam přistane. Každá kniha obsahuje informace o všech verzích konkrétního typu letadla, spolu s podrobnostmi, které pozemnímu personálu umožňují rychle rozpoznat, kterou verzi se právě chystají obsloužit. Tyto knihy jsou rozděleny do do čtyř částí: první část popisuje různé technické detaily; druhá zvláštní body, kterým je třeba věnovat pozornost při prohlídce letadla; třetí podrobné údaje o tom, jak nastartovat, spustit a vyzkoušet motory, aby



se zajistilo, že jsou provozuschopné a to bez poškození díky neznalosti; čtvrtá uvádí veškeré podrobnosti o parkování a přípravě letadla na noc; a konečně je zde velmi užitečný seznam základních údajů, jako je typ paliva, oleje, hydraulické kapaliny, tlak v pneumatikách atd.

Kromě těchto Ground Handling Notes pro každý typ letadla existuje jedna hlavní kniha s názvem Ground Handling Notes - General, která obsahuje komplexní „plán prohlídek během přepravy“ pro všechny typy letadel. Tento harmonogram společně se zvláštními body uvedenými v knize každého typu letadla umožňuje mechanikům provádět kompletní speciální „denní tranzitní prohlídku“ na jakémkoli druhu letadla. Úkolem ATA je dodávat letouny perutím bezpečně a ve stejném stavu, v jakém opustily továrnu.

- TECHNICAL LIBRARIES

Ústřední knihovna na velitelství ATA a knihovny v každém Ferry Poolu

Technické oddělení se skládá z malého personálu odborníků v čele s technickým ředitelem. Působí jako poradenská kancelář pro piloty a může být kdykoli konzultováno ohledně všech technických záležitostí ovlivňujících převozy letadel. Poznatky získané v důsledku jejich zkušeností během přeletů jsou často zveřejňovány pro potřebu ostatních ferry pilotů, aby mohli těžit ze vzájemných zkušeností. Součástí oddělení je Ústřední technická knihovna, což je ucelený soubor technických knih o letadlech, motorech a příslušenství, shromážděných z oficiálních i neoficiálních zdrojů. Tato knihovna dodává knihy do dvou knihoven v každém Ferry Poolu, viz .:

The Engineering Library za níž je odpovědný Senior Engineer, obsahující všechny informace nezbytné pro úplnou údržbu a generální opravu kurýrních letounů ATA a servis všech typů;

Provozní knihovna za níž je odpovědný pobočník Ferry Poolu nebo operační dispečerer; obsahuje ATA Handling notes

Tyto knihy jsou průběžně aktualizovány dodatky předanými z ústřední knihovny. S pomocí Ústřední technické knihovny a oficiálních pokynů přijímaných z různých zdrojů jsou neustále sledovány záležitosti ovlivňující provoz a přelety letadel a oznámení nových informací a oprav jsou vydávána podle potřeby. Všechny závady menšího charakteru odhalené na letadle během přeletu, které nezpůsobily nehodu nebo vynucené přistání, jsou hlášeny pilotem v jeho cílovém místě na formuláři o závadách. Tím je zajištěno, že technik přijímající letadlo přesně ví, jaké problémy vznikly během letu. Kopie každé zprávy o závadách je přijata v technickém oddělení, kde je přezkoumána a v případě potřeby přijata opatření.

Technická organizace

Technická organizace ATA je, na základě svých povinností, poněkud složitá a dovednosti vyžadované od technického personálu jsou na velmi vysoké úrovni. Udržovaná letadla jsou rozdělena do čtyř různých kategorií, tj. "taxi" pro převoz posádek, cvičná, spojovací a nakonec samotná letadla dodávaná RAF a Fleet Air Arm. ATA má na starosti kompletní údržbu letadel prvních tří kategorií, tedy pro taxi, výcvik a spojovací, což obnáší letouny od Fairchildů až po Hudsony. Je tedy potřeba mít u každého Ferry Poolu tzv. technickou sekci, starající se o jejich údržbu, tedy kromě provozní údržby i generální opravy a modifikace.

Letadla určená k dodání RAF a Fleet Air Arm, známé jako „tranzitní“ letadla, lze rozdělit do tří kategorií -

1. Letadla od výrobců, z místa uskladnění a opravárenských středisek

2. Letadla přilétávající k výrobcům kvůli opravám a úpravám atd.

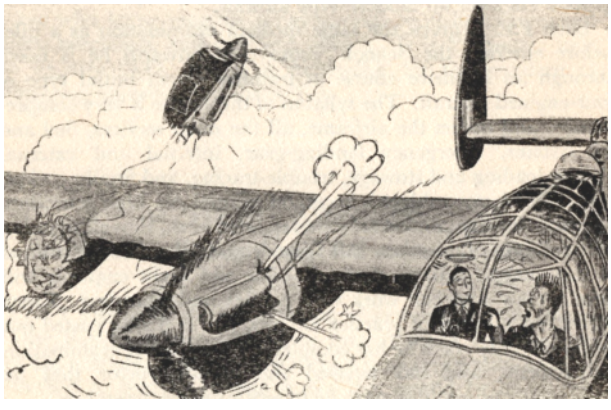
3. Letadla známá jako „odpisová“ pro sešrotování.

Ve všech těchto kategoriích se provádějí denní prohlídky, odstraňování závad hlášených piloty a drobné opravy po dobu, kdy je má ATA na starosti. Stupeň kontroly se samozřejmě liší; například „odpisová“ letadla jsou velmi důkladně prohlédnuta, zatímco nová letadla, jen pár hodin od výroby, vyžadují mnohem méně péče.

Další důležitá funkce Technického velitelství ATA je koordinace náhradních dílů. Bez nich nelze letoun udržet v letuschopném stavu a při tolika Ferry Poolech mohou požadavky na náhradní díly překročit všechny meze. Nesprávná referenční čísla, vykrádání dílů z jiných letadel, provedené opravy a nezrušené požadavky na již nepotřebné náhradní díly tvoří mnoho problémů, kterým musí oddělení zásobování náhradními díly čelit. Nehody způsobené špatnou údržbou prakticky neexistují a letadla jsou dodávána včas, kamkoli je potřeba. Kromě výše popsaných prací musí být „servisována“ veškerá výzbroj a rádiová zařízení. Inženýrské oddělení je také odpovědné za nouzové vybavení, jako jsou padáky, Mae Westy, čluny atd. V poslední době vznikla poptávka po přeměně značného počtu letadel na létající sanitky. Úpravy byly rozsáhlé, zejména proto, že nesmí být narušena funkčnost letadla. Design interiéru byl připravován za pomoci hlavního lékaře a tato letadla byla ve velmi krátké době k dispozici.

Palubní inženýr

Velmi brzy po zavedení čtyřmotorových letadel do RAF vyšlo najevo, že pokud je má ATA bezpečně přepravovat, musí být v letounu druhý člen posádky, aby vykonával povinnosti, které by byly pro pilota nemožné bez opuštění kokpitu. Několik mužů ze stávajícího pozemního personálu dostalo krátké zaškolení na pozici palubního inženýra (Flight Engineer - FE), a tito muži poté pokračovali v běžné práci na zemi, dokud nemělo být přepraveno čtyřmotorové letadlo. Tento systém měl zjevně svá omezení a v srpnu 1940 bylo rozhodnuto přijmout řadu kvalifikovaných pozemních techniků, kteří by měli být vyškoleni stejným způsobem jako palubní inženýři BOAC, a kteří by pracovali na plný úvazek jako létající personál.



Povinností FE je mnoho. Očekává se od něj, že se bude věnovat všem technickým a mechanickým záležitostem, aby se pilot mohl věnovat pilotáži, aniž by se musel starat o motory a další systémy. FE jsou získáváni z různých zdrojů, ale musí mít důkladné praktické a teoretické znalosti o moderních leteckých motorech a všichni musí absolvovat řadu let jako pozemní technik v letectví. Každý FE má před zahájením výcviku stejné lékařské vyšetření jako pilot. Poté projde intenzivním výcvikem na prvním typu čtyřmotorového letadla. Osnova tohoto kurzu je velmi obsáhlá a zahrnuje drak letadla, všechny hlavní systémy, nouzové vysouvání podvozku, vnitřní a vnější prohlídku letounu, hmotnost a vyvážení , řešení problémů a nakonec palubní nácvik v kokpitu. Ten je založen na postupech běžných v aeroliniích, kdy se kapitánovy příkazy opakují zpět, čímž se eliminuje veškerá možnost chyb. Všichni piloti třídy V a VI jsou vyškoleni ve shodných postupech, takže každý pilot a palubní inženýr vytvoří posádku, která dokáže pracovat v dokonalé součinnosti.

Každý FE absolvuje dostatečné množství cvičných okruhů a nakonec je uvolněn do služby, až když uspokojivě dokončí technickou zkoušku a uspokojí pilota-instruktora, že přesně rozumí tomu, co má za daných okolností dělat. Během letu je FE odpovědný za manipulaci se všemi ovládacími prvky motoru pod vedením kapitána, zaznamenávání všech přístrojů a odečítání výkonů motorů, ovládání palivových kohoutů a dalších systémů a za ovládání podvozku jak v normálním, tak nouzovém režimu. Kromě těchto povinností musí být připraven plnit jakékoli příkazy, které mu kapitán vydá. Po dokončení počátečního kurzu je žákovi vydána autorizační karta, která mu umožní létat jako FE na typu, který ovládá, a poté, aby získal zkušenosti, je vyslán k jednotce, u které tento typ převažuje.

V pravidelných intervalech je vysílán do kurzů na další typy letadel, a pokud se u něj vyskytnou technické neznalosti, může být poslán do výrobních závodů na školení o motorech, karburátorech, vrtulích, turbodmychadlech atd. V různých intervalech se do výroby dostávají další nové typy letadel, které vyžadují palubního inženýra, a je vyvinuto veškeré úsilí, abychom na nich vyškolili FE, aby převozy letadel mohly být prováděny hladce a bezpečně. V červenci 1943 jsme začali cvičit posádky létajících člunů a to pro palubní inženýry přineslo další práci. Aby byla posádka co nejmenší, bylo rozhodnuto, že FE převezme navíc povinnosti lodníka. To znamená, že musí být schopen manipulovat s lany, kotvami a veškerým vybavením, které je potřeba pro kotvení a vyvazování létajícího člunu.

Neopatrný jazyk

Je třeba mít na paměti, že všechny činnosti a operace ATA jsou velmi tajné. Neopatrná řeč může způsobit nekonečné škody a je třeba se jí vyvarovat. V mnoha případech může být řeč škodlivá, protože jednotlivec



může mít pocit vlastní důležitosti a chce o ostatním říci něco, co není obecně známo. Toto je běžné a pochopitelné selhání, ale touha „vypadat důležitý“ v očích druhých může způsobit velké škody a ztráty na životech. Je třeba také pamatovat na to, že telefon není tajný a je třeba dbát opatrnosti a diskrétnosti. Pořizování fotografií na jakémkoli letišti nebo v jeho blízkosti je přísně zakázáno a fotoaparáty by nikdy neměly být přepravovány. Personál na letišti po setmění je oprávněn z bezpečnostních důvodů požádat kohokoli, kdo je podezřelý, aby předložil jeho průkaz, a musí na oplátku předložit svůj vlastní

Ubytování

S výjimkou výcviku v IFTS neposkytuje ATA svým zaměstnancům žádné ubytování a každý člen tak musí žít v civilních ubytovacích kapacitách mimo letiště. Běžným postupem je, že ubytovací důstojník v jakémkoliv Ferry Poolu či na základně má seznam ubytovatelů a může vyslat personál do vhodných domů. Je nanejvýš důležité, aby si zaměstnanci uvědomili, že ubytování je omezené a že chování kteréhokoli člena ATA může mít přímý dopad na vztah hostitelů k budoucím ubytovaným. Piloti a další zaměstnanci by si měli uvědomit, že jsou-li ubytováni, jsou nezvanými obyvateli domu někoho jiného, a měli by udělat vše pro to, aby nedocházelo k urážkám nebo zvláštním problémům s jejich dočasnými hostiteli. Obecné příčiny potíží (naštěstí jen příležitostné) jsou tyo:

1. Pozdní noční hlučné příchody

2. Zbytečné požadování jídla v nepravidelných dobách

3. Neoznámení absence.



Obecně platí, že personál ATA by se měl chovat stejně, jak by očekával od hostů v jejich vlastních domech. Je obzvláště důležité, aby byl hostitel informován o případné nepřítomnosti, aby nedocházelo ke zbytečnému plýtvání potravinami atd. Pokud pilot dostane práci, která mu může znemožnit návrat na základnu ve stejný den, měl by před odletem zanechat na letišti oznámení pro svého hostitele, že se nedostaví. Na druhé straně mají zaměstnanci určitá práva. Všichni členové ATA se podílejí na činnosti státního významu a měli by se postarat o to, aby dostávali dávky (zejména maso, máslo, vejce, cukr), na které mají nárok. Zdvořilost a zdravý rozum však vyřeší prakticky každý problém s ubytováním.

Pozemní transport

Tato malá příručka ATA by nebyla úplná bez zmínky o jedné z jejích nejdůležitějších doplňkových služeb - pozemním transportu. 1. července 1940, kdy A.T.A. sídlil ještě v malé dřevěné boudě na letišti White Waltham, bylo vytvořeno oddělení Pozemní přepravy. Celý personál se skládal ze čtyř řidičů, dvou mužů a dvou žen, a měl k dispozici tři auta a dva nákladní automobily. S rozšířením ATA se odpovídajícím způsobem rozrostlo i oddělení Pozemní přepravy jak v personálu, tak v počtu vozidel. Velká část práce této sekce spočívá v přepravě členů organizace. Piloti jsou převáženi denně mezi letišti a do míst ubytování autokarem nebo autem. Velký počet kilometrů najezdí vozidla při odvozu pilotů a vybavení k letadlu na ploše a jejich vyzvednutí po přistání. Mnoho kilometrů je také najeto po celé zemi shromažďováním a doručováním náhradních dílů od MU pro uzemněná letadla. Každý Ferry Pool, základna nebo stanice má vlastní sekci pozemní přepravy, ve většině případů pod vedením příslušného důstojníka, kterému je nápomocna vedoucí řidička, která má pod kontrolou ostatní šoférky. Pomáhá také s evidencí najetých mil, organizováním směny řidičů a vytváření plánku služeb. Mezi povinnosti řidičů patří čištění a údržba vozidel. Zodpovědný důstojník denně kontroluje všechny záznamy o vozidle a vyřazuje je z provozu, když je dosažen počet mil stanovený v předpisech, aby mohly být odeslány do opravy.

Personál Pozemní přepravy nosí standardní uniformu ATA s odznakem přes náprsní kapsu na levé straně. Sanitky jsou obsluhovány řidičkami a také spadají pod Pozemní přepravu. Tyto řidičky jsou ve službě v sanitce během letových akcí a jsou součástí havarijního týmu. Velitelství má svoje vlastní kurýrní řidičky pro rychlou přepravu důležitých dokumentů. Je třeba zdůraznit vysokou úroveň řidičů i řidiček. Nehod je velmi málo a je třeba podotknout, že došlo k obdobím, kdy bylo překonáno přibližně 160 000 mil, aniž by došlo k jedné nehodě.

Etiketa na základnách RAF

ATA vykonává pro RAF velmi důležitou službu a jako taková má nárok na určitá práva a privilegia:

1. Všichni důstojnící ATA mají tu čest jíst v jídelnách RAF. Několik rad ohledně jejich chování v těchto jídelnách je uvedeno později.

2. Ostatní personál ATA se může stravovat v jídelnách pro poddůstojníky či piloty, podle jejich hodnosti u ATA.

3. Na letišti mají všichni důstojníci ATA nárok na stejná práva jako důstojnící RAF ve službě. Měli by si však pamatovat, že tato práva s sebou nesou určité povinnosti na oplátku - a největší z nich je zdvořilost.

Chování k poddůstojníkům

Povyšování v RAF záleží velmi na výkonnosti daného jedince a hodnosti Flight Sergeant je často stejně obtížné dosáhnout jako důstojnických hodností. S poddůstojníky by se tedy mělo zacházet s úctou, kterou si zaslouží a mělo by se k nim přistupovat podle jeho hodnosti. S vojíny se mělo zacházet jako s muži, kteří nosí královskou uniformu a se stejným respektem jako s jakýmkoli jiným příslušníkem ozbrojených sil. Nic nezpůsobuje větší odpor než přehlížívé chování vůči personálu základny. Totéž platí pro všechny důstojníky, vůči nimž by se měla zvyšovat formálnost jednání podle toho, jak se jejich hodnost zvyšuje.

Piloti ATA by například měli -

(a) Při vstupu do jakékoliv kanceláře vždy pozdravit, pokud je přítomen důstojník; toto je zvykem a provádí se i tehdy, když plukovník vstoupí do kanceláře, kde sedí ve službě poručík.

(b) Vždy pozdravit vyšší důstojníky, když se s nimi setkáte ve službě



(c) Pokusit se zjistit služební postupy na všech základnách, které navštěvují a zjistit, na které důstojníky se obrátit v případě potíží; někdy se lidé snaží zbavit zodpovědnosti, tj. posílají žadatele o pomoc k někomu jinému, a v tomto případě by si piloti měli pamatovat, že by se měli ptát co nejzdvořileji kdo je odpovědný za příslušnou povinnost, a jít rovnou k němu.

ATA měla v minulosti značné problémy s obsluhou a opravami letadel a zajišťováním dopravy z letišť RAF na železnici. V obou případech by se piloti neměli spokojit s odmítnutím z řad nižších šarží, ale měli by okamžitě jít k odpovědnému důstojníkovi. Na všech letištích RAF, kde sídlí 41.Group MU, to je technický důstojník nebo velitel MU. Na ostatních základnách je to obvykle staniční technik, pokud jde o opravy letadel, nebo velitel či pobočník, pokud jde o dopravu.

Jídelny

RAF je stále mladou složkou ozbrojených sil, ale již přijalo všechny obecné zvyky dvou starších složek (armády a námořnictva), které jsou navrženy tak, aby zachovaly důstojnost, přátelství a slušné chování na místě, které je jejich domovem. Proto by si zaměstnanci ATA měli pamatovat, že pokaždé, když se dostanou do jídelny, jdou jako hosté do domu někoho jiného a jsou tam jen proto, že to vyžaduje služební potřeba. Obecně lze říci, že by se měli stát tak nenápadnými, jak je jen možné a chovat se, obrazně řečeno, jako Římané, jsou-li v Římě. Pro ty, kteří mají trochu zdravého rozumu, by to nemělo být těžké, ale těm, kteří nikdy předtím nenavštívili jídelnu RAF mohou pomoci následující rady:

Upravenost

Je pravidlem britských jednotek, že důstojník, aby získal respekt ke své uniformě, musí být dobře oblečený a čistý. Personál ATA v pracovním oblečení nemůže plně doufat, že bude soutěžit se svými hostiteli, ale může se přinejmenším umýt a oprášit, vyčistit si letecké boty a knoflíky. Ti, kteří ještě nemají uniformu, by měli mít alespoň oblek, límec a kravatu a žádné doplňky.

Strava

Všichni důstojníci v jídelně jedí společně. V některých je speciální stůl pro vyšší hodnosti; v jiných ma velitel základny své vyhrazené místo. Rovněž se těmto stolům vyhněte, protože vyšší důstojníci mohou upřednostňovat svou vlastní společnost. V některých jídelnách nosí jídlo číšníci; u ostatních se obslouží člověk sám. Malé pozorování může ukázat, co je třeba udělat. Jídlo by nemělo být kritizováno, cukr a máslo jsou i zde na příděl jako na jiných místech. Pokud se personál ATA zdrží pouze na jedno jídlo, mělo by jej hned zaplatit. Pokud zůstanou přes noc, mělo by být číšníkovi řečeno, že platba bude provedena po snídani následujícího dne.

U žádného jídla by se nemělo kouřit, kromě čaje.

Odpočívárna

Toto je obecná společenská místnost. Návštěvníci by opět měli být co nejvíce nenápadní; neměli by se rozléhat na židlích a při mluvení by neměli zvyšovat hlas. Pokud si všimnete, že všichni v místnosti najednou vstanou, udělejte totéž; to znamená, že vešel velmi vysoký důstojník (nebo velitel základny); ze stejného důvodu, pokud vyšší důstojník (Wing Commander nebo vyšší) hovoří s pilotem ATA, měl by se tento postavit a říkat mu „pane“. Není to nedemokratické, ale pouze zvyk projevující úctu k jeho hodnosti. Mladší důstojníci ATA by to měli udělat,



už když hovoří se Squadron Leaderem. Jeden nebo více hostitelů může nabízet alkoholické nápoje a tyto mohou či nemusí být přijaty, ale pokud je jich přijato příliš mnoho, pilot přestane být nenápadný. Není nutné nabízet nápoje na oplátku; ve skutečnosti je to v době míru pro hosta nepřístojné, nicméně pilot může během dlouhého rozhovoru se svým hostitelem taktně naznačit, že toto není běžná doba a on není obyčejný host, a proto by měl mít možnost oplácet.

Piloti by neměli přelaďovat rádio a ani si uzurpovat noviny a nechávat si je, dokud si je nepřečtou. Je zřejmé, že není vhodné „vyprávět bajky“ nebo mluvit o úžasných činech, dovednostech v létání nebo neuvěřitelných příhodách, které se mohly vyskytnout. Piloti RAF mohou mít ještě báječnější a opravdovější dobrodružství než ty, co mohl zažít pilot od ATA, ale brání jim to dát najevo, protože jsou hostiteli a host má vždy pravdu a musí mu být naslouchánо pozorně a bez otevřeného posměchu.

Kulečníková místnost

Kulečník si můžete zahrát, pokud o něj nejeví nikdo jiný zájem, ale jelikož na letištích RAF není příliš mnoho zábavy a jsou obvykle daleko od nejbližšího města, neměl by být kulečníkový stůl monopolizován.

Spaní

Když důstojník ATA dostal pokoj, může zazvonit na obsluhu, a pokud bude ve službě, přijde služebník (říká se jim batman). Na požádání vyčistí boty, oblečení a přinese šálek ranního čaje. Je vcelku přípustné mu dávat spropitné, protože má práci navíc.

Hygiena

V RAF nejsou hostům poskytovány žádné ručníky. Žádost batmanovi je obvykle zajistí.

Koneckonců, hostitelé z řad RAF mohou, nebo nemusí chtít vidět znovu jejich hosty z ATA. To záleží na tom, jak se chovali. Pokud se chovali špatně, pravděpodobně nebudou mít chuť bavit se s jakýmikoli dalšími důstojníky ATA, kteří přijdou později. Piloti ATA by si tedy měli pamatovat následující:

(a) Nekritizovat RAF

(b) Nepožadovat nic, co není běžně dodáváno

(c) Hraní hazardních her (pokud se jedná o vysoké sázky) je tabu, ale bridge lze hrát za sázky povolené místními pravidly.

V některých jídelnách je místnost, kde se baví návštěvnice. Tato místnost je nepřístupná pro každého dalšího hosta, pokud není pozván, aby vstoupil.



Armstrong Whitworth AW.27A Ensign Mk.II G-AFZU Everest, provozovaný BOAC, ve společnosti Spitfiru

foto: Karel Beinhauer

Ferry Pool

V předchozích kapitolách bylo probráno centrální řízení celé ATA. Nyní zbývá ukázat, jak fungují základní jednotky celé organizace - Ferry Pooly. Ve Velké Británii je více než tucet těchto jednotek víceméně rovnoměrně rozmístěných . Liší se značně velikostí, nejmenší má asi čtyři nebo pět pilotů a největší asi padesát; navíc v každé skupině existuje poměrný počet technických a dalších zaměstnanců. Některé Ferry pooly jsou výhradními uživateli letiště, jiné jsou nájemními jednotkami na letištích RAF.

Každý Ferry pool je spravován velitelem skupiny - zkušeným pilotem všech typů letadel. Pomáhá mu jeho zástupce, několik velitelů letek a pobočník. Piloti jsou odstupňováni od těch, kteří létají na jednomotorových letadlech, až po ty, kteří létají na všech typech, v pořadí od třetího důstojníka po kapitána. Kromě jeho největší odpovědnosti - bezpečného převozu letadel, které mají být přepraveny a to s nejmenším možným zpožděním - je velitel Poolu rovněž zcela odpovědný za disciplínu a pracovní život letců a zaměstnanců, kteří pod ním slouží, a za zdokonalování svých pilotů, přičemž konečným cílem je, aby každý pilot byl schopen létat na každém typu. Cílem v tomto posledním ohledu je vrátit pilota do školy pro přeškolení na další skupinu letadel, jakmile jeho zkušenosti s předchozí třídou letadel jsou dostatečné. V průměru to trvá asi dva roky od okamžiku, kdy je pilot kvalifikován k převozu stíhacích letadel, až do momentu, kdy získá dostatečné zkušenosti a výcvik k létání všech typů až po největší čtyřmotorová letadla. Žádný pilot není „specialistou“ na konkrétní typ letounu, protože se právem má za to, že jakýkoli systém, který by to umožňoval, by byl plýtváním talentem. Ne každý pilot však dosáhne nejvyšší kategorie.

Velitel skupiny je odpovědný za součinnost mezi skupinou a továrnami, z nichž jsou letadla převážena. Rovněž musí udržovat úzké a harmonické vztahy s mnoha základnami RAF. Nejdříve přicházejí každý den na letiště inženýři a provozní důstojníci. První z nich mají hodně práce s přípravou letounů, které budou ten den využívány jako taxi, a doplnění paliva a prohlídky letadel tranzitních letadel, které se na základně nacházejí. Operační důstojník má před sebou denní program, který mu dal Central Ferry Control, který rozděluje úlohy podle geografické polohy letadla, které má být přeletěno a jednotlivých Ferry Poolů. Má také seznam dostupných pilotů, jejich kvalifikací a úplnou předpověď počasí pro daný den. Počet letadel, která mají být přeletěna za jeden den Ferry Poolem, který má padesát pilotů, se pohybuje přibližně od padesáti do stopadesáti. Operační důstojník plánuje denní práci, majíc neustále před sebou následující cíle:

1. Že každé letadlo bude přeletěno do svého konečného cíle s co nejmenším počtem mezipřistání a nejkratší cestou.

2. Že se jeho piloti tentýž den vrátí na svou základnu.

3. Že práce je rozdělena rovnoměrně, takže nálety hodin a získávání zkušeností na typech letounů jsou spravedlivé.

Každé letadlo má svůj vlastní štítek, který obsahuje úplné údaje o jeho typu a verzi, jeho současné poloze a cíli. Na štítku je napsaný rozkaz pro vyzvednutí letadla a vybavení, místo převzetí a předání letadla, případné dodatečné instrukce a list se zprávou o stavu letadla, zatímco je v rukou pilota. V ideálním případě by každý pilot měl každý den přeletět alespoň dvě letadla, jedno odvézt a jedno přivézt. Tento ideál je poměrně zřídka splněn, protože letadla mají tendenci se pohybovat ve velkých jednosměrných skupinách. Pokud je z domovských krajů do Skotska přemístěno deset letadel, je vzácné najít více než dva nebo tři zpáteční lety. Pokud jsou však tato letadla dostatečně velká, budou stačit, protože zbývající piloti mohou cestovat jako cestující. Když pilot ráno přijde na letiště, najde ve své přihrádce na briefingové místnosti jeden nebo více štítků. To pilotovi naznačí, co ho daný den bude čekat.

F.O. X (pilot všech typů třídy V) najde ve své přihrádce tři štítky. Prvním úkolem je odvézt Halifax z továrny asi dvacet mil od jeho základny na jihu Anglie k RAF MU v jižním Walesu. Druhým je vzít si Wellington od stejného MU na letiště poblíž Dumfries. Třetím úkolem je Spitfire z letiště poblíž Carlisle k peruti na jižním pobřeží Anglie. První činností pilota je zajít do meteorologické kanceláře, kde zjistí aktuální počasí a předpovědi a s jejich pomocí si naplánuje tratě přeletů. Poté přejde do místnosti Map a signálů, kde získá informace týkající se balónových baráží nebo zakázaných oblastí na zvolené trase a seznámí se



Československá příslušnice WAAF, Jiřina Ascherová - Tonderová, v kokpitu Lancasteru

foto: Karel Beinhauer

s aktuálními podrobnostmi o všech letištích, na která poletí a s místními předpisy. Pokud má letět v oblasti pod přísnou kontrolou, domluví se s odpovědným důstojníkem oddělení map a signálů, aby ho přesměroval. Poté si vezme svou pilotní výstroj, mapy a případně přenosnou zásobu jídla a zkontroluje letový řád aerotaxi. Z toho zjistí, že bude odvezen ze svého domovského letiště do svého prvního výchozího bodu Ansonem a že na konci dne bude vyzvednut Fairchildem z letiště na jižním pobřeží. O několik minut později jsou spolu se svým palubním inženýrem povoláni na palubu Ansonu, který je převeze do továrny vyrábějící Halifaxy, k první zastávce v celodenním programu.

Za půl hodiny, po příletu a převzetí Halifaxu, je ve vzduchu a na cestě do jižního Walesu. Tam přistane o hodinu a čtvrt hodiny později a rozloučí se se svým palubním inženýrem, který u dalších dvou letadel nebude potřeba. Tento inženýr bude vyzvedut jiným letadlem, pravděpodobně taxi, a vrátí se na svou základnu. Mezitím pilot sní oběd, který si přinesl s sebou, nebo se nají v místní letištní jídelně RAF a to poté, co obdržel potvrzení o předání letadla, vyplnil dokumenty a předal zprávu o splnění úkolu CFC (Central Ferry Control). O hodinu později je opět ve vzduchu s Wellingtonem do Dumfries, kterého dosáhne za další dvě hodiny. Následuje stejný administrativní postup a zjistí, že po předchozí domluvě na něj čeká aerotaxi, patřící sousednímu Ferry Poolu, který ho odveze do Carlisle. Tam přebere Spitfire, asi o tři nebo čtyři hodiny později jej předá peruti na jižním pobřeží. Pak je letecky převezen zpět na svou základnu Fairchildem. Ten den nacestoval vzduchem přes 700 mil. Předá operačnímu důstojníkovi štítky převezených letadel a může jít domů.

Toto je docela typický den v životě ferry pilota v létě. Samozřejmě, zejména v zimě, je možné, že pilot přeletí pouze jeden letoun; a někdy, pokud je špatné počasí, může být nemožné dokončit přelet ve stejný den. V tomto případě pilot zůstane se svým letadlem až do předání, pokud se ovšem nedostal na letiště, kde se nachází další Ferry Pool. V takovém případě může se souhlasem velitele této skupiny opustit letadlo a vrátit se na svou základnu. Letadlo je poté přepravováno pilotem místního Ferry Poolu. Každou noc, když je pilot daleko od své základny, musí poslat zprávu do svého vlastního Ferry Poolu s podrobnostmi o svých pohybech.

Na konci dne operační důstojník předá denní program zpět Central Ferry Control, přičemž letadlo je uvedeno v jedné ze tří kolonek - DODÁNO, NA CESTĚ nebo PŘENESENO DÁLE - to se používá, když nebylo možné s letadlem vůbec odletět. Po shromáždění informací o nedoručených letadlech ze všech Ferry Poolů a ze seznamu nových letadel, která mají být přeletěna a dodána RAF, CFC přidělí letadla na další den jednotlivým Ferry Poolům.

Kurýrní letka

Obraz o ATA by nebyl úplný bez zmínky o jedné z její pozdější, ale důležité, roli, a to Air Movements Flight (A.M.F.), tedy kurýrní letce. Vznikla v červenci 1942 pod názvem Spojovací letka ATA. Jejím cílem bylo minimalizovat zpoždění a dezorganizace vyplývající z rostoucího počtu speciálních letů, které po ATA vyžadovalo Ministerstvo letecké výroby a další.

V srpnu 1942 se kapitán Douglas Fairweather stal důstojníkem velícím této letce a všemožně se snažil zvýšit její užitečnost až do své smrti ve službě v dubnu 1944. V březnu 1943 byl název změněn ze Spojovací letky na Air Movements Flight. Práce jejích pilotů dnes zahrnuje převoz raněných a nemocných a přepravu vojenského personálu při naléhavých povinnostech.Pro ilustraci o objemu práce vykonané AMF lze říci, že v prvním roce provozu bylo nalétáno celkem 3139 hodin při přepravě 2176 cestujících.

Fairchild model 24 - UC 61K Argus III

text: Jiří Horák



Úvodní foto: Fairchild Argus Mk.III, Hooton Park, Cheshire, po sestavení po převozu z USA do Británie před předáním ATA
Fotografie Imperial War Museum, ATP 13008C

Pro provoz ATA byly velmi důležité "taxíky", letouny používáné k převozu posádek. Kromě dvoumotorových AVRO Anson byl nejrozšířenějším letounem právě americký Fairchild model 24, v USAAF známý jako UC-61 Forwarder. Ve Velké Británii, která byla zvyklá až do roku 1943 zavádět cizí letouny do svých služeb pod svými jmény, byl používaný jako Fairchild Argus. Jeden takový letoun, Argus Mk.III, je rekonstruován do letuschopného stavu naším členem Jiřím Horákem. O tomto typu a o rekonstrukci bude ještě několik článků, nyní je však vhodný okamžik se s ním seznámit.

Jednoho červnového dne jsme pekli vuřty Wolfgangem a kamarády z klubu. Mezi jiným se řeč stočila na projekty, které jsme schopni dokončit. Wolfgang se zeptal „Jiří, nechtěl bys převzít a dokončit projekt Fairchildu F 24“? Trochu mě to zaujalo a tak jsem si o projektu zjistil něco více. Rázem jsem si řekl, že s československou linkou by to mohlo mít příběh.

Když vyšlo najevo, že éro, které mi Wolfgang nabízí, sloužilo za války v RAF a S/N je blízký těm, které létaly v Československu, další z mých „šílených“ nápadů začal dostávat nebezpečné rozměry projektu. To se psal rok 2016.

V březnu 2017 se smíšená točensko - plzeňská skupina vypravila na kontrolu točenského Harvardu před přeletem do Prahy a poté jsme zamířili k Wolfgangovi do depozitáře a zaplnili Fairchildem nákladňák s vlekem. Od té doby se začalo dít spousta věcí, ale to bude předmětem pokračování v dalších dílech.....

Začněme však hezky popořádku historií letounu a jeho vývojem.

Fairchild Model 24 je čtyřmístný jednomotorový hornoplošník, který používaly United States Army Air Corps a Royal Air Force jako UC-61. Samotný Model 24 byl vývojem předchozích konstrukcí firmy Fairchild a záhy se stal úspěšným civilním a vojenským letounem.

Společnost Fairchild Aircraft byla těžce zasažena velkou hospodářskou krizí na počátku 30. let, kdy se objednávky od leteckých společností zrovna nehrnuly. Pozornost společnosti se obrátila na vývoj spolehlivého a odolného malého letadla pro osobní i obchodní použití. Fairchild model 22 se stal populárním a byl přímým předchůdcem nového, vylepšeného a veleúspěšného modelu 24, který si na začátku 30. let získal velkou oblibu pro své příjemné letové vlastnosti a prostorný interiér.



Musíme si uvědomit, že v té době kralovaly i ve vojenských letectvech dvouplošníky. Díky použití mnoha dílů z automobilového průmyslu (například brzdy s expandérem a stahovací okna dveří pilotní kabiny) bylo letadlo také cenově dostupné a jednoduché na údržbu. Během produkce, která běžela nepřetržitě od roku 1932 do roku 1948 zůstala základní konstrukce letounu v podstatě nezměněna, došlo pouze k přidání dalších sedadel pro cestující a bohatší volitelné výbavy.

První modely 24 byly vybaveny pouze dvěma sedadly. V roce 1933 bylo instalováno třetí sedadlo a do roku 1938 bylo standardem sedadlo čtvrté. Interiér pro model 24 byl navržen v roce 1937 významným americkým průmyslovým designérem Raymondem Loewym. Menší úpravy draku byly provedeny v roce 1938 změnou tvaru a velikosti svislých ocasních ploch. Výrobní závod zavedl také nové značení verzí. Poslední verze podle starého značení byla C8 a na ní pak navazovala již v nově značená F24G .

Inovativní myšlenkou bylo, že model F 24 byl nabízen se dvěma pohonnými jednotkami, hvězdicovým Scarabem od firmy Warner a Fairchildovou vlastní konstrukcí, řadovým motorem Ranger o výkonu od 175 do 200 koní v modelech F24C-8-D, E a F. První modely Fairchild 24C-8-B z roku 1932 používaly spolehlivý a populární hvězdicový motor Warner 125hp, Fairchild 24C-8-C používal radiální Warner 145hp. V některých dřívějších modelech 24 byly občas použity také řadové motory American Cirrusand Menasco Pirate. Pozdější modely, například populární 24W, byly vybaveny motorem Warner Super Scarab o výkonu 165 hp.

Vojenské modely UC 61A využívaly Warner Super Scarab a UC 61K Ranger L 440-5 a 7 o výkonu 200 hp, pozdější výrobní série pro armádu byly také vybaveny prosklenou střechou pilotní kabiny – Improved vision roof, která je odlišuje od civilních verzí. Vojenské modely měly spoustu dalších odlišností od civilních verzí ke kterým se dostaneme v některém z příštích čísel.

Robustní konstrukce podvozku, navržená pro provoz z hrbatých travnatých letišť, využívala pružinové tlumiče plněné hydraulickou kapalinou nad kolem se vzpěrou otočně zavěšenou ke spodní části trupu. Výsledkem byl relativně složitý, ale nepopiratelně pevný podvozek, který dokázal absorbovat zatížení z provozu na nezpevněných plochách, a byl také přizpůsoben pro montáž dvojitých plováků pro provoz na vodních plochách. V Československu byly v zimě UC 61K provozovány na upravených lyžích z Fi 156. Robustnost konstrukce a skvělé letové vlastnosti přispěly k tomu, že mnoho Fairchildů létá i dnes.

O křídlech modelu 24 kolují příběhy, že mohutné nosníky z kanadské jedle vydrží přetížení 10g. Zatímco tento údaj není prokázán, jisté je, že všechna předválečná letadla standardní kategorie byla navržena na provozní přetížení 4,1g, na rozdíl od poválečného konstrukčního limitu 3.8g.

Fairchild 24 od společnosti Kreider-Reisner Aircraft, Hagerstown, Maryland - Fairchild Aviation Corporation, zůstal ve výrobě roku 1932 do roku 1948, přičemž drak zůstal po celou dobu v podstatě stejný, měnily se jen motory a vybavení letadla.



Celkově Fairchild postavil více než 1500 kusů modelu 24, přičemž dalších 280 postavila společnost Texas Engineering & Manufacturing Company (TEMCO) v Dallasu po konci 2. světové války, když tato společnost od Fairchildu zakoupila výrobní práva.

V civilním sektoru zaznamenalo letadlo ve třicátých letech úspěch u významných podnikatelů a hollywoodských herců, kteří letadlo kupovali pro své osobní potřeby.

V roce 1936 objednalo americké námořnictvo modely 24 pod označením GK-1 a JK-1.Tyto letouny sloužily pro průzkum počasí a pro výcvik v létání podle přístrojů. Typ byl také používán U.S Army a Coast Guard jako spojovací letoun s označením J2-K. Civil Air Patrol taktéž provozovala mnoho letadel Fairchild UC-61. Některé stroje byly dokonce vybaveny v raných fázích druhé světové války závěsníky na dvě 100 librové bomby pro hlídkové lety proti německým ponorkám u východního pobřeží Spojených států.

Velké množství Fairchildů UC 61, UC 61A a K sloužilo pod označením Fairchild Argus I, II a III v RAF u MU a u ATA, kde napomáhaly válečnému úsilí nenápadnou, ale potřebnou činností, kterou byl transport personálu a podpůrná činnost u jednotek provádějících údržbu (Maintenance Units). Na těchto letounech létalo ve Velké Británii i mnoho československých pilotů.

Po 2. světové válce byly letouny používány jako aerotaxi a mnoho z nich bylo získáno soukromými vlastníky. Fairchildy UC 61A/K odprodané v rámci vojenských přebytků sloužily v mnoha letectvech po celém světě, například ve Finsku, Thajsku, Izraeli, Kanadě, Spojených státech, Austrálii a neposlední řadě také v Československ,u kam byly dodány letouny z přebytků RAF ze série HB. Poslední Fairchild 24R 46A byl vyroben v roce 1948 z dílů zbylých z válečné produkce ve Winfieldu v Kansasu.

OKÉNKO FOTOGRAFA

foto: Michal Krechowski

aneb Provoz Classic Trainers v roce 2020 ve světle celosvětové epidemie



Rok 2020 zůstane na věky zapsán v historii jako rok, kdy zcela nečekaně udeřil virus COVID-19, který ochromil téměř celou planetu. Jedním z nejvíce zasažených odvětví je letectví, zejména doprava. Ovšem čáru přes ekonomický rozpočet nastalá krize udělala i dalším provozovatelům, od leteckých škol až po vlastníky historických letadel. Absence leteckých dní, jež představují jednu z mála možností, jak alespoň trochu na náklady vydělat, spolu se zdražením pojistek způsobila v jejich kapsách nebývalý průvan.

Ale není třeba si jen stěžovat. Ba naopak. Zklidnění, které krize přinesla, spolu s větším množstvím volného času, než bývá jiné roky běžné, umožnila se více věnovat sobě samým. Hned, jak odezněly největší restrikce jarního "lock-downu", ožil až nebývale náš klubový život. A nebylo to jen o častějším večerním opékání buřtů, ale i o výcviku. Daleko důkladněji jsme mohli provést jarní opakovací školení a předsezónní letecký výcvik, zahájili jsme přeškolení našich členů na nové typy letadel, konkrétně na Zlín 526M a Pilatus P2-05, začali jsme s výcvikem skupinového létání pro ty naše piloty, kteří s tím doposud neměli žádné zkušenosti.





Jedním z nejpodstatnějších počinů byl výcvik pro provoz z krátkých a nepříliš upravených ploch. Zahájili jsme pozemní přípravou v hangáru, poté jsme se přesunuli do Erpužic, kde jsme pilovali krátká přistání na tři body, pokud to tedy daný typ letounu umožňoval. Jak se ukázalo, třeba u Stinsonu Reliant je to se vztlakovými klapkami téměř nemožné. Další den jsme pokračovali do Staňkova, který má kratší a hrbatější dráhu. Situace byla ten den navíc okořeněná poměrně silným bočním větrem.



Závěr výcviku proběhl v průběhu léta, když jsme se se Stearmanem, Stinsonem a Z-526 přesunuli na "polní letiště" Jiřičky, dříve známé jako Senožaty. V Jiřičkách jsme totiž letos dokončili úpravu letištní plochy a jejího označení tak, aby bylo možné jej občas využívat. Přítomno bylo i několik místních obyvatel včetně starosty přilehlých Křelovic.

Jiřičky byly v posledních desetiletích využívány v podstatě jen pro občasný provoz ultralehkých letadel. Silnější motory se tedy nad jeho okolím rozezněly poprvé po více než šedeáti letech. Určitě ne naposledy. Čas od času zde provedeme nějaké to soustředění. Historie tohoto pozapomenutého letiště je velmi zajímavá, dějiny se přes něj prohnaly zejména v období druhé světové války, jejíž pozůstatky se stále dají vystopovat a nalézt.






Bücker
Jungmeister


D-EBJG
Bücker
Jungmeister

Střípky ze života Hangárové královny

text: Radim Vojta

aneb těžký život pilota-vlastníka Pilatusu P2-05

díl druhý



Pilatus po příletu do Chotěboře
22.6.2013
foto Jaroslav Matoulek

V minulém díle jsme končili stavem mé lehké deprese a vystřízlivění poté, co jsem si naplno uvědomil, jaký příšerný balvan jsem si uvázal na krk. Podzim se pomalu překulil do své druhé, temné, vlhké a depresivní fáze. No dal ses na vojnu, tak teď musíš válčit, řekl jsem si. Tehdy jsme ještě v Hangáru 3 v Plzni měli hodně daleko do současného stavu, kdy máme technické zázemí, znalosti a kontakty na odborníky, jako dnes. Chodilo nás tam jen pár, měli jsme tam maximálně tak basu s nářadím a to bylo tak všechno. Nebyly záchody, nebyla umývárna, nebyl příjemně vytopený bar, nebyla dílna, sklady, prostě nic. Jen v rohu hangáru pár polic, 1000l nádrž na užitkovou vodu, tři letadla a víra, že bude líp.

První důležitý kontakt tedy byl mechanik - motorář, který by se podíval na únik oleje. Dávný kamarád z elementárky mi doporučil Jardu Anýže. Toho jsem sice znal, ale jen vcelku zběžně, nikdy jsem doposud pomoc s motory nepotřeboval. Jeli jsme ho teda navštívit do malé obce na pomezí okresů Kladno a Beroun. "Dobrý den", povídám, "já bych potřeboval pomoct s motorem na éru, je to Argus 410, stejnej co byl v Arádech, nějak to někde chčije volej. Éro se jmenuje Pilatus P2". "No to znám", povídá na to Jarda, "to je hnusný jako pr...". No. A první Jardův charakteristický ortel vyřknutý nad tím nebohým érem byl na světě. Tedy co se týče draku jako takového nic horšího už vlastně neřekl. Ale ten motor! Jeho slova "Jéžiš marjá, kdo tohle vymyslel", nebo "Já už se fakt nedivím, že s tímhle tu válku prohráli" mě provázejí vlastně až do dnešních dnů. Nicméně podstatné bylo, že jsme se domluvili.

Uplynulo jen pár dní a jeli jsme se na éro podívat. Listopadový den jak má být, takže deštivo, zataženo, ostatně nic jiného se k mé ponuré náladě ani nehodilo. Vytáhli jsme éro ven před hangár, sundali z něj motorové kryty a já ho nahodil. Bylo vidět, že typické hluboké zahrčení Argusu v Jardovi přeci jen nějaké sympatie probudilo. Tento motor přeci jen, snad s výjimkou jedné návštěvy stejného typu na leteckém dni v Roudnici v první dekádě nového století, nebyl v našich zemích slyšet od roku 1964, kdy ve VZLÚ dolétalo poslední Arado. Jarda koukal ze všech stran do stroje jako mistr Hanuš do orloje a po chvilce mi ukázal, že ho můžu vypnout. Únik oleje se našel. "Je to těsnění u olejovýho filtru", povídá, a mě se ulevilo, protože to vypadalo, že by to nemusel být problém. Tím došlo k určitému zlomu, kdy se na sebe vršící jobovky přeci jen lehce zvrátily a začalo období mírného oteplování, kdy se věci začaly dávat do pořádku.

Někdy za týden jsme s Jardou začali jezdit do Líní pravidelně a lze říct, že až někdy do jara nepřestali. Za pomoci Honzy Adlera, líňského mechanika - avionika a dobré duše poválečného létání na plzeňsku, který pamatuje na Borech Mezky, Arada, Siebely, Kombajny, ale i odlet posledních ultralightů před definitivním koncem provozu na tehdy již zavřeném letišti, Jarda pozvolna získával přístup k filtrům. "Jéžiš marjá, no jak tohle mohli dělat v Rusku při mínus dvaceti", říkal s oblibou, zatímco na nás foukala elektrická etavíra trošku ohřátého vzduchu v hangáru, kde byla teplota jen mírně nad nulou. Ono totiž, aby se dostalo k filtrům, je potřeba odmontovat regulátor přívodu teplého vzduchu do kabiny a několik dalších hejblátek.

Je pravda, že tyhle motory byly uzpůsobené na velmi rychlou demontáž a následnou výměnu kusu za kus, přičemž ten vadný se poslal do dílen hluboko v týlu fronty. A poté, co se ve speciální kolíbce otočil "vzhůru nohama", tedy vzhůru válci, byl k němu náhle přístup daleko lepší. Četl jsem dokonce v jedné knížce, kterou psal bývalý pilot Aero C-3 (Siebel 204), vybaveného dvojicí jen o kousek silnějších motorů Argus-411, jak měl jednou závadu na motoru, přistál v Malackách, nechali si z Prahy poslat nový motor a za necelé tři hodiny po příjezdu byl navěšený a odmotrovaný. Jenže tenhle luxus jsme si dovolit samozřejmě nemohli.

Jarda zároveň konstatoval, že už jsou špatné zapalovací kabely a bude třeba je vyměnit. Tak když už byl tedy letoun rozkrtkovaný, rovnou se na to vrhnul. V téže době jsem měl ještě jeden telefonát z ÚCL, tentokráte výrazně vstřícnější, s žádostí, abych se k určenému datu dostavil na informační schůzku, kde si všechny věci pěkně probereme. Pokud si dobře pamatuji, schůzka proběhla poslední listopadový den roku 2012, venku svítilo na modrém nebi sluníčko a asi i to věštilo, že věci půjdou konečně lepším směrem. Schůzka byla překvapivě věcná, požadavky zřetelné a logické, vůbec jsem úředníka, který jí vedl, nemohl poznat a nechtělo se mi věřit, že je to tentýž, který mne tak zpražil před necelým měsícem do telefonu. Z jednání jsem odcházel krásně naladěný. Prošel jsem vrátnicí k parkovišti... sakra kde jsem nechal stát auto? Do háje zelenýho.... nikde nic!

Škodovičku jsem postavil tam, kde jsem myslel, že jsou parkovací stání pro návštěvníky ÚCL, ale ejhle, ono to bylo těsně vedle, tady je zelená zóna, oni mi ho mezitím, v té půlhodině, z téměř prázdného parkoviště odtáhli. Sakra... takže telefon na měšťáky, no ano pane, auto jsme vám odtáhli na odtahové parkoviště v Butovicích, tak si ho tam vyzvedněte a pak se stavte vyřešit přestupek. Kolega, známý jako PKu, kterého jsem náhodou odchytil, mě tam hodil. A skutečně, auto tam na mě čekalo. Zaplatil jsem poplatek za odtažení a jel kamsi na druhý konec města na Městskou Policii. "Dobrý den", povídám paní v okénku, "já jsem tady skrze vyřešení svého trestného činu". "Co jste provedl?". "Špatně parkoval". "Kde?" "Na staré Ruzyni". "Prosím vás běžte". "???" "Povídám běžte, já už na tohle nemám nervy", povídá paní emotivně "Ty auta tam



nikomu nepřekážej, ono si tam letiště udělá nějaký svoje pravidla, pořád odtamtud někdo volá a chce řešit každý jedno auto co tam blbě zaparkuje, nám to strašně přidělává práci, prosím vás běžte" "A jaký trest mne stihne?". "Žádnej, běžte". No, tak jsem běžel. Tedy vlastně šel, od určité kombinace věku a váhy by se člověk měl pohybovat důstojně, a tuhle hranici už jsem měl dávno za sebou.

Takže chudší o pár stovek, s mírným optimismem, jsem mohl začít uzavírat ten první rok s pořádnými veterány.

Přiblížilo se jaro 2013, olejový filtr byl přetěsněný, nové kabely nainstalované, svíčky vyčištěné a éro jako bonus rámcově prohlédnuté. Přišel čas jej zkusit po zimní pauze nahodit. Po chvíli přemlouvání se povedlo, Argus opět zaburácel - a běžel pěkně! Kdo by se chtěl podívat na video, které jsme při té příležitosti natočil a zvuk si poslechnout, má možnost buď naťukat do "těch internetů" https://youtu.be/lszG4Lf4feY , anebo zamířit čtečkou svého přenosného elektrického telefonu na zde poskytnutý QR kód. Archeologové, kteří tento kus papíru budou za tisíce let v době pointernetové zkoumat v nějaké laboratoři, budou asi mít smůlu.



První focení Pilatusu Air-to-air
20.5.2013
foto: Michal Krechowski

K prvnímu letu toho roku došlo 23.3.2013. Motor běžel jako zvon, éro letělo jako drak, všechny předchozí problémy se zdály zažehnané a já nevím proč si myslel, že teď je vystaráno, a že tudyma tam budu lejt benzín, tudyma olej a budu lítat a lítat a lítat. Chyba lávky! Nejprve jsem někdy v dubnu skočil do Kroměříže k firmě, která mi na tom měla dělat servis, k zástavbě ELT. Po příletu zpět následovalo několik cvičných letů, kdy jsem si víc a víc ohmatával, co eroplán vlastně umí a co ne. Prvotní poznatky z přeškolení jsem rozšířil o několik dalších. Tedy především - letoun je opravdu rychlý, ale musí klesat. Na 350 km/h se rozjede jako nic, na 400 je potřeba trochu přitlačit, na 450 víc, na 500 už docela dost, a když je člověk hodně odvážný, lze to dostat i na 550km/h. To je ale hukot! Země se ale při tom blíží opravdu kvapem a je potřeba nezapomenout včas vybírat, úhel sestupu při téhle rychlosti je kolem 45 stupňů. Bohužel ale tuhle rychlost moc dlouho neudrží, rychle padne pod 400, ovšem pak se dost dlouho drží nad 300 a tak nějak si lze chvíli připadat jako ve stíhačce. Anebo lze využít tu velkou rychlost pro přechod do stoupání, a to pak vcelku svižně nastoupe letoun přes 700m a ještě má rychlost kolem 200km/h. Na druhou stranu si moc nedovedu představit, co by člověk musel udělat, aby se dostal na maximální povolenou rychlost, tedy 600km/h. Skoro se tedy na to lze dívat tak, že narozdíl od jiných letadel podobné kategorie, kde si V_{ne} musí pilot pořád hlídat, na ní u Pilatusu P2 může v klidu zapomenout.

Začal jsem trénovat i předváděčky na letecký den. V tom, jak provést začátek, jsem měl poměrně jasno. Průlet na vysoké rychlosti, stoupání, pár akrobatických figur, než tomu dojde dech... a pak? Jen prosté průlety. Harvard je sice pomalejší, ale dokáže s energií hospodařit lépe, má větší přebytek výkonu a jak se postupem času ukázalo, i o něco menší indukovaný odpor, takže méně ztrácí při akrobatických figurách. Takže zatímco s ním na konci sestavy je možné při trošce šikovnosti provést i nějakou tu vertikální figuru, s Pilatusm P2 je to již bohužel jen o průletech, a to ještě ne moc rychlých. A opět, pokud ctěného čtenáře zajímá záznam z kamery v kokpitu při nácviku provedeném v té době, může shlédnout zde:

https://youtu.be/IqydGruKvZE.

Bohužel jsem ale také zjistil, že některé problémy se začaly znovu objevovat. Zejména zanášení svíček. Tady bych rád napsal jednu věc, ke které jsem došel prostým empirickým pozorováním a nemám jak jí vědecky podložit. Dlouhá léta jsem si myslel, že svíčka v motoru buď pálí, anebo nepálí. Když pálí, dojde k zápalu směsi, a je vlastně jedno, jestli je jiskřička malá, nebo je to záblesk jako z letní bouřky. A když nepálí, přebere práci (u leteckého motoru s dvojím zapalováním) ta protější. Maximálně s tím efektem, že lehce poklesne výkon, protože plamen se ve válci šíří jen z jedné strany a nedojde k optimálnímu spálení směsi. Takže mírné zanešení svíček, při kterém ale pořád dokážou dát jiskru, nemůže mít na běh motoru vliv. Na Argusu jsem ale vypozoroval, že tomu tak zcela není. Svíčky můžou pálit všechny, což si člověk prověří jak na zkoušečce, tak změřením teplot hlav jednotlivých válců hned po letu, ale stačí, že jsou trochu zanesené a motor buď nedá plný výkon, ale zhruba jen na úrovni 80-90%, nebo začne při chodu jaksi "houpat", kdy výkon se zhruba půlvteřinovou amplitudou kolísá, což rozhodí regulátor vrtule a letoun citelně pulsuje. Přitom při zkoušce magnet nemusí dojít k zásadnímu poklesu a když k němu dojde, není provázen vibracemi, jako když nějaká svíčka skutečně nepálí a motor běží na 11 válců. Tohle jsem nikdy na žádném jiném motoru nezažil a to si troufnu tvrdit, že škála relativně velkých pístových, zejména řadových motorů, se kterými jsem létal, je poměrně velká. A stačí po letu svíčky vymontovat, propláchnout benzínem, vysušit, případně mosazným kartáčkem očistit, namontovat zpět a motor běží zase bez problémů. Je zajímavé, že u mechaniků jsem se setkal s dvojím úhlem pohledu: jeden říká, no jasně, to je normální, druhý říká, no to je blbost, svíčka buď pálí nebo nepálí.

Tím jsme se dostali k prvnímu problému, který majitele Pilatusu provází celý život.

Svíčky, svíčky, svíčky.

Zjistil jsem, že v podstatě identický problém provází každého majitele tohoto stroje. Znáte to. Sejdou se v parku dva pejskaři a hned se baví o tom, co toho jejich hafíka trápí. Stejně tak, sejdou-li se dva majitelé Pilatusu P2, je diskuze předem jasná: svíčky a pneumatiky. Na kolika místech se ti svíčky zanáší? Na třech? No to se máš, mně na pěti. A po kolika hodinách je čistíš? 3? 5? 10? Jéééé, ty se máš. Leckomu teď



Pilatus na leteckém dni v Chotěboři
20.6.2013
foto Michal Krechowski



možná přijde divné, protože normální interval čištění svíček je daleko větší. Jenže tyhle velké invertní motory, to je děs. Vlastně bylo to zhruba v téhle fázi mého života, kdy jsem začal zjišťovat, že neustále slýchané teze o nadřazenosti německé válečné letecké techniky nad spojeneckou, za ta léta opakované tolikrát, že se z toho pro spoustu lidí stal mlčky přijímaný fakt, nebudou zcela pravdivé. Respektive naopak, že to bude celé úplně jinak. Ačkoliv je invertní koncepce vhodná pro malé řadové motory, jako je náš Walter Minor a jeho následovníci, je poměrně nevhodná pro ty větší. A to mi potvrdili i lidé se zkušenostmi s motory Daimler Benz pohánějícím mimo jiné Messerschmitty. Některé problémy vzniklé touto koncepcí se v podstatě po celou dobu jejich vývoje nepodařilo odstranit.

Je to asi jako u britských motorů s šoupátkovým rozvodem, jako Napier Sabre a Bristol Centaurus. Nesporné výhody těchto koncepcí nikdy zcela nevyvážily jejich obrovské nevýhody a nejvíce se to projevilo právě na jejich provozní spolehlivosti. Možná se k nim v budoucnu také dostaneme. A stejně tak je to s invertními dvanáctiválci. Velké výhody této koncepce, tedy lepší výhled z kabiny dopředu a lepší přístup k motoru při údržbě nikdy nevyvážily ostatní nevýhody, z nichž větší tendence k zanášení svíček je právě jednou z nich. Mimochodem, tou druhou je nerovnoměrný rozstřik oleje od klikové hřídele, díky čemuž se do jedné řady válců dostává více oleje, než do druhé. A jelikož se olej následně kolem pístních kroužků dostává do spalovacího prostoru, kde smícháním s benzínovou směsí snižuje její odolnost proti detonacím, musely mít při dalším zvyšováním výkonů některé motory jiný kompresní poměr na levé a jiný na pravé řadě válců. Kupříkladu u DB-603 měla levá řada kompresní poměr 7,5:1 a pravá 7,3:1.

Bavil jsem se jednou s mechanikem, který se po celá devadesátá léta staral o Messersmitt Bf-109G-10 (ano, přesně o ten, při jehož rekonstrukci se použily díly z "Gé desítky" ze stodoly u Českého Brodu, která byla trochu pokoutně vyvezena z ČSSR někdy v osmdesátých létech). Potvrdil mi, že po každém letovém dni se všechny svíčky vyndávaly a před dalším létáním čistily. Ale mohlo se k nim dobře. Naopak třeba u Merlinu se vzpřímenými válci je přístup k vnitřním svíčkám špatný, protože je mezi řadami válců sací potrubí, ale tolik to nevadí, protože se čistí jen jednou ročně, nebo po 50h provozu.

Ale zpět k Argusu a Pilatusu.

Jaro 2013 přineslo první větší možnost si s érem hezky polétat a víc jej poznat. Udělali jsme první A2A focení (Air-to-air, tedy letovky z jiného letounu), natočili první videa, zúčastnil jsem se s ním prvního leteckého dne, kterým byl Den otevřených dveří na letišti v Čáslavi a zanedlouho přišel letecký den v Choměboři. A bylo to zrovna tehdy, když přišla druhá rána technického charakteru. Objevil jsem, že na jednom válci je propálený vlnovec, který spojuje části výfukového potrubí mezi hlavou válce a sběračem výfuku.

Pilatus šel do kouta hangáru a já chvíli čuměl jako to tele a přemýšlel, kudy dál. Obchody prodávající náhradní díly na Argus 410 samozřejmě neexistují, poptat se u výrobce, tedy ve Waltrovce v Jinonicích, také nemělo smysl, protože tam už tehdy úřadovaly buldozery a i tak by mi možná poradili s M-601, ale sotva s motorem, který vyrobili v srpnu 1944, tedy v době, kdy se naše jednotky na východní frontě teprve přesouvaly někam k Dukle. Kde ten vlnovec sehnat?



Nedalo se svítit, musel jsem sáhnout po kontaktu do Německa, který mi již tehdy před pořízením Pilatuse dal Wolfgang, jak jsem zmínil v minulém díle. A aby toho nebylo málo, zjistil jsem, že levá polovina stabilizátoru má vůli v uložení - řekněme limitní.

POKRAČOVÁNÍ PŘÍŠTĚ

Letiště LKJIRI

Text: Radim Vojta, Jiří Horák



V Okénku fotografa v tomto čísle jste zajisté zaregistrovali zmínku o letišti Jiřičky. Tedy vlastně Senožaty. Anebo Křelovice? Kde to vlastně je? Že jste o něm neslyšeli? Tak v tom případě si pojďte přečíst následující článek.

Letiště se třemi názvy (oficiální dnešní je však LKJIRI, Jiřičky) je dnes neveřejnou plochou pro SLZ, lidově řečeno "letiště pro ultralajty", na kterou smí přiletět i "dospělá" letadla po obdržení souhlasu provozovatele letiště. Vypadá velmi nenápadně, travnatá dráha o rozměrech 600x35m ve směru 16/34, tedy v téměř severojižním směru, na první pohled ničím nedává najevo, že by někdy v minulosti měla mít nějaký větší význam. Přesto jej měla a ačkoliv dnes je většinou ztichlá, s občasným příletem ultralehkého letadla a jen výjimečně něčeho většího, byly doby, kdy v okolí duněly motory Daimler DB-605 Messerschmittů Bf-109G. Jak to tedy vlastně bylo?

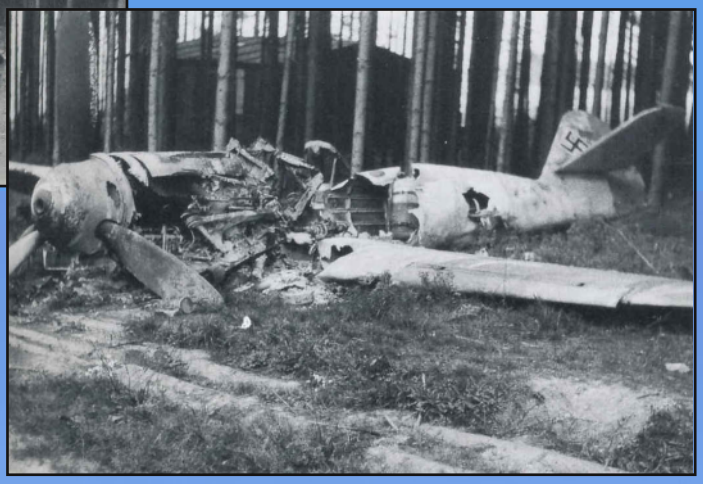
V období před druhou světovou válkou, v době zvyšujícího se ohrožení naší vlasti, se armáda snažila vybudovat nová letiště. Již v roce 1936 tedy začalo MNO vykupovat pozemky na Českomoravské vysočině, v blizkosti obce Senožaty, konkrétně u jižní strany osady Jiřičky v katastru obce Křelovice. Samotná výstavba nového letiště začala v roce 1937. Vykoupené pozemky byly zrestaurovány a letištní plocha oseta travou. Celé letiště dostalo tvar pistole a celková výměra byla 48 ha. Letiště bylo vybaveno nejnutnějším technickým zázemím, byly zřízeny tři podzemní nádrže na pohonné hmoty. Správu letiště vedl Bohumil Siegl, který měl kancelář v Křelovicích. Výstavbu sice načas přerušila německá okupace ČSR, ale záhy byly práce obnoveny, tentokráte již pod novou správou. Na podzim 1939 byla výstavba letiště ukončena. Stejně jako mnoho dalších letišť v Protektorátu Čechy a Morava bylo určeno pro výcvik a spadalo pod velitelství v Německém (dnes Havlíčkově) Brodu.

Jako první na nové letiště přiletěl Junkers Ju-52, ale při vzletu se zabořil a dalo dost práce, aby se mu povedlo odletět. Přes válku byla na letišti stabilně umístěna letadla Ju-52, Bf-110 a Siebel Si-204. Na konci války, v dubnu 1945, byla před blížící se frontou na letiště přemístěna i letka průzkumných Bf-109G-8 a Bf-109G-10/U4 od 14. NAGR, která patřila pod JG 52. Letouny měly stojánky v lese jihozápadně od letištní plochy, přičemž piloti a důstojníci byli ubytování v chalupách v Jiřičkách. Na kopci jižně dráhy bylo postavení protiletadlového dělostřelectva a světlometu. Prostorem bojové činnosti zde umístěných letounů bylo okolí Brna, kam se v té době přibližoval druhý ukrajinský front Rudé armády. Jeden z letounů byl zničen v blízkosti letiště, když z něj vyskočil pilot a letoun dopadl na úbočí vrchu Šanořín. Okolnosti nejsou zcela jasné, v kraji se vyprávělo, že pilotovi již nechtělo bojovat, podle jiných zdrojů měl technickou závadu, kvůli které nemohl přistát. Přesně se to již asi nikdy nedozvíme.

Na konci války Němci zničili co šlo, včetně šesti Bf-109, jejichž drobné pozůstatky se v lese dají najít doposud. Sedmý letoun "černá 12" odletěl na letiště Furth do amerického zajetí. Na letišti zůstalo sedm letounů Siebel Si-204, které byly bohužel po skončení války, vinou špatného střežení, vážně poškozeny a byly odvezeny k opravě až 1.4.1946. Dne 27.2.1946 byl správou letiště pověřen mladší starter Miroslav Brabec.



Plocha SLZ neveřejná
Jiřičky LKJIRI
6,5km NW Želiv
ARP: N49°33'08 E015°09'20
RWY 16/34
RADIO 125,830MHz



Historie letiště v podobě zničených Bf-109G...

Po demontáži letadel Siebel Si-204 byla vojenská hlídka odvolána a letiště bylo předáno výnosem ministerstva dopravy 47/16-IVA/5 k užívání ČNA Humpolec. 6.10.1946 byl na letišti uspořádán velký letecký den s účastí letectva. Aeroklub Humpolec vystavěl v roce 1947 na severní části letiště hangáry pro uschování svých letadel.

Provozovány byly motorové letouny Piper Cub OK-XIR, Praga E-114 Air Baby OK-BGH a taktéž C-104 OK-BFO. Aeroklub uspořádal 21.9.1947 další letecký den, který byl velice úspěšný. V hangárech se konal taneční bál. Aeroklub provozoval také mnoho typů větroňů jako Grunau Baby OK-8407, Z-24 Krajánek OK-8543, Z-23 Honza, VT-109 Pionýr, Z-25 Šohaj a Z-124 Galánka.



... a přítomnost v podobě stavby informační tabule a vzletu Zlínu Z-526M Spolku Classic Trainers

Intenzivní letecký provoz pokračoval až do roku 1955, kdy bylo letiště orgány KV Svazarmu uzavřeno, protože neprovádělo výcvik parašutistů. Letiště bylo v roce 1976 rozoráno a jeho nová kapitola se začala psát až v devadesátých letech, kdy skupina nadšenců na ploše cca 4 ha obnovila plochu pro ultralehká letadla. V roce 2014 byla plocha prodána novému majiteli se slibem obnovení letiště.

A tehdy se začala psát další etapa tohoto krásného letiště....



Operace Starkey

Invaze, která nebyla....

text: Michal Krechowski, Radim Vojta
foto: Karel Beinhauer



V roce 1943, po totálním fiasku průzkumu bojem v podobě vylodění v Dieppe o rok dříve, bylo Spojencům jasné, že jakýkoli pokus o vylodění ve Francii bude možný jen tehdy, pokud se celé Německo vojensky zhroutí, k čemuž v té době ovšem mělo ještě poměrně daleko. Pro překonání jakéhokoliv vojenského odporu bylo potřeba síly, kterou na britských ostrovech tehdy ještě Spojenci nedisponovali, ani kdyby došlo ke stažení vojsk ze Středomoří. Na Churchillovo naléhání bylo rozhodnuto všemožně tuto slabost zamaskovat. Jedním ze způsobů bylo provedení klamné operace - tedy vyvolání dojmu, že se připravuje skutečná invaze. Dalším důvodem byla snaha připoutat na západě, kde v té době byl v podstatě klid zbraní, pokud nemluvíme o operacích letectva a námořnictva, větší množství německých jednotek a oslabit je tím na východní frontě.

Zatímco pozvolna na britských ostrovech přibývaly počty amerických vojáků a ve výcviku nezaháleli ani samotní Britové, vznikly konkrétní plány na "klamnou invazi", která neměla proběhnout. Jako místo byl vybán prostor asi deset kilometrů severně od Boulogne, mezi obcemi Audresselles a Ambleteus a dále zhruba stejně daleko, jen na jih od Boulogne, v prostoru mezi obcí Hardelot a řekou Brone. Počáteční plány sice zvažovaly možnost překlopení celé akce ve skutečnou invazi, pokud by byly podmínky příznivé, postupně se však měnily a přes možnost provedení dalšího průzkumu bojem v podobě vylodění menšího množství speciálních jednotek se nakonec rozsah operace dál zmenšoval, až nakonec v závěru měla být veškerá bojová činnost provedena v podstatě jen letectvem. Ale i zde plánovači naráželi na odpor, zejména velitele americké 8. letecké armády Ira C. Eakera, neboť vážně narušovala ostatní činnosti letectva, zejména strategické bombardovací útoky. Námořníci také neprojevovali přílišné nadšení, neboť část jejich loďstva měla působit jako návnada.

Přípravy klamné invaze ale pokračovaly dále s tím, že se akce pojme jen jako příprava a cvičení pro budoucí skutečné vylodění. Letectvo v dané oblasti zesílilo činnost, 1. kanadská armáda se přesunula do nástupních prostor v sektoru Portsmouth – Southampton, 2. britská armáda pak do oblasti Dover – Folkestone – Newhaven. Zároveň se se v těcho oblastech soustředila i transportní plavidla.

Jako datum pro provedení klamné invaze bylo vybráno 8. září 1943. Ve dnech tomuto datu předcházejících došlo ke koncentraci různých plavidel, od vojenských až po civilní obchodní lodě, v přístavech mezi Southamptonem a Doverem. Pozemní jednotky se přesunuly do oblasti "nalodění". Letectvo dostalo úkoly v několika fázích, přičemž již mezi 16. a 24. srpnem dostala 11.skupina Fighter Command RAF rozkaz ke zvýšení ofenzívní bojové činnosti v prostoru Pas de Calais, od 25.srpna do 7.září k intenzivnímu průzkumu a bombardování nepřátelských letišť, vojenských a průmyslových cílů v témže prostoru a nakonec od 6. do 8. září denní i noční bombardování dalekonosných pobřežních děl. Předpokládalo se, že se podaří vylákat k boji co největší množství letadel Luftwaffe, stejně jako v předchozím roce u Dieppe, s cílem dosáhnout vzdušné nadvlády.



9. září 1943 - Spitfiry LF Mk. Vb 313. squadrony pojíždí ke vzletu z letiště Hawkinge v rámci operace Starkey. Foto Karel Beinhauer (sbírka Radim Vojta)

První dvě fáze vzdušných operací se v podstatě povedly. 11. skupina byla zesílena perutěmi od 10., 12. a 13. skupiny, stejně tak od TAF (Tactical Air Force). Stejně tak se na jih přesunuly tři perutě Beaufighterů Pobřežního velitelství. Bomber Command na podporu akce vyčlenilo perutě Stirlingů a Wellingtonů, jak od bojových jednotek, tak od OTU, pro noční nálety, a USAAF přispělo svou troškou do mlýna v podobě B-17,B-24 a B-26 pro denní bombardování.

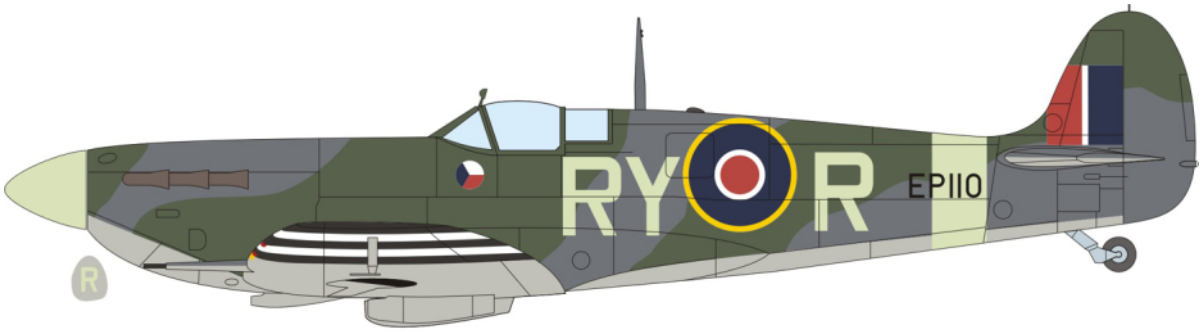
Počasí odsunulo operaci o den. 9. září 1943 se tedy 355 prázdných lodí seskupilo v prostoru Dungeness a vydalo se směrem k Boulogne. Těsně před pobřežím však provedly plánovaný obrat o stoosmdesát stupňů a pod závojem kouřové clony se vydaly zpět.

A protivník? Ten se v podstatě celé snaze vysmál. Proti lodím nevystřelilo jediné dělo, nevzlétlo jediné letadlo, Luftwaffe se téměř nedala vyprovokovat k žádné akci ani v přípravné fázi, snad jen s výjimkou zásahu proti těžkým bombardérům americké 8. armády. Ztráty však byly na straně francouzských civilistů, kolem pěti set z nich padlo za oběť bombardování. Spojenci však také získali množství důležitých poznatků, které využili při skutečné invazi o devět měsíců později.

V průběhu operace Starkey byly poprvé použity černobílé invazní pruhy k odlišení vlastních a cizích strojů. Použity byly na těch letounech, které se samotného 9. září měly zúčastnit operací v malých výškách. Vypadaly jinak, než ty dobře známé z pozdějšího vylodění v Normandii. Dosud v žádné knize či publikaci věnující se účasti československých pilotů v Británii, se nijak podrobněji nezmiňovala účast našich letců během této klamné operace.

Pravdou však je, že 313. peruť se v polovině srpna 1943 po zotavovacím pobytu a hlídkování na severu nad Orknejemi, přesunula na letiště Hawkinge, které patřilo pod velení 11. skupiny Velitelství stíhacího letectva. Peruť se tak zapojila do operačních letů operace Starkey v rámci Hawkinge Wingu. Během těchto bojů si „třistatřinácka“ díky svému veliteli S/Ldr. Jaroslavu Himrovi odnesla i jedno vítězství ve vzdušném boji.

Nyní se Vám naskýtá jedinečná možnost, vidět československé Spitfiry s „tak trochu jinými pruhy“. Díky fotografiím z archivu po technickém důstojníkovi 313. squadrony Karlu Beinhauerovi, se dochovalo pět nepříliš kvalitních, s jednou výjimkou však dosud nikdy nepublikovaných fotografií datovaných 9. září 1943, na kterých jsou zachyceny Spitfiry 313. perutě na letišti Hawkinge s „invazními“ pruhy na křídlech.



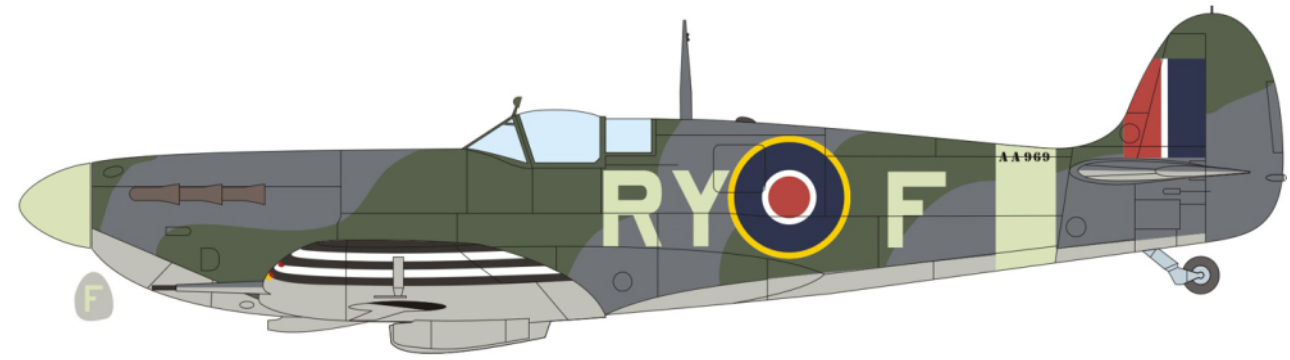
Spitfire LF Mk.Vb EP110 „RY-R“ velitele „B“ flightu 313. Squadrony RAF, Otmara Kučery DFC, v podobě v jaké 9. září 1943 létal během operace Starkey



F/Lt Otmar Kučera před svým osobním Spitfirem LF Mk.Vb EP110 „RY-R“ během finální části operace Starkey 9. září 1943. Tato fotka jako jediná z uvedených je známá, kupodivu však bývá většinou datována do období invaze v Normandii. Povšimněte si však jiného umístění pruhů a také faktu, že se jedná o Spitfire Mk.Vb, zatímco v červnu 1944 již létaly naši stíhači na "devítkách". Foto Karel Beinhauer (sbírka Radim Vojta)



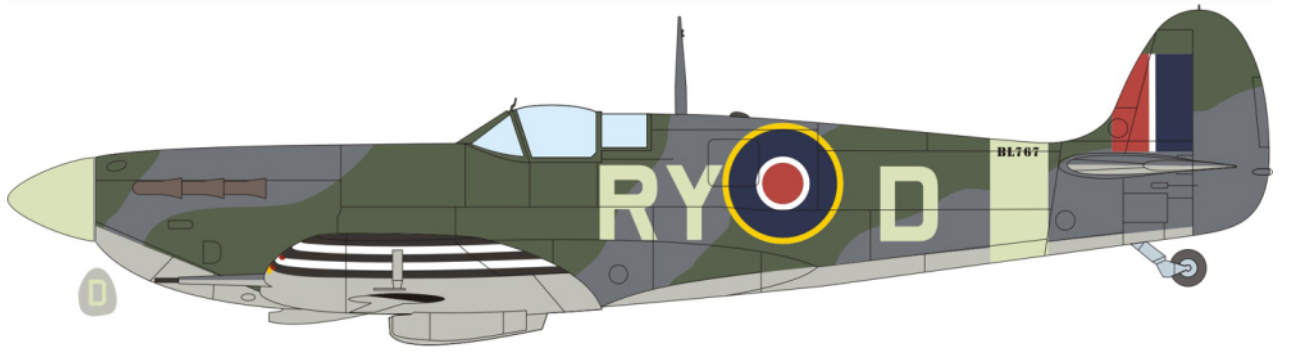
Kučerův Spitfire LF Mk.Vb EP110 „RY-R“ před přistáním na letišti Hawkinge 9. září 1943.
Foto Karel Beinhauer (sbírka Radim Vojta)



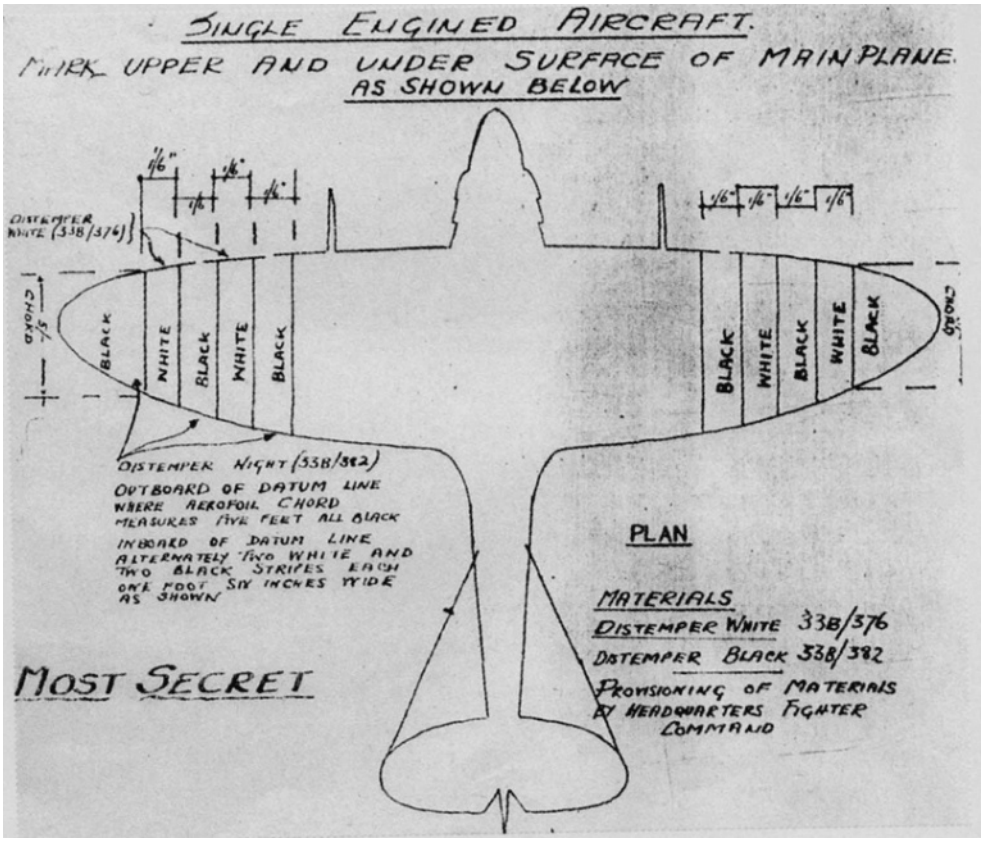
Spitfire LF Mk.Vb AA969 „RY-F“ létal během operace Starkey velitel „A“ flightu 313. Squadrony F/Lt. Alois Hochmal



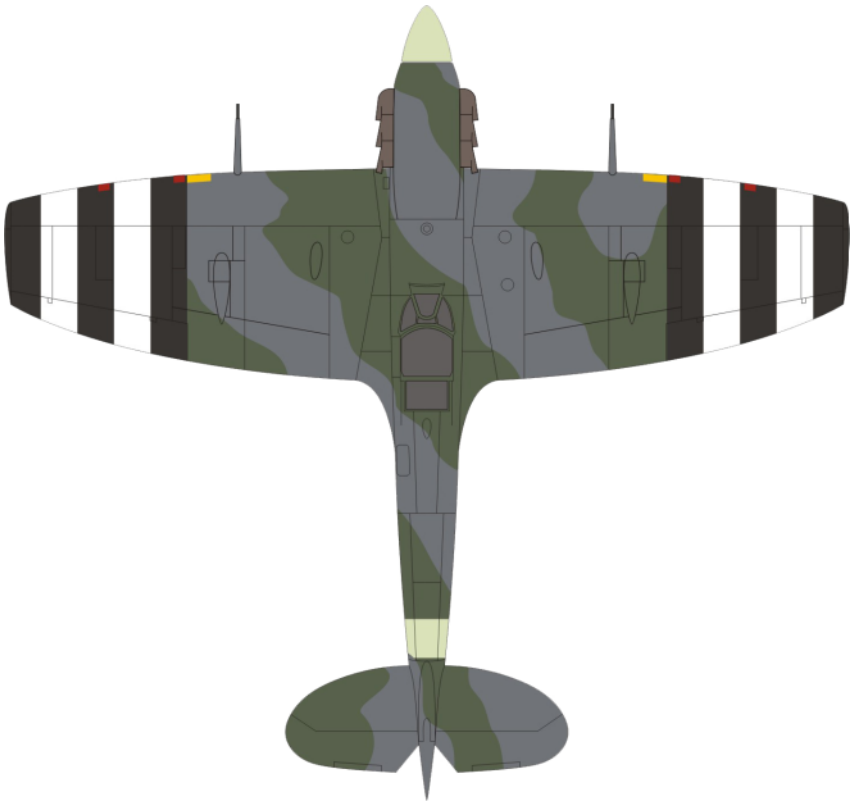
Spitfire LF Mk.Vb AA969 „RY-F“ před přistáním na letišti Hawkinge 9. září 1943
Foto Karel Beinhauer (sbírka Radim Vojta)



Spitfire LF Mk.Vb BL767 „RY-D“ létal během operace Starkey P/O Josef Pípa



Dobový nákres aplikace „invazních“ pruhů operace Starkey pro jednomotorová letadla.



Poděkování:
František Kubíček - autor bokorysů, DK Decals (www.dkdecals.cz)

Čerpáno z :

https://www.combinedops.com/Operation%20Starkey.htm
https://codenames.info/operation/starkey/
https://weaponsandwarfare.com/2019/12/20/operation-starkey/

Air Transport Auxiliary

letové postupy a technika pilotáže

Text: ATA Pilot`s Reminder Book, přeložil Radim Vojta ***první část***

Série článků o ATA by nebyla kompletní, kdybychom neuveřejnili článek o letových postupech a technice pilotáže, používaný ferry piloty ATA při přelétávání letounů různých typů. Typová rozmanitost volala po maximálním možném sjednocení postupů, doplněných o zvýraznění existujících odlišností, které by při nerespektování mohly způsobit poškození převáženého letounu či havárii. Text vychází z ATA Pilot`s reminder book, která měla sloužit k osvěžení základních pravidel. Jelikož je mezi našimi čtenáři mnoho letců starších letadel, pro které se může jednat o vítané rozšíření znalostí, rozhodli jsme se nakonec jí předložit téměř celou, rozdělenou do dvou dílů. Zatímco dnes si můžete přečíst o obecných postupech, příští díl bude o vícemotorových letounech.

Pozor! Stejně jako ta proslavená příručka k mikrovlnné troubě obsahuje varování, ať v ní nesušíte domácí mazlíčky, případně videa o destrukci různých předmětů mnohatunovým hydraulickým lisem obsahují varování, ať to nezkoušíte doma, musíme i my vydat varování: nelétejte podle následujícího textu ani svůj Spitfire, ani svůj Lancaster! Používejte příručky od výrobce!

PŘIBLIŽOVACÍ RYCHLOST

Kolem tohoto tématu bylo asi více diskuzí než o jakémkoliv jiném tématu v ATA. Ve starých dobrých dobách dvouplošníků a přiblížení na přistání na volnoběh to bylo poměrně snadné. Ale u moderních letadel, se vztlakovými klapkami, existuje pro daný letoun více přibližovacích rychlostí, z nichž každá je vhodná pro určité podmínky. Kdyby měly všechny moderní letouny podobné letové charakteristiky, byla by správná přibližovací rychlost vyjádřená ve všech případech jako určitý násobek pádové rychlosti. Ve skutečnosti se však vlastnosti jednotlivých letadel od sebe výrazně liší, co se týče řiditelnosti na malých rychlostech, úhlech sestupu, podélného sklonu při klesání, dopředné viditelnosti a deceleraci ve výdrži.

Z tohoto důvodu je každý typ testován, aby se zjistily nejvhodnější přibližovací rychlosti pro piloty ATA na typických hmotnostech, při nichž k převozům letadel dochází. Tyto kompletní informace jsou poté publikovány v ATA Handling notes (v bílých deskách), přičemž ale ve Ferry Pilot`s Notes je uvedená pouze konečná přibližovací rychlost.

Mnoho pilotů preferuje počáteční přibližovací rychlost o 10% vyšší, než kolik je konečná přibližovací rychlost, a to za všech podmínek.

Pro normální přistání za normálních podmínek neplyne žádná výhoda ze zvyšování konečné přibližovací rychlosti. Nicméně při užívání této hodnoty konečné přibližovací rychlosti je velmi důležité nezapomenout na poznámku uvedenou v záhlaví Ferry Pilot`s Notes: "Rychlost uvedená jako "konečná přibližovací" je rychlostí požadovanou nad krajem letiště či prahem dráhy při přiblížení na plynu (s výjimkou dvouplošníků, kde se jedná o normální přibližovací rychlost s motorem na volnoběh). K těmto hodnotám by měla být přidána dostatečná rezerva pro případy přiblížení na volnoběh, případně za silného větru". Jako přibližné vodítko je vhodné si zapamatovat, že zhruba 10% by mělo být přidáno pro přiblížení na volnoběh či bez motoru, přibližně 10% pro přistání za silného větru a mezi 10 a 20% pro přistání bez klapek. Při přistání za silného větru, speciálně je-li boční, měl by být stupeň vysunutí vztlakových klapek úměrný rychlosti větru. Vysunutí klapek pouze na zhruba 1/3 normálně nezpůsobí žádné zvýšení pádové rychlosti, jelikož se zpravidla jedná o polohu pro dosažení maximálního součinitele vztlaku. Snížení odporu, ke kterému tím dojde způsobí, že ztráta rychlosti ve výdrži více odpovídá hodnotám při přistání za normálního větru s plnými klapkami.

PŘELETY

Vezměme v potaz tři rozdílné piloty letící z bodu A do bodu B ve stejném čase. Začínající pilot ve Fairchildu bude navigovat podle mapy. Opatrný ferry pilot při svém prvním přeletu na Mosquitu poletí podle gyrokompasu, rovně jako šíp, kontrolujíc trať svého letu podle předem vybraných bodů na zemi. Kapitán Nečas, letící trať již po tisící s Ansonem, nebude považovat na nutné se vůbec podívat na mapu. Každý z těchto tří letců používá pro svůj let metodu odpovídající rychlosti letadla a své zkušenosti. Začínající pilot by byl blázen, kdyby se snažil napodobit zjevně ležérní metodu mazáka Nečase, který zná trať stejně důvěrně, jako cestu do svého lokálu. Pro práci u ATA není nic cennějšího, než léta zkušeností na samostatných přeletech. Ti z nás, kteří tuto zkušenost ještě musí nasbírat, budou létat bezpečněji tím, že si vytvoří určité správné návyky.

Například:

Před vzletem

Po obdržení posledního počasí a informací o letištích a balónových barážích:

1. Vybrte si trať letu podle počasí a výrazných navigačních bodů. Body, které uvidíte bezpečně při rychlosti 100 mph, můžou mít diskutabilní hodnotu při rychlosti 200 mph. Zvolte si "únikovou cestu" pro případ, že potkáte horší počasí

2. U každého Ferry Poolu jsou určité "hlavní tratě" létány denně. Používejte tyto tratě při každé příležitosti, dokud vám nezačnou být známé. Poznamenejte si průměrnou dobu letu pro Fairchild, Anson a Spitfire

3. Chete-li použít neznámou trať, zapamatujte si její hlavní rysy z mapy, abyste za letu dopředu věděli, co kde uvidíte



4. Nikdy nestartujte, dokud nebudete mít poměrně jasný mentální obraz o tom, jak budete navigovat.

5. Vytvořte si návyk na seřízení výškoměru, gyrokompasu a magnetického kompasu před vzletem

Důležitost dobrého začátku

1. Ve známém letadle je povolené točit do kursu hned po vzletu. Na neznámém novém typu je bezpečnější netočit na trať, dokud není letoun v cestovním režimu, správně vyvážen a nejsou překontrolovány přístroje

2. Soustřeďte se na správné nasazení na trať. Poté, neuvidíte-li svůj první význačný bod na trati, otočte se bez váhání zpět a zjistěte, v čem vznikl problém

Za letu

1. Mějte zakořeněný zvyk letět rovně a kontrolovat
(a) Teploty a tlaky motoru tak často, jak je jen vhodné
(b) Směrový setrvačník každých 15 minut
(c) Palivo každou půlhodinu

2. Čím rychlejší letoun je, tím důležitější je kontrolovat čas. Trénujte využití časových kontrol na trati i za dobrého počasí, abyste získali jistotu, kterou budete potřebovat za horších povětrnostních podmínek. Jedním takovým příkladem je zaznamenání času v jedné třetině uletěné vzdálenosti, kdy po vynásobení třemi dostaneme čas příletu do cíle. Pro případy nutnosti změnit trasu letu na nepřipravenou trať se naučte odhadovat předpokládanou dobu letu a kurs.

3. Je-li počasí křišťálově čisté, nesklouzněte do bezstarostné pilotáže a jen občasného čtení mapy. Využijte příležitost k nácviku přesné navigace, abyste byli připraveni, až bude jednou špatné počasí. Na neznámém typu letadla si zkoušejte pomalý let doporučenou rychlostí.

4. Jde-li všechno dobře a bez problémů a máte čas, zopakujte si, co byste dělali v případě, že by vám zrovna vysadil motor. Jaké kroky byste udělali, abyste napravili závadu? Které pole byste si vybrali? Jak fouká přízemní vítr? Dosáhli byste blízkého letiště?

5. Představte si, že je před vámi špatné počasí. Co byste udělali?

ŠPATNÉ POČASÍ

Žádná situace není dvakrát stejná, takže nikdo vás nemůže přesně naučit rozhodnutí, kdy je pro vás bezpečné pokračovat. Máte-li pochybnosti, pamatujte, že není hanbou se otočit zpět. Země vás neplatí, abyste rozbíjeli letadla; takže jestli se tím vyhnete havárii, udělali jste to dobře.

Nalezení neznámého letiště

Zlaté pravidlo zní "Nehledejte ho". Pár expertů na kamuflování udělalo to nejlepší, co mohli, aby vám znemožnili jej najít - takže místo toho vyhledávejte výrazné body v okolí, které k letišti vedou. Ani Ministerstvo letectví je nedokáže zamaskovat.

LÉTÁNÍ ZA ŠPATNÉ DOHLEDNOSTI

Jelikož britské počasí je schopno se změnit asi nejrychleji na celém světě, musí si pilot ATA vyvinout schopnost zvládnout nepříznivé podmínky a správně se rozhodnout, kdy je bezpečné pokračovat a kdy ne. Jeho rozhodnutí záleží na několika proměnných:

1. Jeho znalost všeobecných letových podmínek na trati
2. Jeho pilotní schopnosti a zkušenosti na konkrétním typu letadla
3. Trati letu a obeznámenosti s ní

Z toho vychází, že dva různní piloti, pověření stejným úkolem, mohou dojít k opačným rozhodnutím - a obě budou správná.
Jediné pravidlo, které je vždy platné je toto: před vlétnutím do špatného počasí použijte vždy vlastní rozum tak, abyste věděli přesně, co budete dělat. Vždy mějte v záloze "únikovou cestu" pro případ, že se počasí zhorší více, než čekáte. Za jasného počasí využijte každou příležitost pro nácvik postupů pro sníženou dohlednost tím, že budete trénovat:

a) let minimální bezpečnou rychlostí na různých typech
b) přímý let a zatáčky podle gyrokompasu
c) snažit se zapamatovat významné body na trati.

Stíhači musí létat rychle; piloti ATA pomalu, ale jistě.

Nezapoměňte, že stálé rozkazy definují minima dohlednosti a základny oblačnosti pro normální létání u ATA. Jste placeni, abyste létali bezpečně, ne odvážně. Používejte hlavu; neztrácejte ji!

Pomalé létání

Slabší cvičná letadla mají poměrně malý rozsah cestovních rychlostí. Následkem toho si někteří piloti neuvědomí, že rychlé letouny mají daleko větší rozsah rychlostí. Například Spitfire je schopný letět cestovní rychlostí v rozsahu 120 do 300 mph, nicméně ani jeden z extrémů se běžně nepoužívá. Schopnost pomalého cestovního letu je důležitá v momentě, kdy se počasí začne zhoršovat až k minimům ATA. V počasí, kdy normální cestovní rychlost používaná v ATA začne být nebezpečná a přesná navigace nemožná, je často možné pokračovat bezpečně menší rychlostí. Z toho důvodu by piloti ATA měli trénovat pomalý let v bezpečné výšce i za dobrého počasí. Pro rychlé typy letadel udává ATA Handling notes (v bílých deskách) příslušný režim pro pomalý let. Následující body by měly být zapamatovány a trénovány:

Rychlost:

1. Na rychlých typech je rychlost pro pomalý let s vysunutými vztlakovými klapkami přibližně 40 mph nad konečnou přibližovací rychlostí

Režim motoru:

1. Otáčky by měly být nastaveny jako na stoupací režim

2. Plnící tlak by měl být nastaven takový, aby se letoun udržel v horizontu a tato hodnota zapamatována. Pro stoupání plnící tlak mírně přidejte, naopak pro klesání uberte.

3. Směs nastavená na bohatou

4. Žaluzie chlazení nastavené tak, aby se udržely požadované hodnoty

Řízení

1. Vždy zpomalte dostatečně předem a vše si nastavte jak je potřeba, než do špatného počasí vlétnente

2. Vysuňte vztlakové klapky do polohy pro maximální vztlak, což je zpravidla kolem 30°. U Spitfiru vysuňte klapky naplno. Času od času zkontrolujte jejich polohu, jestli se nepřivírají.

3. Rychlost udržujte podélným řízením (výškovkou) tak, že udržujete konstantní podélný sklon, přičemž občas mrkněte na rychloměr. Správné vyvážení výškovky pomůže.

4. Výšku udržujte plynem (stejně jako při přiblížení na přistání s motorem)

5. Vysunutí podvozku ničemu nepomůže. Pouze přidá odpor (nikoliv vztlak), zvyšuje spotřebu paliva a zvyšuje teploty motoru.

6. Je naprosto bezpečné dělat zatáčky až do náklonu 30° bez přidávání plynu či zvýšení rychlosti. Pokud je v případě nouze potřeba většího náklonu, přidejte plyn a zvyšte rychlost, abyste se vzdálili od pádové rychlosti prudce rostoucí při náklonech nad 30°.

Zrychlení z letu malou rychlostí

1. Přidejte plnící tlak a zvyšte rychlost před zasunutím vztlakových klapek (pokud možno zavírat po částech)

Při vysazení motoru u dvoumotorových letadel při malé rychlosti navíc:

2. Okamžitě potlačte, abyste získali bezpečnou rychlost pro jednomotorový let. Je-li to nutné, uberte plyn na živém motoru, abyste letoun udrželi směrově řiditelný.

3. Zasuňte vztlakové klapky

4. Zapraporujte vrtuli na mrtvém motoru (nebo ji přestavte na hrubý úhel tam, kde to není možné)

5. Na živém motoru nastavte režim pro jednomotorový let a vytrimujte na rychlost na jeden motor.

CESTOVNÍ LET U ATA

Všichni piloti ATA si jsou vědomi nedostatku paliva a speciálně stooktanový benzín je velmi ceněný. Plechovku s benzínem byste do příkopu nevylili - ale za letu jej promrháte poměrně snadno. Proč v Merlinu spálit galon paliva za minutu, když můžete spotřebovat méně? Není to příliš vlastenecké, řečeno mírně. Cestovní režimy používané v ATA nejsou jen ekonomické co se paliva týče, ale jsou hospodárné z hlediska životnosti motoru. Režimy byly stanoveny v kooperaci s výrobci motoru na základě zkušebních letů. Takže nepoužívejte zbytečně jiné, pokud na konkrétním kusu letadla nezpůsobuje zrovna tento režim vibrace motoru, nebo za studeného počasí, kdy může na některých typech být vhodné trochu zvýšit otáčky, aby se teploty udržely ve správných mezích.

PŘISTÁNÍ S KLAPKAMI A BEZ KLAPEK

Došlo k několika nehodám díky použití plných vztlakových klapek za silného větru či s bočním větrem. Následující připomínky by tedy měly být pečlivě prostudovány.

Přistání v silném či nárazovém větru

Za silný je považován vítr přes 20 mph na lehkých a přes 40 mph u těžkých typů. V obou případech není použití plných klapek žádoucí. Vysunutí na menší úhel má za následek následující:

1. Zlepšenou směrovou řiditelnost

2. Přiblížení a výdrž odpovídají více tomu, co známe za normálních podmínek.

Navíc, rychlost vůči zemi při dosednutí a délka dojezdu budou bližší hodnotám za normálních podmínek. U lehkých typů, jako je Magister, by přistání mělo být provedeno zcela bez klapek. Totéž platí pro Fairchild; použití mezipolohy klapek nepřinese zádný užitek, neboť u něj nepotřebujeme žádný vztlak navíc. V případě Hurricanu, Wellingtonu a podobných, vysunutí klapek na 30° dává smysl, neboť plošné zatížení křídla je větší než na lehkých typech.

Klapky na Spitfiru, jsou-li plně vysunuty, nemají zase takový účinek; měly by být používány při přízemním větru pod 40 mph. Nad 40 mph je nechte zasunuté.

Ve všech případech by normální přibližovací rychlost měla být zvýšena o zhruba 10% za silného větru; o 20% při přistání bez klapek.

Poloha klapek při přistání v bočním větru

Stupeň vysunutí klapek by měl být snížen úměrně rychlosti větru a jeho relativním směru. U letadel s nízkou pádovou rychlostí (například Fairchild) je mějte zasunuté. Nejen že to zlepší směrovou řiditelnost, ale zvýšením rychlosti při dosednutí zároveň snižují úhel snosu.

Přistání, pokud klapky nelze vysunout.

Je-li vítr mírný a pádová rychlost letounu vysoká, pokračujte na nejbližší vhodné letiště s dostatečně dlouhou dráhou. Před zahájením přiblížení prověřte brzdy. Přiblížení by nemělo být prováděno na rychlosti větší, než 20% nad normální. Na některých typech je pádová rychlost bez klapek jen o zhruba 10% nad pádovkou s klapkami. Přiblížení pod menším úhlem a na plynu by nemělo přinést žádné nepřiměřené komplikace. Jsou-li pochybnosti, zda se podaří zastavit na dráze a je příliš pozdě pro opakování, vypněte ihned po dosednutí magneta pro zvýšení odporu vrtule.

POUŽITÍ BRZD

Je jednodušší utýrat brzdy na letadle než brzdy v autě. Brzdy na letadle, díky rozměrovým a hmotnostním omezením, jsou relativně malé na práci, kterou od nich vyžadujeme. Užívejte je tudíž střídmě a tak jemně, jak je jen možné. Nikdy nenechávejte letoun stát se zataženou parkovací brzdou, nejste-li si jistí, že jsou brzdy studené.

Na britských letadlech jsou brzdy zpravidla ovládané vzduchem. Nikdy si nenechte odtáhnout špalky a nevysouvejte podvozek na přistání, dokud si nezkontrolujete tlak vzduchu v systému. A často jej kontrolujte i při pojíždění.

Jakmile zahájíte vzlet, mrkněte na dva ukazatele tlaku v jednotlivých brzdách a zkontrolujte, že je na nule, tedy že v brzdách nezůstal žádný tlak.

Některá americká letadla mají hydraulické brzdy ovládané pedály nožního řízení. I u nich vždy zkontrolujte tlak, stejně jako na britských letounech. Vždy přistávejte tak, že máte nohy mimo brzdové pedály (tzn. paty zcela mimo brzdové pedály v případě samostatných "heel brakes" a u kombinovaných pedálů, kdy horní část působí jako ovládání brzd, mějte chodidla mimo tuto část, tedy s patami na podlaze) . V případě ztráty tlaku v systému je na některých strojích možno použít ruční hydraulickou pumpu za stálého a plného stlačení brzdových pedálů (je-li kterýkoliv z pedálů povolen, sníží se tlak ruční pumpy). Některé americké systémy mají vzduchovou láhev pro nouzové použití. V takovém případě se před vzletem ujistěte o poloze ovladače nouzové brzdy, aby bylo možno jí v případě nouze možné okamžitě použít. Na letounech s americkým systémem ovládání brzd pomocí pedálů směrového řízení se ujistěte, že máte správně nastavenou polohu sedačky a pedálů, jinak hrozí, že si nechtěně přibrzdíte při vzletu či přistání.

BOČNÍ VÍTR

Pojíždění za bočního větru

Na typech s malým plošným zatížením, úzkým rozchodem podvozku či vysokým těžištěm (jako například Walrus) není doporučeno vůbec za silného bočního větru pojíždět, pokud není u konce křídla a ocasu doprovodný personál. U moderních jednomotorových jednoplošníků se snažte vyhnout přehřátí brzdy na závětrném kole vlivem dlohodobého přibrždování. Pojíždějte pomalu. Na vícemotorových typech je dostatečná směrová řiditelnost obvykle zajištěna zvýšením výkonu na návětrném motoru. Točíte-li se o 180° a máte-li možnost si vybrat směr, je logicky bezpečnější a jednodušší se otáčet směrem proti větru.

Vzlet s bočním větrem

Nejhorší případ je ten, když fouká vítr z té samé strany, na kterou má letoun přirozenou snahu se při vzletu vytáčet. Vzlet by nikdy neměl být zahájen, není-li si pilot jistý, že bude schopen udržet směr. To je snazší dosáhnout na vícemotorových typech pomocí asymetrického přidávání plynu. Vždy podržte letoun na zemi do dosažení dostatečné rychlosti, dokud nebude schopný bezpečného odlepení. Pokud totiž znovu dosedne v traverzu, působí na podvozek velmi silné boční síly.

Na malých letounech je možné hned po zasunutí podvozku vytočit letoun proti větru. S většími letouny je všeobecně lepší použít trošku závětrné nohy pro vyloučení snosu. Tímto způsobem je možné po odlepení udržet přímý směr s nosem vybočeným jen mírně proti větru.

Přistání s bočním větrem

Je třeba mít na paměti, že existuje limit směru a rychlosti větru, které je možné zvládnout, a tento limit se výrazně mění u různých typů letadel.

Je-li přistání provedené v traverzu, působí na podvozek velké boční síly a ty vytváří tendenci vytáčet se proti větru. Pro snížení této snahy na minimum je nutné přistávat způsobem, který sníží traverz v okamžiku dosednutí na minimum. Na to existují dvě odlišné metody:

1. Lehké typy s úzkým rozchodem podvozku

Konečné přiblížení se letí ve skluzu (křídlo "pod vítr"). Tento skluz pokračuje až těsně k zemi. V průběhu výdrže je návětrné křídlo stále drženo níže, čímž dojde k dosednutí na jedno kolo a ostruhu. Tato metoda ale není příliš vhodná pro letadla s velkým rozchodem podvozku.

2. Těžké typy a typy s širokým rozchodem podvozku

Takovéto letouny zpravidla mají vztlakové klapky. Při bočním větru by neměly být vysouvány naplno. Stupeň jejich vysunutí by měl proporcionálně odpovídat rychlosti větru pro zlepšení směrové řiditelnosti.

Standardní metoda je provést přímé přiblížení, s dostatečným vybočením proti větru a křídly v horizontu, aby se vyloučil snos. Tato poloha je udržována až do momentu podrovnání. Jak přitahujeme výškovku pro správný úhel při dosednutí, dáváme závětrnou nohu a křidélka vychylujeme proti větru tak, abychom udrželi křídla v horizontu. To vytvoří v ideálním případě skluz stejný, jako je snos a dosednutí je bez traverzu. Po dosednutí je potřeba dát pozor na tendenci letounu vytočit se proti větru. Letoun udržíme ve směru použitím závětrné směrovky a brzdy. Na vícemotorových letadlech , pokud nám již směrovka či brzda nestačí, je možné použít trošku plynu na návětrném motoru.



VYBOČENÍ PŘI VZLETU

Existuje šest důvodů, proč má letadlo snahu vybočovat při vzletu:

1. Boční vítr
Tato eventualita je poměrně častá a již jsme se jí věnovali

2. Příčný sklon dráhy
Moderní dráhy jsou budovány na rovině, ale některá starší letiště (třeba ta na Salisbury Plain) mají gradienty, které je nutné brát v potaz. Letadla s konvenčním, ostruhovým podvozkem mají tendenci se vytáčet proti kopci; letouny s příďovým podvozkem naopak z kopce. V obou případech není tato tendence nijak výrazná.

3. Ostruhové kolo není srovnané (respektive zamknuté)
Standardní postup je po srovnání letounu do směru vzletu o pár metrů popojet, aby se srovnalo i ostruhové kolo a taprve poté zahájit vzlet. Zamknutí ostruhy je posledním bodem v důležitých úkonech před vzletem, které používá ATA.

4. Visení brzd.
V 999 případech z 1000 se to nestane. Ale v tom tisícím případě, když se brzda zcela neuvolní, může při vzletu vzniknout velmi výrazné vybočení. A proto tedy při pojíždění si prověřte nejen, že brzdy brzdí, ale také že povolí. U běžného britského vzduchového systému sledujte ukazatele tlaku v obou brzdách na sdruženém tříručičkovém přístroji.

5. Nestejnoměrná akcelerace motorů
Jsou-li přípusti plynu otevřeny shodně na dvou či čtyřech motorech, neznamená to automaticky, že budou shodně akcelerovat. Pravděpodobně tedy budou, pokud jim zvýšíte před před zahájením rozjezdu přípusť na plnící tlak 0 (odpovídá zhruba 1 at, resp cca 30 inch, pozn. RV), a až poté povolíte brzdy a dále zvyšujete přípusť. Na čtyřmotorových typech zastavte ve směru vzletu a nastavte na každém motoru 2000 ot/min. V průběhu přidávání plynu mrkněte na boost (ukazatele plnícího tlaku), případně otáčkoměry a zkontrolujte, zda odpovídají pohybu plynových pák. Dokonce i na neznámém typu letadla je možné jít až na řekněme boost +2 (cca 34inch, pozn. RV). V průběhu rozjezdu, když jde při dalším přidávání plynu motor do otáček váhavě, nečekejte, až se začne vybočování projevovat. Vytvořte si návyk na krátké a rychlé pohlédnutí na motorové přístroje hned po nastavení vzletového režimu; můžete ještě přerušit vzlet, pokud zbývá dostatek prostoru.

6. Kroutící moment motoru
Každé výkonné letadlo může vybočit ze směru, pokud se prudce přidá plný plyn. A naopak, na letišti nekonečné délky je možné přidávat plyn natolik pozvolna, že je možné plynové páky posouvat dopředu shodně na všech motorech. V praxi pilot musí nalézt kompromis a tedy nepřidávat plyn ani příliš pomalu, ani příliš rychle. Cílem je vyhnout se situaci, kdy je akcelerace motorů v příliš velkém předstihu před akcelerací letounu. Toto je nanejvýš důležité na výkonných dvoumotorových letounech, kde je účinnost směrovky velmi malá až do dosažení vcelku vysoké dopředné rychlosti.

Nic nezískáme prudkým přidáním plynu. Výkon je vhodné přidávat pozvolna, po částech, a až když začne být směrovka účinná, můžou být plynové páky posunuty rychleji, přičemž na příslušném motoru přidáváme nepatrně víc, abychom pomáhali směrové řiditelnosti.

Pokračování příště

ROZHOVOR

Vyzpovídal: Radim Vojta

Anna Habartová

K dnešnímu rozhovoru jsem si vybral naší kamarádku a členku - čekatelku Aničku Habartovou. Je poměrně zajímavým zjevením, protože se u ní velmi sympatickým způsobem míchá půvab, inteligence a pro mladou dívku i nepříliš obvyklé zájmy. Zahlédnout jí můžete v blízkosti rádiem řízených modelů, v modré uniformě z období druhé světové války, u skutečných letadel - veteránů, ale i ve společnosti "roztomile ošklivých" zvířat, jak s oblibou laicky říkám. Anička nám v dnešním rozhovoru přiblíží reenacting, kterému se věnuje. S reenactory, zejména se spolkem Čeští RAFáci - Czech RAF crew náš klub již dlouhou dobu spolupracuje, máme mezi nimi mnoho kamarádů, oživují naše akce a pokud to jen trochu jde, pokoušíme se my oživit ty jejich.



Jaký byl tvůj prvotní kontakt s letectvím?

Pocházím z leteckomodelářské rodiny, jak táta, tak především děda byli letečtí modeláři, děda byl jeden ze zakladatelů LMK Rakovník a jeho dlouholetý předseda, po něm to převzal můj táta. Já jsem sice sama nikdy nemodelařila, ale v tom prostředí jsem vyrůstala. Táta je dlouholetým členem ASTR (Air Show Team Rakovník), který se věnuje ztvárnění leteckých bitev druhé světové války. Já se tam začala věnovat organizačním záležitostem a vedu kroniku.

Takže zde lze hledat kořen tvého zájmu o leteckou historii?

Nejen to, děda byl v kontaktu s několika našimi válečnými letci, vyprávěl nám o tom s velkým zájmem a to "zažehlo jiskru". Už jako malý špunt jsem s ním jezdila po leteckých dnech v dobách, když ještě mnozí z veteránů žili. Největší odměnou pro dědu bylo, když vystoupení ASTR kladně hodnotili.

V poslední době si tě ale nejvíc spojuji s reenactingem, k němu jsi se dostala jak?

Oslovil mne jeden z našich nejzapálenějších reenactorů s otázkou, zda bych měla zájem si pořídit uniformu WAAF a přidat se k nim. Trochu jsem zpočátku váhala, musela jsem nejdřív zjistit, jak to chodí. Dostala jsem kontakt na holky, které se tomu věnují, abych zjistila víc. Ony si mne také nejdříve prokleply, aby zjistily, co o tom vůbec vím a jak moc to myslím vážně. On u toho totiž málokdo zůstane, je poměrně velká "úmrtnost" začínajících zájemců.

Tím se dotáváme k jádru pudla, co to vlastně reenacting je. Mohla bys našim čtenářům tuto činnost trochu přiblížit?

Reenacting je činnost, při které se snažíme veřejnosti přiblížit život v určitých historických obdobích pomocí dobových artefaktů, oblečení, uniforem, techniky a chování obecně. Existují spolky věnující se různým obdobím historie, známé jsou třeba kluby věnující se napoleonským válkám, jedním z nejpopulárnějších období je druhá světová válka. Od lidí, kteří se tomu věnují, se tedy očekává kromě vlastnictví dobových uniforem i znalost historie, souvislostí a zvyků z daného období. My se věnujeme RAF z období druhé světové války, a jako holky se věnujeme konkrétně WAAF[1]. Často si bereme i dobový civil, protože se kluci věnují i období první republiky a my jim děláme doprovod. Takové buržoazní paničky. Veřejnost si zpravidla dokáže spojit, že muž v modré uniformě představuje letce, nás si ovšem někdy pletou s pošťačkami a letuškami, jelikož o působení československých "wafek" není příliš velké povědomí.

To se mi líbí, wafkám plánujeme věnovat několik budoucích čísel našeho časopisu. Zajímalo by mě, jak daleko při úpravě jdete v souladu s historickými postupy a zvyklostmi? Myslím líčení, účesy a pod.

Snažíme se dodržovat dobové zvyklosti a předpisy, které se v průběhu času měnily. Kupříkladu nenosíme náušnice, nelakujeme si nehty, vlasy si svazujeme do dobových účesů pod "pod čepici". Snažíme se také, aby naše líčení vypadalo věrohodně, nicméně většina z nás k tomu používá moderní kosmetiku, žádná cukrová voda a tak. Co se vystupování týče, snažíme se dodržovat alespoň základní formální chování odpovídající té době, ale zase ne úplně striktně.



Na jakých akcích se objevujete?

Jsou to především letecké dny s dobovým táborem, někteří z nás dělají přednášky pro školy a pokud jsme pozvaní, tak i pietní akty. Velmi často nás na těchto akcích kontaktují lidé, jejichž předci a příbuzní za války u RAF sloužili a my díky tomu můžeme navazovat nové kontakty a dostávat se k novým a neznámým informacím.

Na leteckých dnech v cizině jsem si všiml, že v některých zemích je reenacting velmi populární, jinde příliš ne. Jste v kontaktu se zahraničními reenactory?

Velmi populární je kupříkladu ve Francii, ale asi hlavní těžiště této činnosti je v Británii. S nimi jsme ve velkém kontaktu, často tam jezdíme a odtud máme i hodně informací a podnětů k naší činnosti. Jedním z našich kamarádů je bývalý příslušník RAF, který sloužil, spolu se svou paní, u letectva od 50. let, prostředí mu je tedy velmi důvěrně známé a dává nám bezprostřední rady.

Mám někdy takový pocit, že platí, že si reenactoři vybírají oblast zájmu i podle toho, jaké jsou jejich životní postoje. Respektive že lze říct, že latentní nácek sotva bude dělat reenacting RAF a naopak. Je to tak, nebo existují i výjimky, že se někdo neshoduje příliš s hodnotami, které tímto představuje?

Třeba u mě to je jasné, já bych nepředstavovala nic jiného, než co znám od malička a co je můj srdeční zájem, ale jsou i tací, co představují více období, či armád. Těžko říct, jestli jsou jim blízké hodnoty všech zemí, které představují. Spíš je to láska k historii celkově.
Co se týče představování wehrmachtu, tak tam ve většině případů ti reenactoři, které znám, spíše obdivují techniku, bojové postupy, než že by vyznávali i stejné názory. Pro bojové ukázky potřebuješ i jejich zástupce, takže dokážu pochopit, že se někdo věnuje i reenactingu období nacistického Německa.

Jaké jsou reakce veřejnosti?

Většinou kladné, setkáváme se bohužel občas i s názory, že si jen na něco hrajeme. To nás trochu mrzí, hlavní přidanou hodnotou naší činnosti je prohlubování povědomí o činnosti našich vojáků za 2.sv.války, a to nejen v podobě výkonných letců, ale i ostatního personálu, který zůstává často v pozadí, ačkoliv bez nich by bojová činnost nebyla možná. Jsou to mechanici, řidiči, kuchaři, administrativní pracovníci, doktoři a samozřejmě zmíněné wafky. Naším cílem je zvýšit povědomí i o nich.



Na závěr něco osobního. Všiml jsem si, že máš zálibu v "ošklivých zvířatech", jakou jsou hrabáči, ježury apod., k tomu jsi se dostala jak?

Vystudovala jsem ČZU a mým zaměřením byla exotická zvířata. A ty jsou často "ošklivá", ale jsou velmi roztomilá. Do osobního kontaktu jsem se s nimi dostala, neboť jsem měla diplomovou práci zadanou ZOO Praha. Zkoumala jsem jak se daří koni Převalského v Mongolsku.

A jak se jim daří?

Dobře!

Aničko, díky za rozhovor a doufám, že se nejen s tebou, ale i s dalšími reenactory budeme i nadále často vídat na společných akcích.

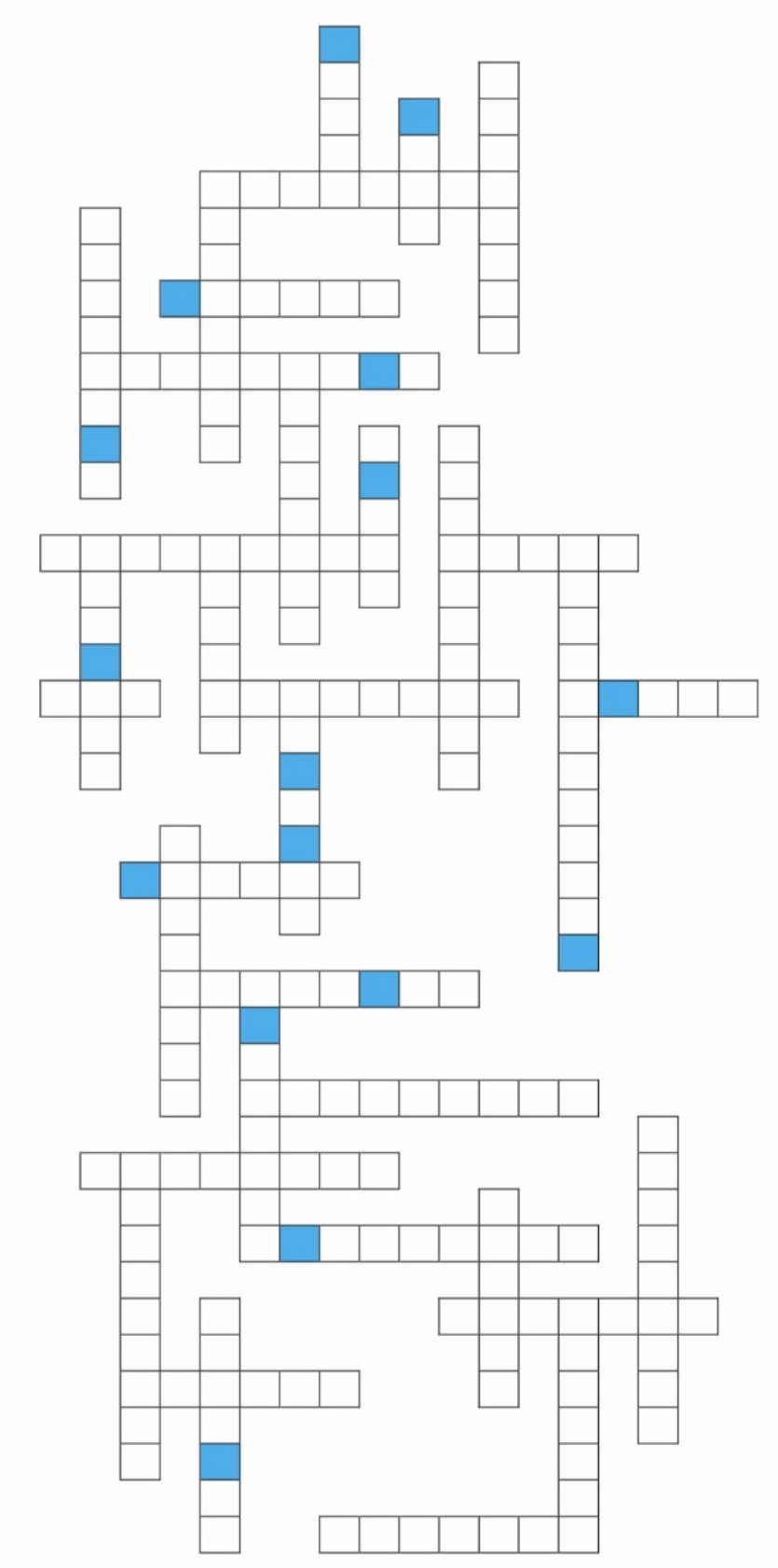
Poznámka:

1) WAAF - Women`s Auxiliary Air Force, Ženské pomocné letecké sbory byl pomocný sbor RAF založený na začátku 2.sv. války. Jeho příslušnice nesloužily přímo v bojových jednotkách, vykonávaly však v letectvu různé kvalifikované profese, jako řidičky, baličky padáků, operátorky komunikačních zařízení, radarů apod.

PRO MALÉ LETCE

Kris kros – doplň správně všechna slova. Poté v modře označených políčkách postupně po řádcích zjistíš tajenku:

\- - - - - - - - - - - - - - - -



3 písmenná: LET

4 písmenná: ZLIN,

5 písmenná: VZLET, REŽIM, OHŘEV, BRZDY

6 písmenná: NÁKLON, OTÁČKY, ŠPALKY, NÁRAZY, DAKOTA

7 písmenná: VÝVRTKA, SPIRÁLA, KLESÁNÍ, HLÁŠENÍ, KONTAKT, ROZJEZD

8 písmenná: PODVOZEK, TEPLOMĚR, SPUŠTĚNÍ, ZÁKLADNA, NAVIGACE, INDIKACE, STEARMAN, SPITFIRE, BRIEFING, HORIZONT

9 písmenná: ČITELNOST, KŘIŽOVÁNÍ, OBLAČNOST, VARIOMETR, ORIENTACE, KOSMONAUT

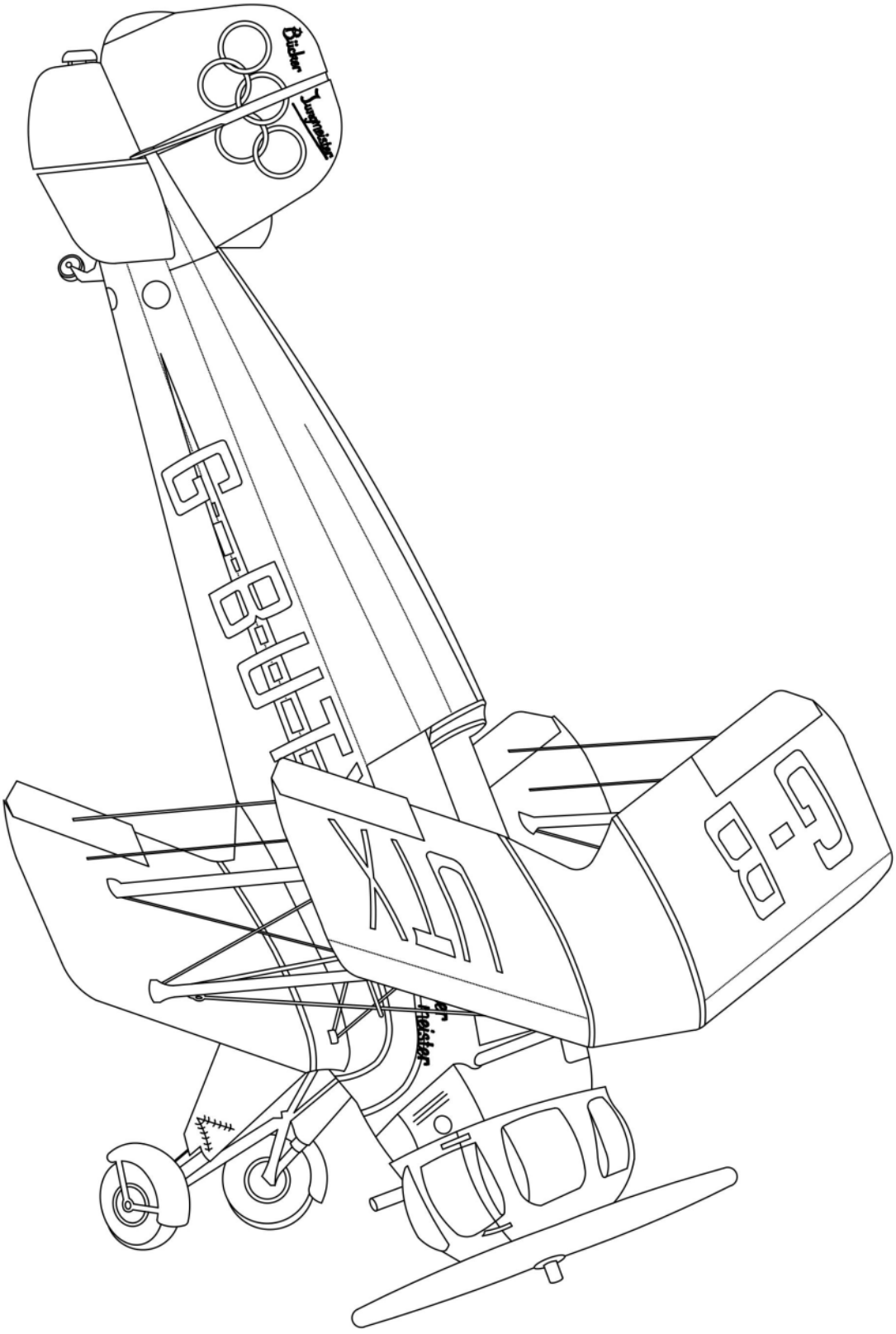
10 písmenná: TURBULENCE

12 písmenná: DEZORIENTACE

Autor: Lenka Poláková

Omalovánka

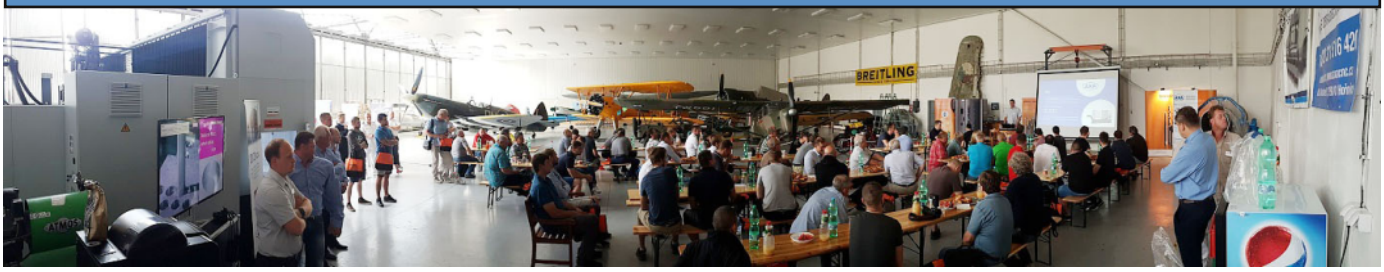
Bucker Bu-133 Jungmeister (autorka Martina Skálová)



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
























TE184
9N