



Classic Trainers

Ročník 2021

Číslo 4

Jaro

Magazín



*Pilot ATA Jaroslav Polívka
Přebarvení Harvardu 7696
Doležalovy Spitfiry*



WWW.CLASSICTRAINERS.CZ

OBSAH



1 Úvodník

2 Inženýr s brýlemi - Jaroslav Polívka u ATA

13 Ze Spitalgate do Plzně

18 Okénko fotografa

24 Auster AOP.6

27 Velitelské Spitfirey Františka Doležala

34 ATA - Letové postupy a technika pilotáže díl 2

37 Střípky ze života Hangárové královny díl 3

40 Rozhovor - Martin Suchý

Čtvrtletník pro leteckou osvětu

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

Redaktor: Radim Vojta
Datum vydání: 30.4.2021

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: Pilatus P2-05 v srpnu 2015 v Chrudimi
(foto Milan Horáček)

2.strana obálky: Jak-3 v srpnu 2016 v Líních
(foto Pavel Vanka)

4.strana obálky: Jak-3 a Spitfire XVI při A2A focení v létě
2014 (foto Michal Krechowski)

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

Historické fotografie Karla Beinhauera jsou ze sbírky Radima
Vojty

Úvodní slovo

Radim Vojta



foto Pavel Vanka

Vážení čtenáři,

stojíme před další sezónou, již druhou "s COVIDem". Loni to byl tak trochu šok, nikdo jsme ještě v únoru nevěřil, že by to mohlo znamenat víc, než pátýdenní omezení dálkových letů. V dubnu už jsme tak trochu nevěřičně přicházeli na to, že letecké dny asi opravdu nebudou, a v létě jsme byli rádi za jeden jediný - odvážlivci v Chebu se na to vrhli.

Nezbylo než situaci přijmout a nějak se adaptovat. Nemá cenu si lhát do kapsy, omezení leteckých dnů a možností pořádat dny otevřeného hangáru se projevily na hospodaření klubu a jednotlivých letadel. Co jsme si ale uvědomili velmi je náklonnost a zájem veřejnosti o historická letadla. Dvě neletové akce pro veřejnost a třetí firemní pro modeláře v Líních nás svou návštěvností přesvědčily, že jestli se o něco nemusíme do budoucna bát, je chuť veřejnosti pokochat se starou technikou.

Letos jsme již trochu větší pragmatici. A nejen my. Někteří provozovatelé leteckých dnů a dalších akcí pro veřejnost plánují přejít jednou nohou do virtuálního světa, tedy záběry z reálné činnosti přenést na obrazovky televizi a počítačů. A můžu snad prozradit, že i my budeme u toho. A také pro vás připravíme, sami či ve spolupráci s dalšími subjekty a leteckými muzei, nejen "bonbónek". Od takových malých, přes větší bonbony, až po "bombabón". Možná již velmi krátce po vydání tohoto textu. Uvidíte sami, je opravdu nač se letos těšit.

Další krok malý pro lidstvo, ale významný pro nás, je založení vlastní letecké školičky. Píšu záměrně zdobně, nemáme v plánu to rozjet nijak ve velkém,

naopak chceme zvyšovat ve vlastní režii kvalifikaci především svých členů, současných i budoucích. Také díky tomu můžeme dnes nabídnout kompletní pilotní výcvik pilota historických letadel. Tedy nejen základní výcvik Soukromého pilota (PPL), ale i příslušné pokračovací výcviky, jako přeškolení na konkrétní typ, ostruhová letadla, akrobacii, či skupinové létání. Nemáme bohužel kapacitu na to, abychom to nabídli veřejnosti na našich strojích, navíc tuto činnost neplánujeme ani provádět komerčně, ale můžeme to nabídnout jako kompletní asistenci pro zájemce o svůj historický letoun, který si na to však zatím netroufá sám a rád by s tím pomohl. Více najdete na konci časopisu.

Nosným tématem tohoto čísla je vyvrcholení série článků o ATA v podobě textu o jednom výjimečném československém pilotovi. Výjimečným nikoliv snad výsledky bojové činnosti, ale okolnostmi a celkovým životním příběhem, který patřil mezi ty, jež se výrazně vymykaly "standardu". Když si skladník ve šroubárně může přečíst Vergilia v originále, proč by nemohl být intelektuál pilotem ATA nebo lovit ponorky s Liberátorem?

Velkou část čísla jsme věnovali dalšímu našemu zajímavému projektu, a to nejen výsledkem, ale hlavně cestou k němu. Tím je přebarvení jednoho Harvardu do barev RAF, konkrétně do podoby, v jaké na něm létali naši letci. A jelikož velká část z nás jsou i modeláři, bylo velmi zajímavé si to tentokrát vyzkoušet i ve velkém měřítku. A doufám, že poznatky při tom získané budou přínosné i pro další modeláře a badatele, zejména co se barev a jejich správných odstínů týče.

A to je prozatím vše. Jaká sezóna nakonec bude, uvidíme až na podzim. Připravujeme se na horší, ale věřme v to dobré!

Inženýr s brýlemi

Text: Radim Vojta

Jaroslav Polívka ve službě ATA

Fotografie: sbírka Milan Šindler



Jaroslav František Polívka se narodil 11.4.1910 v Praze. Po pěti třídách měšťanské školy pokračoval studiem na reálném gymnáziu v Praze Podskalí, které zakončil v roce 1927 maturitní zkouškou. Následně šel studovat strojní inženýrství na Vysoké škole technické v Praze a po obdržení stipendia čs.vlády i letectví v École Nationale Supérieure d'Aeronautique v Paříži.

Tím se začala jeho dráha v letectví. Detailů z jeho předválečného leteckého života se příliš zjistit nepodařilo, víme však s jistotou jedno - díky nutnosti nosit brýle, což v tehdejší době bylo bráno pro letce jako významný handicap, byly vyhlídky pro jeho leteckou činnost omezeny jen na sportovní a turistické létání. S letectvím byl ale jeho další život spojen velmi těsně. Nejprve absolvoval presenční vojenskou službu u letectva, konkrétně nejprve od 15. června 1934 ve Škole pro důstojníky letectva v záloze v Prostějově, poté sloužil v Olomouci a nakonec u 2.letky leteckého pluku 1 v Praze Kbělicích, v hodnosti podporučíka technické zbrojní služby. Následně nastoupil v konstrukční kanceláři firmy Avia, kde strávil 5 měsíců. V té době začal i létat, a to v Aeroklubu Vysokoškolského Sportu v Praze Letňanech¹. Podle záznamů v leteckém rejstříku vykonal 23.srpna 1935 zdravotní prohlídku a již 20.září téhož roku vykonal zkoušku pilota turistických letadel, jak se tehdy říkalo. Dnes bychom řekli, že se stal soukromým pilotem (PPL)².

Není třeba podotýkat, že vysokoškolské vzdělání v tehdejší době mělo poněkud vyšší váhu než dnes, kdy se vyžaduje i na relativně méně kvalifikované pozice, přičemž i vystudovat školu je dnes z mnoha důvodů daleko snazší. Lze z toho tedy usuzovat, že v případě Jaroslava Polívky máme před sebou, na běžného pilota, až nezvykle inteligentního a vzdělaného člověka. Zajisté i to byl důvod, proč následně nastoupil v leteckém odboru Ministerstva veřejných prací, kde pracoval od roku 1937 až do roku 1940. I v tomto období zjevně pokračoval ve své sportovní letecké činnosti, neboť nejenže při zavedení svého zápisníku letů v Británii v roce 1940 uvedl předchozí leteckou zkušenost náletem 282 hod., z čehož 30 ve dvojím a 252 samostatně, ale také figuruje jako účastník leteckého závodu státy Malé dohody v roce 1938. Na letounu Tatra T-201 OK-TAP s motorem Hirth HM-504 o výkonu 100k, patřícímu Aeroklubu RČS Praha, v kategorii amatérů dokonce v posádce s Dr.Miklendou vyhráli. Jen pro představu, trať měřila 3700km a vedla z Prahy do Zlína a dále přes Užhorod a Kluž do Bukurešti a Bělehradu, odkud proběhly ještě dvě návratové etapy po okolí. Posádky měly na dokončení tři dny, přičemž jejich povinností bylo dodržet co nejvyšší, předem ohlášený hodinový průměr a podle něj přesně přistát na čas a to po splnění mnoha menších úkolů na trati. Trať zpět do Prahy vedla přes Arad, Kluž, Košice a Bratislavu. Pro zajímavost uvedme, že meteorolog Dr. Vladimír Miklenda se také zapojil do protinacistického domácího odboje a 7.8.1942 byl v Berlíně - Plötzensee popraven. Za Československo se zmíněného závodu zúčastnilo 23 posádek, mezi nimiž můžeme vidět jména jako František Kotíba, Emil Palichle, Jan Anderle, Miroslav Plecítý, Vincenc Hodek, František Loucký či Rudolf Protiva. Předpokládám, že našim čtenářům tato jména nejsou neznámá.

Útěk z Protektorátu

Do pravděpodobně poklidného života mladého intelektuála, žijícího s manželkou a jedním dítětem na pražském Smíchově, zasáhla, stejně jako do osudů stovek milionů dalších lidí, válka. Již koncem roku 1939 se rozhodl opustit Protektorát a zapojit se do odboje. Tuto anabázi Jaroslav Polívka zachytil svými slovy a je možné si jí přečíst na stránkách FCAFA. Zájemcům tuto četu velmi doporučuji, je barvitá a velmi plasticky popisuje veškeré útrapy této poutě. Její originál je sice v angličtině, stránka však nabízí poměrně obstojný automatický překlad.

<https://fcafa.com/2011/05/22/the-long-trip-in-1940/>

Pro přímý přechod na danou stránku načtěte svým chytrým elektrickým aparátem QR kód, případně jej stiskněte prstem:



Omezím se zde jen na základní konstatování, že za účelem zorganizování útěku se spojil se škpt. Vladimírem Černým, zkušebním pilotem z Ministerstva veřejných prací, kde byl tehdy zaměstnán, a spolu s Miroslavem Franců, kterého znal již z dřívějšíka a Antonínem Plockem (pilotem čs. letectva) odjeli 3.1.1940 z pražského Wilsonova nádraží do Hodonína, odkud se po mnoha peripetiích dostali přes Budapešť do Bělehradu a odtud dále přes Istanbul a Bejrút lodí do Marseille a následně 6. března k Náhradnímu tělesu čs. armády v Agde. Tam se jejich cesty rozdělily, zatímco Polívka a Plocek skončili u letectva, Franců u pozemní armády. Jejich cesty se ale měly ještě potkat, o tom bude zmínka později.

Po kapitulaci Francie se Jaroslavu Polívkovi, díky jeho částečné znalosti angličtiny, což tehdy nebylo příliš obvyklé, podařilo zajistit místa v transportním letounu RAF, který je následně převezl do Británie. Spolu s ním cestovali kupříkladu Bohumil Landa, František Rypl, Eduard Šimon a další.

Po přiletu do Hendonu začalo prověřování identity cestujících, zda se mezi nimi nenachází příslušník páté kolony. Za Jaroslava Polívku se zaručil telefonicky plk. Kalla, který byl tehdy československým leteckým přidělcem ve Velké Británii a znali se ještě z Prahy. Příštího rána osobně přijel a spolu prověřili všechny až na jednoho, protože většinu letců znal osobně buď z Prostějova, nebo ze Kbel. Ten jeden, který neprošel, byl bývalý spolupracovník pražského gestapa. Nijak se tím však netajil a naopak prohlašoval, že se k odboji připojil, aby mohl informovat o tom, co Gestapo plánuje. Když mu prý začalo jít Gestapo po stopě, odešel do zahraničí. Britové ale nechtěli nic riskovat a dotyčného již ostatní nikdy neviděli - válku strávil v internaci na ostrově Man³.

Poprvé v RAF

V té době se zahájily kroky k výstavbě československých leteckých jednotek v RAF. Již 12.7. byl poručík Jaroslav Polívka přidělen k nově vznikající 310. peruti RAF jako technický důstojník, což bylo jistě ocenění jeho odborných kvalit. Technický důstojník, tato dnes bohužel velmi opomíjená funkce u peruti, byl zodpovědný za organizaci a provádění údržby, což nebylo nic snadného zejména v počátcích, kdy náš personál ještě nebyl příliš seznámen s organizací RAF a ani s technikou, kterou měly naše jednotky být vyzbrojené. Jaroslav Polívka se však úkolu zhostil výtečně, což dokládá mj. i děkovný dopis, zasláný gen. Janouškem u příležitosti jeho odchodu od třistadesítky:

"Při příležitosti Vašeho odchodu do nové činnosti, projevuji Vám svůj velitelský dík za všechno to, co jste vykonal pro věc čs. letectva po dobu Vaší tak úspěšné činnosti při svém zařazení u 310. stíhací peruti.

Bylo z části Vaší osobní zásluhou, že tato jednotka, jež byla zřízena jako první z jednotek čs. letectva na půdě Velké Británie se stala v tak krátké době perutí operační a mohla být zařazena ihned do právě počínající historické bitvy o Londýn, jejíž význam nejlépe vystihuje její pozdější přejmenování na "bitvu o Británii".

Vynikající bojové úspěchy příslušníků 310. peruti v řetězu bojů této vzdušné bitvy jež proslavily jméno

čs. letců v celém světě, by nebyly bývaly možny v takové míře, kdyby piloti nebyli měli k dispozici své letouny, výzbroj a výstroj v tak dobrém stavu, že k nim mohli mít naprostou důvěru.

A to bylo v první řadě Vaší osobní zásluhou.

Vím též, že to byly Vaše osobní vlastnosti, Vaše ušlechtilost, takt, klid a rozvážné jednání, které měly příznivý vliv na rychlé vytvoření a utužení přátelského ducha v peruti, který je jednou z podmínek bojových úspěchů stíhací jednotky.

Za všechnu Vaši záslužnou činnost Vám vyslovuji svůj velitelský dík a uznání.

Do další práce přeji Vám pak hodně úspěchů a zdaru.

*AVM K. Janoušek
Inspektor čs. letectva"⁴*

Říká se sice, že papír snese všechno, na druhou stranu gen. Janoušek určitě nepsal osobní dopisy každému a navíc hodnocení Jaroslava Polívky z archívů ATA jeho slova potvrzují.

Je nesporné, že po dobu svého zařazení k 310. peruti se Jaroslav Polívka snažil dostat k létání. Přímé dokumenty se k tomu sice najít nepodařilo, nicméně si v té době zavedl - velmi pravděpodobně neoficiálně - svůj zápisník letů, do kterého si zaznamenával leteckou činnost, kterou vykonával (pravděpodobně také neoficiálně) na lehkých cvičných letounech přiřazených k 310. peruti a to spolu s jejími aktivními piloty. Ti byli ve všech případech vedeni jako velitelé letadla, zatímco Jaroslav Polívka sám sebe uváděl v kolonce "2. pilot, žák, cestující". A tak se na první stránce jeho zápisníku objevují mezi 1. až 22. srpnem 1940 převážně letouny AVRO Tutor K6114 a K6098 s piloty Ctiborem, Chocholínem, Kordulou, Markem, Roháčkem, Hlaváčem, Himrem, Vykoukalem, Jíchou, Kimličkou, Weberem, Macháčkem, Studeným a Poslužným. Letiště, odkud byly lety provedeny, v zápisníku uvedeno není (pravděpodobně Duxford), stejně tak v kolonce

YEAR 1940	AIRCRAFT		PILOT, OR 1ST PILOT	2ND PILOT, PUPIL OR PASSENGER	DUTY (INCLUDING RESULTS AND REMARKS)
	Type	No.			
August 1	Tutor	6114	Sgt Ctibor	P/O Polívka	General Flying
"	"	6114	P/O Chocholín	"	"
"	"	"	"	"	"
"	"	"	P/O KORDULA	"	"
"	"	"	Sgt MAREK	"	"
"	"	"	P/O ROHÁČEK	"	"
"	"	6115	P/O Chocholín	"	"
"	2	"	"	"	"
"	"	6114	Sgt MAREK	"	"
"	3	6098	P/O Chocholín	"	"
"	9	"	Sgt HLAVÁČ	"	"
"	11	"	P/O Kordula	"	FORMATION
"	5	"	P/O HIMR	"	"
"	12	"	P/O VYKOUKAL	"	"
"	"	"	Sgt JÍCHA	"	"
"	15	6115	P/O KIMLIČKA	"	"
"	"	6114	P/O WEBER	"	"
"	16	6098	P/O MACHÁČEK	"	"
"	17	6114	P/O STODENÝ	"	"
"	21	"	"	"	General Flying
"	23	"	P/O POSLUŽNÝ	"	"
"	22	"	P/O KIMLIČKA	"	"
Sept. 14	Master	71804	P/O GÖTH	"	"
June 17	BANSAY	G-ADSV	"	"	BORDEAUX - HENDON 47-12
GRAND TOTAL (Cols. 1) to (10)					TOTALS CARRIED FORWARD
Hrs.					Miles

První stránka válečného logbooku Jaroslava Polívky



Úloha jsou jen lakonické poznámky General Flying (tzn. technika pilotáže, nebo jak s radostí píšeme do zápisníku my dnes "prostor"), a Formation, tedy skupiny. Většina z uvedených letců patřila k těm, kteří tehdy u třístadesítky svojí operační činnost nezačali a již 17.srpna, případně v průběhu září byli většinou přeřazeni k jiným jednotkám. Je velmi těžké až nemožné rozklíčovat, zdali si pouze sedl k pilotům do kokpitu, aby se svezl při jejich vlastním výcviku či kondičních letech, nebo zdali jej vzali sebou a nechali ho si to odletět, každopádně lze pochybovat o tom, že by se mělo jednat o jeho oficiální letovou činnost. Ovšem to, že si sáhnul na řízení je dost pravděpodobné, neboť on to u letectva už takový zvyk prostě je až do dnešních dnů, že to svému kamarádovi, který byl anebo je také pilot, půjčíte, nemá-li možnost svojí letovou činnost vykonávat aktivně. Každopádně dobu letu (dohromady asi 13 hod. při 22 startech na Tutorech a tři skoky dodatečně 14. září na Milesu Master N7884 s Vilémem Göthem, 14.října s P/O Kimličkou a 15.října s P/O Studeným), si zaznamenával v kolonce "dvojí", nikoliv "cestující"⁵.

Svojí službu u 310. perutě vykonával Jaroslav Polívka až do jara 1941, kdy byl rozhodnutím Air Ministry č. P68 ze dne 2.3.1941, přeložen ke dni 15.4. téhož roku do poměru mimo činnou službu a přeřazen do válečného průmyslu, konkrétně do konstrukční kanceláře Československé Zbrojovky v Cambridge⁶. Zdali to bylo pro nadbytek kádrů, či pro potřebu využít jeho vzdělání tam, kde jej bylo možné lépe uplatnit, případně obojího, se nepodařilo zjistit. Pozdější dokumenty uvádějí na střídačku oba důvody. Každopádně se tímto okamžikem stal v bojující Británii civilistou a ocitl se mimo letectví. Náhradní Těleso čs. vojska jej přeložilo na trvalou dovolenou.

Zpátky v civilu

Ať byly okolnosti jakékoliv, lze se oprávněně domnívat, že toto zařazení nečinilo Jaroslava Polívku příliš šťastným. Hledal cesty jak se dostat k létání. Dokladem tomu budiž komunikace, kterou vedl od 8. září 1941 s Inspektorátem čs. letectva:

"Naskytla se mě možnost vstoupiti do služeb Air Transport Auxiliary, kde bych po příslušném výcviku a zkoušce konal službu Ferry Pilota.

Jelikož má žádost, sloužiti v RAF jako pilot byla zamítnuta vzhledem k mému věku (31 roků) a mé oční vadě (krátkozrakost), chápu se této příležitosti, abych mohl létat. Prosím o povolení vstupu do služeb ATA a prohlášení (v jazyce anglickém), že Čs. Inspektorát nemá námitek. Prohlášení přiložím k žádosti podané u ATA.

Činností u ATA naskytne se mně možnost poznati veškeré typy letounů používaných anglickým letectvem a důkladné seznámení s nimi, s jejich konstrukcí a vybavením, nehledě k tomu, že v nové činnosti prospěji naší věci mnohem více, nežli je tomu nyní.

Prosím o brzké kladné vyřízení a zaslání prohlášení"

IČL postoupil žádost výše, na MNO, z něj však přišla asi po měsíci, 6.října 1941, zamítavá odpověď:

"MNO nevyhovuje žádosti por.let.zbroj.v zál. Jaroslava Polívky o povolení vstupu do Air Transport Auxiliary. Žadatel byl propuštěn z čs. letectva, aby mohl být zařazen do válečného průmyslu, což bylo odůvodněno potřebou odborníků v čs. zbrojovce. Stalo se tak také na základě rozhodnutí Air Ministry.

Na dotaz MNO u ministerstva financí, pokud se týká postradatelnosti por. v zál. Polívky ve zbrojovce, odpovědělo ministerstvo financí, že žadatele nemůže postrádati.

*Z rozkazu:
Náčelník štábu MNO
plk.gšt.St.Bosý"⁶*

Tuto odpověď, jen v lehce zestručněné formě, přeposlal již 9.října mjr. Schejbal z IČL Jaroslavu Polívkovi do Cambridge. Ten se však zjevně nevzdal. Můžeme se již jen domnívat, zda osobně intervenoval u gen. Janouška, či zda v tom sehrál roli ještě někdo jiný, je však každopádně jisté, že se náš jediný letecký maršál Jaroslava Polívky zastal, neboť 15.11.1941 zaslal IČL Ministerstvu národní obrany toto stanovisko:

"K uvedenému hlásím: Ze stanoviska Inspektorátu čs. let. není námitek proti uvolnění por. J. Polívky pro Air Transport Auxiliary Service. (Nejedná se o uvolnění pro čs. letectvo, jak uvádí Min. financí ve svém spise)

Jmenovaný konal službu technického důstojníka u 310. perutí s výsledkem výtečným. Pro přebytek technických důstojníků (ing.) u čs. letectva byl MNO uvolněn z čs. armády pro zbrojařský průmysl.

Jmenovaný nemůže být v čs. letectvu použit jako pilot. Jestliže má nyní možnost konat službu jako ferry-pilot a min. financí ho uvolňuje, neshledává Inspektorát čs. let., proč by mu v tom mělo být bráněno.

Je však třeba upozornit min. financí, že se u por. Polívky nejedná o uvolnění pro čs. letectvo, nýbrž pro A.T.A.S (sic).

Brig.gen. K. Janoušek⁹

Janouškovo zastání, to byl zjevně již jiný kalibr, a tak 4.prosince 1941 vydává MNO toto stanovisko:

“Ministerstvo národní obrany uděluje por.tech.zbroj.let. v zál. POLÍVKA Jaroslav Ing. povolení ke vstupu do Air Transport Auxiliary za předpokladu, že tímto povolením nevzniknou ani pro čs. vojenské, ani pro čs. civilní úřady žádné platební povinnosti vůči jmenovanému.

*Státní ministr v MNO
div. generál R.Viest v.r.“*

Tímto okamžikem se otevřely první dveře k cíli, na jehož konci se stal Jaroslav Polívka kapitánem Liberatoru 311. perutě. Ovšem nepředbíhejme. Jak již víme ze článku v minulém čísle našeho časopisu, každý zájemce o vstup do ATA musel nejprve projít výběrovým řízením, které obsahovalo mimo jiné kontrolní let, aby si organizace alespoň zhruba udělala představu, zda má dotčným žadatel vůbec předpoklady se stát Ferry pilotem. Tento kontrolní let proběhl na Milesu Magister dne 18.prosince 1941, přičemž přezkušujícím byl F/O Harry Walter Woods, MBE. Let trval pouhých 10 minut! Z přihlášky, kterou při té příležitosti Jaroslav Polívka vyplnil, lze vyčíst následující údaje:

*Povolání: konstruktér
Bydliště: 49, Madingley Rd, Cambridge
Telefon: Cambridge 54691*

*Výška: 6 stop 3 palce
Postava: střední
Vlasy: tmavé
Barva očí: šedá*

*Číslo pasu: 10930
Národnost: Česká
Státní občanství: Československé od narození
Vyznání: bez vyznání*

Služba v armádě: 15.6.1934-15.4.1941

*Nálet hodin: 290 ve dne, 12 v noci
Létané typy: Tutor, Magister, Master, československé typy¹⁰*

Zde je nutno podotknout, že dle starého známého aeroklubového vlekařského hesla KMD (= Každá Minuta Dobrá) započítal do své letecké zkušenosti i lety v roce 1940, o jejich účelu, způsobu provedení a legalitě lze do jisté míry mít pochybnosti. Velmi krátká doba přezkoušecího letu však ukazuje na fakt, že přezkušující neměl o jeho pilotních dovednostech žádné zásadní pochybnosti. Hned následujícího dne se podrobil zdravotní prohlídce s výsledkem FIT. Jaroslav Polívka byl přijat.

Pilotem ATA

Od tohoto momentu však do samotného nástupu k ATA uběhlo ještě několik měsíců. Až 10.března 1942 poslalo britské Ministerstvo letectví na IČL dopis, ve kterém informuje o obdržení žádosti o přijetí Jaroslava Polívky k ATA, přičemž to si vyžádalo od Air Ministry souhlas¹¹. Jelikož v té době již nebyl v RAFVR (dobrovolné zálohy RAF), považovalo ministerstvo za vhodné se optat IČL, zda nemá námitek. Kruh žádostí se tím uzavřel, neboť téhož dne odpověděl gen. Janoušek stejně, jako již v listopadu předchozího roku, tzn. že československá strana nemá nic proti, nebude-li jí to stát žádné peníze. A tak již za pár týdnů, 31.3.1942, mohl Jaroslav Polívka konečně, více než půl roku od podání první žádosti, nastoupit k ATA a tím se opět stát letcem¹². A vlastně poprvé ve svém životě i pilotem profesionálním.

Pozorný čtenář našeho časopisu již z minulého čísla ví, jak takový výcvik nově příchozího pilota probíhal. Je na místě si připomenout, že pomineme-li tři neoficiální svezení v Milesu Master, probíhala doposud veškerá letová činnost Jaroslava Polívky na lehkých, bylo by na místě říci i velmi lehkých civilních letounech. I z tohoto důvodu musel po nástupu k ATA absolvovat kompletní výcvik. Zahájil jej teorii u EFTS ve White Walthamu ihned po nástupu. V dubnu 1942 došlo ke změně struktury výcviku a škola byla rozdělena na elementární, EFTS, a pokračovací, AFTS. EFTS se přesunula na letiště Luton, a tak se 8.dubna i Jaroslav Polívka přesunul do nového působiště, kde vzápětí, 12.dubna 1942, zahájil praktický výcvik na letounu Miles Magister sériového čísla T9869. Instruktorem byl F/O Pennington-Legh, obsahem cvičení byly pády, vývrtky a okruhy. Je až s podivem, že po tak dlouhé pauze, byl již po 2 hod. 30 min. puštěn ještě téhož dne na první samostatný let (prostor+okruhy) v době trvání 1 hodina.

Výcvik pokračoval dál velmi svižně a nutno říci, že byl velmi důkladný. Zde si dovoluji malou odbočku. Často je možné se setkat s názorem, že výcvik pilotů byl za války nedostatečný a zrychlený. Tento pohled může vzniknout na základě situace z doby Bitvy o Británii, kdy skutečně byla o letce velká nouze a často se k operačním jednotkám posílali letci, jejichž výcvik byl opravdu zkrácený. Velmi záhy se ale situace stabilizovala a v následujícím období byl již výcvik důkladný a to i z pohledu dnešních standardů. Takže i u ATA mělo létání svůj pevný řád, což dokládá právě zázpisník letů Jaroslava Polívky.



Ruční spouštění Milesu Magister. Foto Karel Beinbauer



Václav Jícha v kabině Tigermothu. Foto Karel Beinbauer

Létání pokračovalo nezměněnou intenzitou po celý duben a květen, za které nalétal na Magisterech cca 62 hod, z čehož ve dvojím 15 hod. 50min. (vše se stejným instruktorem jako první let, jen přezkoušení z navigačního letěl s nám již známým F/O Harry Walter Woodsem, MBE). Jen pro zajímavost, poslušnost výcviku byla následující: po prvním samostatném letu teprve následoval nácvik vysazení motoru ve dvojím i v sóle, potom ostré zatáčky, nácvik v používání kompasu a vzápětí, s náletem necelých 10 hod., navigační lety po trati, i s přistáním na cizím letišti. Ty dominovaly zbytku výcviku a jen občas byly protkány jiným výcvikem, jako opakováním ostrých zatáček, okruhů s přistáním s plynem i bez plynu, oprav vadných přistání a přistání s bočním větrem, létáním za zhoršených povětrnostních podmínek, nácvikem vynucených přistání po vysazení motoru a bezpečnostních přistání. Závěrečných několik hodin je v zápisníku uvedeno pod kódem R a číslo. Rozluštit o co se jednalo se mi nepodařilo, mám však dojem, a to na základě studia knihy o ATA (viz číslo 3 našeho magazínu), že se jedná o kódové značení nejčastěji létaných tratí ATA z letiště Luton. Čísla totiž nejdou v řadě za sebou, ale na přeskáčku, žádné se neopakuje dvakrát, naopak některá chybí. Dohromady se jedná o dvanáct letů, každý v délce cca hodiny a půl. A ihned po těchto letech následuje součet hodin za první dva měsíce.

Další létání navazuje v logbooku hned druhý den, 1.června 1942, kdy po jednom samostatném letu pravděpodobně po trati na Magisteru V1017 následuje výcvik na dalších typech, spadajících do třídy I, konkrétně AVRO Tutor K3387 a De Havilland Tiger Moth R5130. Lety jsou opět uvedeny kódem R a číslem, tentokrát až po R.23, přičemž se objevují i čísla vynechaná při předchozím létání na Magisteru, což mi dlohněnkou, že se jedná o traťový výcvik, potvrzuje. Je zajímavé, že ani v případě Tutoru, ani Tiger Mothu, traťovým letům nepředcházela žádný seznamovací výcvik, a to ani ve dvojím, ani v sóle. Pravděpodobně se jednalo o přípravu na praxi, která ferry pilota ATA čekala v budoucnu.

Dne 6. června 1942 však přišlo seznámení s prvním větším letounem, Hawkerem Hart. Ačkoliv stále spadl do třídy I, jednalo se už o poměrně silný letoun, velikostí i vzhledem připomínající naši stíhací Avii B-534 prvních sérií, ačkoliv měl zcela jiné určení, byl to dvoumístný lehký bombardovací letoun. Na něm již z toho důvodu přeškolovací výcvik proběhl, instruktorem byl F/O Prentice a na Hartu s číslem K5808 čekalo Jaroslava Polívku nejprve více než tříhodinové "bouchání okruhů" ve dvojím a dalšího dne na stroji K6714 totéž po dobu dvou hodin v sóle. Přeškolení zakončil kontrolní let se stejným instruktorem ve dvojím na letounu K6525 a pak, následujícího dne, dva traťové lety.

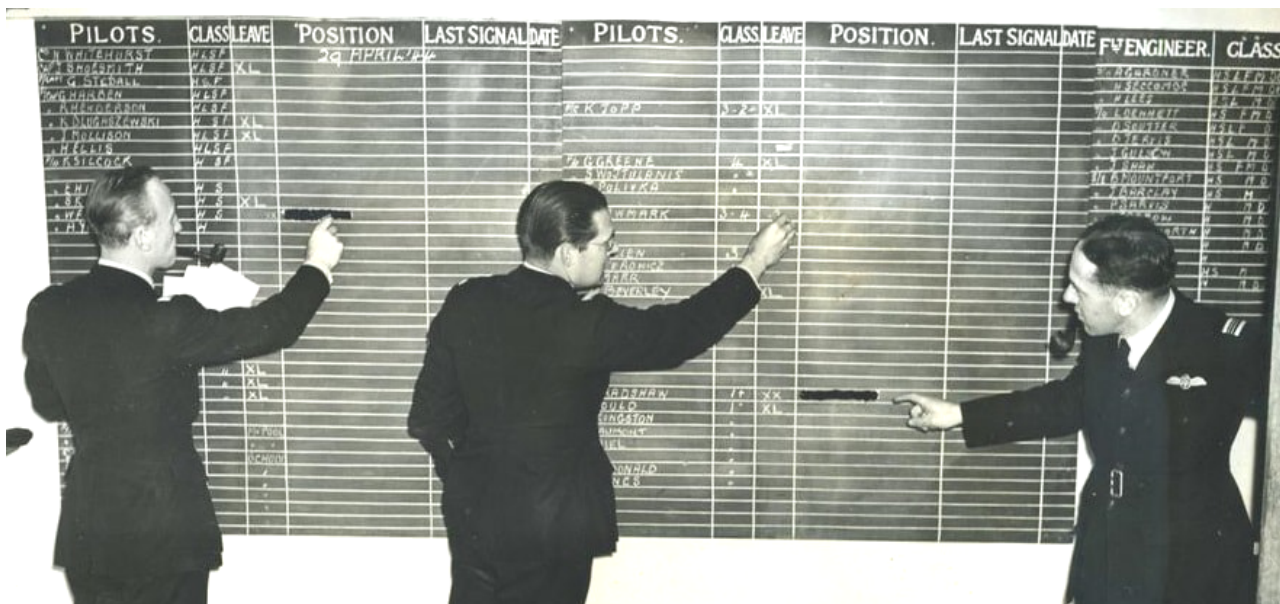
Samotný závěr výcviku proběhl 10. června přeškolením na Fairchild Argus, nejprve 50 min okruhů ve dvojím, poté hodina v sóle a na závěr na stroji EV781 samostatným přeletem po trati Luton-White Waltham-Luton. Tím byl jeho výcvik ukončen, s náletem 95 hod. za dva a půl měsíce, kvalifikací pro třídu I, se zkušeností na základních typech této třídy a přeškolením na Fairchild, používaný ATA jako taxi.

Byl povýšen na T/O (Third Officer) a přidělen k Ferry Flightu, sídlícímu také v Lutonu¹². Jeho hlavní rolí v této prvotní fázi letecké činnosti u ATA byly lety aerotaxi s Fairchildy, přičemž z důvodu relativní nezkušenosti nově příchozích bylo zavedenou praxí, že nevozili zkušené letce jako své cestující, ale letoun jim přistavili a naopak se zpět vezli jako cestující oni sami, zatímco letoun pilotoval onen zkušenější letec. Tento fakt lze ze zápisníku krásně vyčíst. Tak například svůj první "ostrý" let absolvoval Jaroslav Polívka hned první den svého přidělení, 11.června 1942, kdy letěl s Fairchildem EV782 z Lutonu do Henlow právě jako cestující s pilotem F/O Butlerem, zatímco zpět letěl Polívka sólo zpět do Lutonu. Z něj vzápětí pokračoval, opět sólo, s týmž letounem do Little Rissingtonu, kde do letounu usedl cmdr. Oswald Marchant Hills, který letěl zpět přes Brize Norton do Lutonu, s Polívkou jako cestujícím. Mimochodem, Hills, ročník 1896, patřil mezi nejstarší piloty ATA a lze jej najít i na seznamu pilotů RFC, Royal Flying Corps, jednalo se tedy o veterána vzdušných bojů první světové války.

V podobném duchu probíhalo i další létání v průběhu června, proložené občasnými cvičnými lety "do prostoru" s Tiger Mothem, či Tutorem. Zároveň ale došlo i k premiéře, kdy Polívka poprvé převážel letoun, se kterým do té doby neletěl, a tím byl dne 19.června Hawker Hind K8865 z letiště Thame do Kidlingtonu blízko Oxfordu. Tam i zpět jej převezl Anson, který pilotovala Marion Wilberforce, jedna z prvních pilotek ATA, jež byla jednou z prvních žen, které létaly stíhací letouny a později létala i čtyřmotorové bombardéry.

Již zanedlouho, poslední červnový den, byl ale převelen dočasně k 7. Ferry Poolu do Sherburnu, kde vykonával tutéž letovou činnost, převážně taxi s Fairchildy. Toto přidělení bylo velmi krátké, jen do 17.července, měl zde ale možnost dvakrát převézt letoun, na kterém jinak mnoho našich letců nelétalo, a to Fairey Swordfish. Velký a již tehdy zastaralý námořní dvouplošník, který se proslavil poškozením bitevní lodě Bismarck. Jaroslav Polívka nejprve převezl 9.července Swordfish HS160 ze Sherburnu do Ratcliffe, a následně o dva dny později HS161 ze Sherburnu do Pocklingtonu a dále do Lutonu a White Walthamu. Již 18.července se však vrátil zpět k Ferry Flightu do Lutonu¹².

Zde by bylo na místě uvést, že naši letci u ATA patřili pravděpodobně k jediným Čechoslovákům, kteří měli možnost si zalétat na námořních letounech, které provozovalo námořnictvo - FAA (Fleet Air Arm). Ačkoliv mnoho dalších našich si po dobu operačního odpočinku u údržbových jednotek (MU - maintenance units) nebo v různých kurzech zalétalo s opravdu širokou škálou letadel, jednalo se zpravidla o suchozemské stroje Royal Air Force, v případě jedinců dokonce i o kořistní stroje Luftwaffe (například Tomáš Kruml si zalétal kromě proudového Meteoru Mk.III a Temestu i Bf-109G-14 a Fw-190). K letadlům FAA jinak nebylo jak se dostat. S těmito létanými typy se dále seznámíme.



Tabule se jmény a kvalifikacemi pilotů ATA. Těsně nad hlavou prostředního letce můžeme vidět jméno Jaroslava Polívky

Další zajímavý typ, který v této době Polívka přelétával, byl 26.července Gloster Gladiator Mk.II N5575. Tento letoun měl za sebou zajímavou historii, byl v době Bitvy o Británii přidělen ke 247. peruti, chránící na jihozápadě Anglie přístavy Plymouth a Falmouth. Jelikož 247. peruť byla jedinou jednotkou vyzbrojenou v době BoB těmito již obsoletními letouny, patřil tento kus ke třinácti posledním dvouplošníkům RAF, které se, byť okrajově, bitvy zúčastnily.

Ostatní lety byly většinou taxi s Fairchildem, s výjimkou 4.srpna, kdy má zaznamenaný let s Hawkerem Audax K7432. Hart, Hind a Audax byly všechno dvoustupňové bombardovací stroje z jedné líhne s minimálními rozdíly.

V polovině srpna 1942 byl jeho výcvik i uvedení do provozu ukončeno a Jaroslav Polívka byl s náletem 179 hod. u ATA doporučen do výcviku pro třídu II, tedy na jednomotorové bojové letouny¹³. V té době do celkových součtů neuváděl předchozí nálet 302 hod., celkem tedy měl nalétáno 481 hod. 18.srpna byl převelen k pokračovacímu výcviku do AFTS (Škola pro pokračovací výcvik) ve White Walthamu. Zde začal 29. srpna létat na Harvardu. Po nalétání 1 hod. 45 min. ve dvojím s instruktorem P/O Salmonem absolvoval již druhý den první sólo na typu a dále pokračoval ve výcviku, většinou při samostatných letech. Celkem do 6.zář 1942 na Harvardu nalétal cca 14 hod. a pak již téhož dne následovalo dosažení významné mety, kterou byl první let na stíhacím letounu. Jím byl Hawker Hurricane Mk.I P3884. I tento letoun měl zajímavou historii, v době Bitvy o Británii byl přidělen k 601. peruti a posléze s kódy XR-A k 71. peruti, což byla proslulá "Eagle" squadron složená z amerických dobrovolníků. Svoji kariéru završil jako cvičný u 56. OTU v Sutton Bridge.

Výcvik poté pokračoval pár lety s Harvardem, ještě jedním letovým dnem na Hurricane a dvouhodinovým navigačním letem s instruktorem cpt. Watsonem na dvumotorovém cvičném Oxfordu. Výcvik pro získání oprávnění na třídu II byl tímto zakončen a Polívka se mohl vrátit k plné činnosti Ferry pilota. Z počátku byl ještě zařazen, stejně jako všichni nováčci, k Training

Ferry Pool, kde nad nimi mohl být o něco lepší dohled, než se s novými typy letounů zapracují. U TFP se hned zkraje měl možnost seznámit s novými typy letounů. Miles Martinet (varianta Milesu Master pro vleky terčů), Miles Master Mk.II, Auster Mk.I, Boulton Paul Defiant a 24.října 1942 poprvé Spitfire, převzatý v továrně v Castle Bromwich. Jednalo se o Mk.Vb ER807, který posléze sloužil v severozápadní Africe u 243. perutě a dne 3.května 1943 byl sestřelen Messerschmittem Bf-109 v prostoru Cap Bon. Spitfiry a Hurricany tvořily spolu s Fairchildy většinu jeho činnosti v následujících měsících, jen občas se objevil Swordfish, Defiant či Percival Proctor. Až v prosinci má zaznamenané dva lety na dalším pro naše nezvyklém letounu, kterým byl torpédový dvouplošník Fairey Albacore a Supermarine Seafire, tedy námořní verze Spitfiry.

V množství letadel, které se v tomto období, tedy do března 1943, objevují v zápisníku, lze najít tyto zajímavosti:

- Lysander L4691,
- Fairey Battle V1266,
- Spitfire Mk.Ia K9799, což byl jeden z prvních vyrobených Spitfirů, který již od 17.října 1938 sloužil u 19. perutě RAF,
- Spitfire Mk.IIa P8426, který předtím sloužil u 313. perutě,
- průzkumný Spitfire PR.III X4494
- průzkumný Spitfire PR Mk.VII R7059 (původně PR Mk.IG)
- pro čechoslováky poměrně nezvyklou verzi Spitfire Mk.VIII (JF361)

Ve zmíněném období, po přeškolení na letouny třídy II, Jaroslav Polívka vystřídal kromě TFP i No. 6 FP a No. 16 FP. V jeho osobním záznamu se objevuje 16. listopadu 1942 první hodnocení nadřízenými: "TRAINING FERRY POOL. Je velmi dobrým důstojníkem s příjemnou osobností. Zdá se, že má velký zájem o tuto práci a veškerá jeho práce u TFP byla provedena velmi uspokojivým způsobem. Podepsán M.A.Hale, velící důstojník TFP"¹³.



Miles Master Mk.II. Foto Karel Beinhauer

Velitel 16.FP S.B. Yardley píše 31.prosince 1942 následující: "Velmi svědomitý pilot. Horlivý a schopný"

Zároveň se Polívkovi ale nevyhnula první nehoda. 3.ledna 1943 se v jeho záznamu objevuje následující: "Letoun nouzově přistál kvůli vysazování motoru, které bylo způsobeno uvolněním a vystřelením svíčky na válci č. 4. Pilot NENÍ zodpovědný za nehodu"¹⁴. Jednalo se o Tiger Moth DE630 po vzletu z Lossiemouth, přičemž k nouzovému přistání došlo nedaleko, u Knock Hill. Letoun po opravě byl již druhý den letuschopný a Polívka s ním pokračoval do Kirkbride u Carlisle, což si vyžádalo 2 hod. 55 min. letu. Poměrně slušný výkon v lednu v otevřeném dvouplošníku! Mimochodem, tento Tiger Moth DE630 má poměrně zajímavou historii sahající až do dnešních dní. Sice obdržel sériové číslo RAF (DE630), ale nikdy v britském letectvu nesloužil. Byl přidělen k SAAF, jihoafrickému letectvu, s číslem 4613. Poté se přesunul do Indie, kde nejprve sloužil ve vojenském letectvu jako HU726, poté v civilních službách jako VT-DKN v Aeroklubu Dillí (Delhi Flying Club). V roce 1982 mu byla přidělena americká civilní registrace N90277, se vši pravděpodobností ale v USA nikdy nebyl a byl provozován v Holandsku. Existuje několik jeho fotografií z různých sletů na evropských letištích v průběhu 80. let, poslední fotografie je z roku 1990. Jeho registrace byla zrušena 13.listopadu 2007 a jeho osud je dále neznámý, je však vysoce pravděpodobné, že existuje a čeká na svou renovaci.

Druhá nehoda jej postihla 8.března 1943 s letounem Percival Proctor Mk.III HM367 po přistání z přeletu Edzell-Kirkbride. Více záznam o nehodě: "Po dokončení přistání se letoun otočil a zahájil pojezdění se silným zadním větrem, který nadzdvihl ocas a letoun se překlátil na čumák. Ze strany pilota se jednalo o špatnou techniku pilotáže a JE ODPOVĚDNÝ"¹⁴. Pravděpodobně však poškození nebylo nijak vážné. Do zápisníku si však Jaroslav Polívka připsal lakonickou poznámku "CRASH".

Nicméně ani to zjevně nezpůsobilo zásadní pochybnosti o jeho pilotních dovednostech, protože již vzápětí, 11.března 1943, byl odeslán do AFTS k přeškolení na třídu III, tedy na lehká dvoumotorová letadla¹². Praktický výcvik zahájil již 12.března na Airspeedu Oxford V3573, instruktorem mu byl F/cpt Norman Lambert Hayman. K němu se podařilo v archívu ATA najít zajímavou poznámku "V březnu 1943 degradován na F/O, neboť letěl bez oprávnění s Halifaxem; přelétl jej bez uniformy, peněz, cestovních poukazů, ID karty a správného vybavení a poté musel takto nevybavený přespát na letišti RAF". Zajisté strašlivé provinění ve válečné době!

Výcvik na Oxfordech absolvoval Polívka v průběhu dvou dní. Již tentýž den, kdy výcvik zahájil, absolvoval svoje první sólo, a to po 2 hod. 35 min. ve dvojím. V dalších dnech na Oxfordech nalétal samostatně sedm hodin, poté padesátiminutové přezkoušení a pak již v poslední den přeškolení samostatně přeletěl Oxford R6391 na trati Cambridge-Lyneham. V jeho hodnocení z kurzu se píše: "Výcvik na Třídě III ukončen. Pilot průměrných schopností, jehož létání nevykazuje žádných zvláštních chyb, ačkoliv dělá dojem, že by mohl snadno přijmout let v podmínkách nad jeho schopnosti"¹³.

Ihned po návratu ke své jednotce pokračoval ve své práci. Hned první den letěl s Ansonem, jedním z nosných typů ATA, samozřejmě rovnou napoprvé sólo, jak bylo s výjimkou výcviku běžné. Netrvalo to však dlouho, a v půlce dubna 1943 byl doporučen do výcviku pro další třídu, tentokrát IV - tedy bojových dvoumotorových letounů. Ten zahájil 17.4.1943, opět u AFTS. Letový výcvik proběhl na Vickersech Wellington. Jednalo se o olétané a zasloužené veterány. První let v kurzu měl na Wellingtonu Mk.Ia N2868, instruktorem byl F/O George Fellows. Další let ve dvojím, se stejným instruktorem, proběhl na Wellingtonu Mk.I L4319, což byl z tehdejšího pohledu opravdu veterán, dodaný ke 115. sqdn RAF ještě před vypuknutím války. Ještě téhož dne na prve uvedeném stroji absolvoval Polívka svůj první samostatný let (po 2 hod. 55 min. ve dvojím) a v dalších dnech ve výcviku pokračoval, většinou již samostatně. Výcvik zakončil přezkoušecím letem s F/O Fellowsem dne 4.května s náletem 9 hod. 45 min. na Wellingtonech, z toho 3 hod. 45 min. ve dvojím a zbylých šest hodin samostatně. I zde odcházel z kurzu s hodnocením, které znělo "Pilot má dobrý úsudek a zdravý rozum, ale má sklony k tomu být občas neopatrný. Brzy by měl být zvažován na třídu 4+. Dobrý průměrný pilot"¹³.

I zde si dovolím malou odbočku. Na první pohled se může zdát, že jeho poslední dvě hodnocení mají lehce sestupnou tendenci. Je to však matoucí dojem. Při studiu záznamů i dalších pilotů ATA (nejen

YEAR 1944	AIRCRAFT		PILOT, OR 1ST PILOT	2ND PILOT, PUPIL OR PASSENGER	D (INCLUDING RESERVE)
	Type	No.			
APRIL	2	DOMINI	AS921	SELF	TOTALS B
	4	FAIRCHILD	FA 332		HARTFORD BRIDGE -
	6	Mustang	AF 333		W.W. - WROUCH
		F/Chieft	FA 341	3 pers	Stanton - Hill
		Will. XV.	FA 347		W.W. - WROUCH
	5	Mustang	FA 352.3		Stanton - Hill
	8	Firefly	22016		W.W. - WROUCH
	7	Mustang	FA 319		W.W. - WROUCH
	10	Mustang	FA 307		W.W. - WROUCH
		Mustang	FA 309		W.W. - WROUCH
		F/Chieft	FA 311	3 pers.	W.W. - WROUCH
	14	Mustang	FA 366		W.W. - WROUCH
	15	Mustang	FA 183		W.W. - WROUCH
	17	Mustang	FA 24		W.W. - WROUCH
		"	FA 250		W.W. - WROUCH
	18	Oxford	X 2286		W.W. - WROUCH
		Wellington	LV 972		W.W. - WROUCH
		Grove	HN 702		W.W. - WROUCH
		Spitfire	PL 172		W.W. - WROUCH
	19	Mustang	HE 558		W.W. - WROUCH
		"	LP 150		W.W. - WROUCH
	20	Oxford	HN 702		W.W. - WROUCH
		Vengeance	PO 213		W.W. - WROUCH
		Wellington	AP 519		W.W. - WROUCH
GRAND TOTAL [Cols. (1) to (10)]					TOTALS C
1142					2.0
					Miss.

O.P.7.

A. T. A.

AIRCRAFT COLLECTION CHIT

To the official in charge of the undermentioned aircraft :—
This document hereby authorises the undermentioned pilot to collect.

SPECIAL INSTRUCTIONS TO PILOT

PILOT'S NAME Polivka Chit ref. number 1/3 Date 29.4.44

Aircraft Type Beaufighter Aircraft number V 8228 Allotment number _____ Consignor _____ and Aerodrome Gatwick

Consignee _____ and Aerodrome 46 MU Lossiemouth

He will hand over the aircraft to the Ferry Pool at: White Waltham to complete delivery wiring out action if taken by you should be to that station.

Collected with logbooks | _____ Sealed Package(s) | _____ Covers | _____ Watch(es)

Signature of Officer issuing instructions
(to be signed in indelible pencil)

Signature of Pilot

Aircraft Collection Chit, neboli štítek s údaji pro přelet letounu (viz článek o ATA z minulého čísla), dříve narození svazarmovci a post-svazarmovci znají něco podobného jako "Rozkaz k letu". Zde s instrukcemi pro Jaroslava Polívku: přelet dne 29.4.1944 Beaufighter Mk.II čísla V8228 z Gatwicku k 46.MU do Lossiemouth via White Waltham. Tento přelet však nakonec nebyl proveden. Do Gatwicku sice přivezl toho dne Wellington Mk.Ic DV757, zpět do White Walthamu ale letěl s taxikem, Fairchildem Argus HM182. Mimořádně, zmíněný Wellington byl veteránem od "třistajedenáctky", kde létal velmi krátce v dubnu a květnu 1942 jako KX-X a zúčastnil se čtyř náletů.

československých) lze zjistit, že instruktoři byli ve svých hodnoceních poměrně nesmlouvaví a rozhodně se na to nelze dívat tak, že by měli nějaké sklony ke shovívavosti. Což může být zdánlivě v jistém rozporu s tím, jak vnímáme Brity a jejich gentlemanství při běžném společenském kontaktu. Hodnocení "dobrý průměrný pilot" je v tomto kontextu skutečně dobré. Navíc je třeba si uvědomit, že Jaroslavu Polívkovi již bylo 33 a s výjimkou posledního roku měl za sebou skutečně jen dráhu sportovního pilota velmi lehkých letadel, a zde se setkal s mnohatunovými stroji, které svojí velikostí měly v předválečném Československu obdobu snad jen v DC-2 a DC-3, které se tehdy titulovaly jako "Velkoletadla".

Zároveň by bylo vhodné si vysvětlit, co je to "třída 4+". Z článku o ATA v minulém čísle víme, že letouny byly rozděleny do šesti tříd. S postupem času však bylo nutné kategorizaci trochu rozšířit, neboť některé stroje v dané třídě byly považovány za pilotážně náročnější. Zavedly se tedy "meztřídy" označené symbolem "+". Pro představu, dle vyjádření pilotky ATA Diany Walker v její knize "Spreading my Wings", do kategorie 2+ patřil třeba Tempest a Typhoon a do 4+ Hudson či Marauder. Zde je však třeba uvést, že Jaroslav Polívka žádnou "+" kvalifikaci nezískal, stejně jako třídu V a VI, a "čtyřka" byla jeho nejvyšší kvalifikací v tomhle směru. Brzy se totiž jeho dráha u ATA a letectva celkově vydala jiným směrem. Ale nepředbíhejme.

Po ukončení výcviku se vrátil opět ke svému No.16 Ferry Poolu do Kirkbride. Zde pokračoval až do půlky srpna 1943 a do jeho zápisníku přibýly tyto nové typy:

Hampden
Whitley
Beaufort
Warwick
Botha
Barracuda
Beaufighter
Blenheim
Dominie
Martlet (Wildcat)

Z konkrétních letů stojí za zmínku jeden. Dne 2.června 1943 letěl s Wellingtonem Mk.X MF563 a trati Kirkbride-Kinloss a následně téhož dne s Wellingtonem Mk.X MF704 z Kinlossu do Kemble (což byl v let v délce 3 hod.). Zatímco v té době již drtivou většinu letů létal sám, jako velitel, má zde u obou letů v kolonce "2.pilot, žák, cestující" uvedeno jméno P/O Jaromír Franců. Ano, jde o téhož dávného kamaráda z předválečné doby, se kterým Polívka utíkal v roce 1940 do odboje a s nímž se rozloučil v Agde, neboť Franců byl tehdy u pozemního vojska. Franců byl ovšem 19.12.1942 přijat k letectvu jako navigátor a v době, kdy spolu letěli, právě procházel základním výcvikem. Je tedy více než pravděpodobné, že mu dávný kamarád nabídl svezení

Wellingtonem, ať ví, do čeho jde. Franců však operačně Wellingtony nakonec nelétal, neboť než výcvik dokončil, 311. peruť se přeskolila na Liberatory a po dokončení operačního výcviku u 111. OTU na Bahamách nastoupil rovnou na ně. Válku přežil, zemřel roku 1974 ve Velké Británii.

I v této době se v Polívkově zápisníku objevuje několik zajímavostí

Například:

- radarovými anténami ověšené Wellingtony GR.Mk.XIII (HZ577, HZ593)
- Spitfire PRIV X4335
- Barracuda Mk.I P9652, která sloužila jako výzkumný stroj v Boscombe Down
- torpédový Beaufighter TF Mk.X

Instruktořem nových adeptů

V srpnu 1943 ale došlo v Polívkově kariéře u ATA k významnému zlomu, byl totiž odeslán do instruktorského výcviku. A jako jediný z našich měl u ATA tuto funkci vykonávat. Při odchodu od No. 16 FP dostal následující hodnocení: *“Excelentní a oblíbený pilot s dobrým smyslem pro kázeň. Velmi dobrý pilot s dobrým progresem”* a *“V průběhu doby u 16. FP vykonával svoje povinnosti velmi svědomitě. Excelentní důstojník”*¹³. V obou případech podepsán velitel 16. FP cmdr. Samuel Bert Yardley, OBE

Instruktorský výcvik byl zahájen 10.srpna 1943 u No.22 EFTS v Cambridge¹², což je samo o sobě zajímavé tím, že to byla jednotka RAF, nikoliv ATA. Celkově měl při zahájení výcviku nálet 546 hod. u ATA plus těch předcházejících 302h. Samotné létání u C flightu zahájil na Magisteru L8153 14.srpna a následujícího dne přidal Tiger Moth T6710. Výcvik trval celé dva měsíce, do 16.října 1943 a Polívka při něm nalétal 98 hodin! Skládal se z relativně malého počtu letů ve dvojím s instruktory a z poměrně velkého množství letů, při kterých se střídali s jinými kursisty - koneckonců to se při instruktorském výcviku činí i dnes. Přesný obsah cvičení se nedá ze zápisníku určit, neboť jsou vedená pod čísly z osnovy. 16.října na Magisteru L8153 odletěl závěrečnou zkoušku s F/Lt Finney, který mu napsal toto závěrečné hodnocení: *“Některé jeho výrazy při výcviku jsou neortodoxní, nikoliv však nesprávné, a nic nenechává být. Jako pilot je dobrý průměr, ačkoliv by potřeboval více trénovat akrobacii. Dosahuje vyžadovaného standardu”*¹³.

Velitel celé 22.EFTS W/Cmdr A.D.Bennet k tomu dodal: *“Při nočním létání průměrný standard. Přes jazykové potíže umí přesvědčivě učit. Mohl by být o něco důkladnější při opravě žákových chyb”*¹³.

Následně byl Jaroslav Polívka přeložen k IFTS¹², kde převážně na Magisterech vykonával instruktorskou činnost až do 21.3.1944. Jeho první žákyní byla o rok starší Polka Maria Hrynakowska, která však výcvik nedokončila. I mezi dalšími žáky bylo poměrně hodně žen, Joan Pardoe, Maisie Impey, Audrey Morgan, Ethel Sharpe, američanka Mary Guthrie či Monique Agazarian. U ní se mi podařilo nahlédnout do zápisníku letů. Má jej krásně vedený včetně fotografií typů, se kterými létala. Dominuje mezi nimi Spitfire, který už tehdy byl vnímán jako “letadlo pro holky”, čemuž se s ohledem na jeho jemnost vůbec nelze divit, nicméně



Tento snímek sice nemá ani s ATA, ani s Jaroslavem Polívkou, mnoho společného, může nám ale trochu navodit atmosféru výcviku žáků na Magisterech. Je na něm zachycena československá “wafka” Jiřina Ascherová (později Tonderová) u Milesu Magister 313. peruť.
Foto Karel Beinbauer

se tam objevuje občas i Mustang, Fulmar, Defiant, ale v závěru i “klučičí” éra jako Typhoon či Hellcat. Na stránkách ATA museum je i album fotek této sympatické dívky u letounů, které převážela. Stojí za zhlédnutí.

Jaroslav Polívka pokračoval v instruktorské práci naplno až do poloviny března 1944, kdy byl po nalétání asi 160 hod. jako instruktor přeřazen zpět k práci Ferry pilota. Důvod byl zřejmý - Polívkovi se mezitím pravděpodobně podařilo přesvědčit náš IČL, že je schopný výkonu služby jako operační pilot i přes svojí krátkozrakost. IFTS opustil s výborným hodnocením *“Pilot s průměrnými schopnostmi, bez zvláštních problémů. Do práce zapálený, mezi lidmi oblíbený, osvědčil se jako užitečný instruktor základního výcviku, snažící se dát žákům a jednotce to nejlepší. Přeložen na pozici Ferry Pilota na vlastní žádost v očekávání návratu do čs.letectva”*¹³. Před příchodem k 1. FP absolvoval krátký obnovovací výcvik u AFTS na Oxfordu a Harvardu s hodnocením *“Provedeno přezkoušení na třídě II a III. Celkem schopný pilot i když trochu vyšlý z praxe na dvoumotorových letounech. Technické znalosti dobré”*¹³.

U 1. FP v tomto období přidal k doposud létaným typům tyto zajímavosti:

- Wellington Mk.II (s řadovými motory Merlin)
- Fairey Firefly Mk.I
- Mustang Mk.III (tedy P-51C s motorem Packard V-1650, doposud létal jen P-51A s Allisonem)
- Vultee Vengeance Mk.IV



Poslední dva lety u ATA provedl 15.května 1944 se Spitfirem MK902 na trati Lyneham - Red Hill a 16.května s Ansonem K9946 s lakonickou poznámkou "taxi". Je nutné říct, že v té době, tedy po návratu ze své instruktorské činnosti, se u Jaroslava Polívky projevily poměrně běžný neduh většiny pilotů - začal do zápisníku škrábat jako kocour. Na začátku všichni píší vzorně a ke konci - darmo mluvit. Kariéra Jaroslava Polívky u ATA se zakončila 18.5.1944. Závěrečné hodnocení napsal cmdr.Neville Whitehurst, velitel 1. FP: *"Bystrý a ochotný důstojník. Pracuje tiše a s vysokou efektivností"*¹³.

Jeho nálet 302h při vstupu do ATA se zvýšil na 1168 hod., za dva roky tedy nalétal 866 hod. Nejvíce na Milesu Magister, celých 312. Následuje Tiger Moth s 88 h., Fairchild Argus s 67 h., Spitfire s 61 h., Hurricane s 55h, Proctor s 32h a pak zbylé typy s nálety pod 20 hod., u některých třeba i jen jedna hodina. Z dvoumotorových vede Wellington (36), pak Oxford (34), Anson (20), Beaufort 18 hod. a zbytek do 10 hodin na typu.

Podle hodnocení, dosažených kvalifikací a minimálního počtu incidentů lze usoudit, že působení Jaroslava Polívky u ATA bylo velice úspěšné. Je však také nutné ocenit, že hned jak bylo možné překonat jistý zdravotní handicap, opustil dobrovolně svoji pozici, kterou lze bez nadsázky považovat za jednu z nejlepších, kterou za války mohl někdo mít a šel létat operačně.

Další osudy Jaroslava Polívky by mohly vydat na samostatnou knihu, my se zde o nich zmíníme jen okrajově, neboť téžistěm tohoto článku byla jeho letová činnost u ATA.

Zpět v RAF, tentokrát k "třistajedenáctce"

Již dne 20.května se hlásil u 311.perutě v Predannacku, kde byl zařazen jako 2. pilot do posádky W/O Haly. Nejprve však hned 29.května 1944 provedl s F/O Kuhnem na Liberatoru FL960 s kódovým označením "V" první, ještě neoperační let s poznámkou "test spotřeby", který trval rovné čtyři hodiny. V následujících dnech vyrazil několikrát na zálet či cvičné odpalování raket s kapitány Tobyškou, Šedivým, Halou a Žežulkou, při kterých se zároveň seznamoval s novým typem. V tehdejší době se pro druhé piloty zjevně nevyžadovalo důkladné přeškolení na typ, nikde o něm totiž v zápisníku není ani zmínka.

Všestrannost a zápal pro techniku Jaroslava Polívky ukazuje i fakt, že existuje několik dokladů, i fotografických, že ve svém volném čase pomáhal v hangáru s údržbou Liberátorů. Jeho záznamy dokonce ukazují absolvování "Liberator Engine Course" v CCDU (Coastal Command Development Unit) na letišti v Angle v červnu 1944, což pro piloty nebylo příliš obvyklé.

11.června 1944 odstartoval na svůj první operační let s kapitánem W/O Halou a Liberátorem BZ742 "H" v době trvání 9h56min. Dále pokračoval se stejným kapitánem, ale různými Liberátory v operačních letech až do osmého, vykonaného 28.července. Poté byl Jaroslav Polívka vybrán jako budoucí kapitán vlastní posádky a odeslán ke 111. OTU na Bahamy. Cestu absolvoval jako cestující v DC-3, C-54 a C-46 po trati Hendon-Prestwick-Meeks Field (Island) - Stephenville (Kanada) - Washington D.C. - Miami - Windsor Field (Bahamy).

U 111. OTU zahájil letovou činnost 24. srpna 1944 s instruktorem F/Lt Radinou na Liberatoru GR Mk.III FL994 (kódy LA), tentokrát již však výcvikem podle osnovy. Bylo to pravděpodobně díky jeho předchozí zkušenosti s vícemotorovými letouny, že nemusel absolvovat počáteční fázi výcviku na Mitchellech a začal rovnou s Liberátory. Dostal svojí posádku, která výcvik zahájila sice již 29.května, později však přišla o svého kapitána, neboť F/Lt Slánský byl přeložen k jiné posádce, jejíž kapitán F/Lt František Janoušek byl přeložen ke 111. OTU jako styčný důstojník.

Lety má vykazovány jako dvojí (instruktor Radina), případně jako druhý pilot. V cvičeních dle osnovy pokračoval až do 12.zář, kdy má v zápisníku neobvyklý let s poznámkou "Hurricane evacuation Windsor Field-Miami", a hned druhý den zpět. Tím byl jeho výcvik u 111. OTU ukončen a již 18.zář nastoupil na palubě C-46 cestu jako pasažér zpět k 311. peruti, která tou dobou již byla na svém posledním válečném působišti, ve skotském Tainu.

Po příchodu k peruti vykonal 21.10.1944 první, neoperační let ještě jako druhý pilot s S/Ldr Šedivým (jednalo se o zálet letounu) v délce jedné hodiny. Následně, počínaje 15. listopadem, vykonal sérii cvičných letů již jako kapitán s druhým pilotem Bohumilem Prokopcem. Tato poměrně intenzivní neoperační letová činnost trvala až do 11.prosince. Následně vykonal v noci ze 14. na 15.prosince více než třináctihodinovou operační patrolu jako druhý pilot s F/O Žežulkou a pak, počínaje 20.prosincem, již jako kapitán. Drtivou většinu se svým stabilním copilotem Bohumilem Prokopcem, výjimku tvořil jen jeden operační let s velitelem třístajedenáctky W/Cdr Kostohryzem, kterou letěl hned 1.ledna 1945.

Koncem dubna došlo na pozici Polívkova druhého pilota k výměně, nejprve absolvoval několik operačních i neoperačních letů s novopecenou posilou perutě, sgt. Jindřichem Adámkem (bývalou „Tobrúckou krysou“) a poté s F/Lt Josefem Němečkem (taktéž nová posila perutě, i když by se spíš mělo říci staronová, Josef Němeček už v letech 1942-1943 u 311. perutě létal jako navigátor a pilotní výcvik absolvoval v letech 1944 a 1945).

Poslední operační let absolvoval již po válce, 29.května 1945, a zcela poslední let v jeho válečném zápisníku má datum 21.7.1945, kdy letěl neoperačně s Liberátorem let v době trvání 5h05min. Tímto letem

se jeho zápisník letů zaplnil a další lety, z nichž je možné uvést třeba čtyři přelety z Manstonu do ČSR (30.7., 31.7., 5.8., 14.8.1945)¹⁵, již zaznamenával do nového, který jsem k dispozici ke studiu neměl. Do vlasti se vrátil 21. srpna 1945 již jako cestující a 16. září byl demobilizován. Jeho poslední válečná hodnost RAF byla F/O a československá kpt.let.zbroj.slужby. Je pozoruhodné, že ačkoliv jeho vojenskou kvalifikaci byl pilot bombardovacích letounů, byl stále veden jako důstojník technické služby.

Další záznamy o jeho letecké činnosti jsou již jen velmi sporadické. Víme například, že dne 12.9.1945, již po návratu do ČSR, absolvoval zdravotní prohlídku a byla mu prodloužena (de facto by se spíše mělo říci obnovena) licence pilota turistických letadel s platností do 12. září 1946². Následně byl vyslán československou vládou do Montréalu jako čs. Reprezentant v radě ICAO (mezinárodní organizace civilního letectví). Máloco by mohlo potvrdit vysokou odbornost Jaroslava Polívky více, než tento „posting“. Netrval však příliš dlouho, po „Vítězném únoru“ se Jaroslav Polívka rozhodl nesloužit nově nastupujícímu režimu, na funkci rezignoval a emigroval do USA. Jak sám uvedl pro Montréalské vydání The Gazette, "Dnes jsem poslal telegram československé vládě do Prahy a oznámil, že jsem rezignoval na post delegáta ICAO za Československo, který jsem vykonával něco přes rok. Jelikož není naděje, že by vláda v Československu měla v blízké budoucnosti změnit svojí politiku a metody, které používá, je pro mě nemyslitelné jí sloužit i nadále". Dle svých slov se při nedávné cestě do Londýna setkal s československými letci, kteří opětovně utekli ze své země, a ti jej o nových poměrech ve vlasti informovali¹⁶.

Následně pracoval jako instruktor letecké konstrukce u firmy Northrop a na Úřadě pro rekultivaci v oddělení vodních práv v Chico, Kalifornie, jako odborník na hydrodynamiku. Později se vrátil pracovat pro ICAO jako konzultant v různých, tehdy rozvojových zemích (nejdéle v Izraeli, 4 roky, dále v Mexiku, Africe a na Blízkém Východě), kde pomáhal místním civilním leteckým úřadům zakládat oddělení certifikace letadel. V emigraci si změnil jméno na Jerry Frank Polívka¹⁷.

V roce roku 1959 přijal místo profesora matematiky na Státní Univerzitě v Chico v Kalifornii, kde působil



Inženýr, konstruktér, technický důstojník, sportovní pilot, inspektor Ministerstva veřejných prací i ICAO, Ferry pilot ATA, kapitán protiponorkových Liberatorů, odborník na konstrukci letadel, zbraní, hydrodynamiku, univerzitní profesor matematiky, to vše byl Jaroslav Polívka. Zde hraje na flétnu v kokpitu Liberatoru.

následujících patnáct let. Se svou druhou manželkou Elizabeth a dětmi žil v Kalifornii, severně od San Franciska v městě Paradise. Životní pouť Jaroslava Polívky, tohoto všestranného a velmi inteligentního letce, který byl zároveň jediným československým operačním pilotem s brýlemi, se uzavřela relativně nedávno, 31. března 2005¹⁸.

Dožil se požehnaného věku 95 let.

Prameny:

- 1) Jaroslav Polívka, vlastní životopis
- 2) Letecký rejstřík - rejstřík letců, list 500
- 3) <https://fcafa.com/2011/05/22/the-long-trip-in-1940/>
- 4) dopis K.Janouška, ref 10 48/8
- 5) Zápisník letů Jaroslava Polívky z let 1940-1945
- 6) Hlášení velitele 310.sqdn na IČL, ref 351/41
- 7) Žádost Jaroslava Polívky na IČL, č.j.12837-III/1.odděl.1941
- 8) Výnos MNO č.j. 13406-III/1.odděl.1941
- 9) IČL komunikace tajná a důvěrná, č.j.1133
- 10) Archiv ATA, Jaroslav Polívka, Copy of "B" form
- 11) Air Ministry, A.95924/A.F.L.2.(C)/638 5) IČL komunikace tajná a důvěrná, 1551/D/42
- 12) Archiv ATA, Jaroslav Polívka, Postings
- 13) Archiv ATA, Jaroslav Polívka, General Record
- 14) Archiv ATA, Jaroslav Polívka, Pilot's personal record
- 15) Miroslav Pajer, Křídla pro vítězství a poválečnou obnovu, nakladatelství Svět Křídla
- 16) The Gazette (Montréal, QC, Canada), 14. srpna 1948
- 17) Paradise Post, 18.července 1952
- 18) Rejstřík úmrtí sociálního zabezpečení USA (SSDI)

Za pomoc při shánění podkladů pro tento článek bych rád vyjádřil poděkování především Milanu Šindlerovi, Pavlu Vančatovi a Janu Hammerovi

Ze Spitalgate do Plzně



aneb jak jsme z příslušníka kmene Zulu udělali anglického gentlemana

text: Jiří Horák

Již delší dobu mně ležela v hlavě myšlenka na změnu zbarvení našeho Harvardu. Ne snad že by zbarvení SAAF z 60.-90. let minulého století nebylo hezké, ale lákalo nás zbarvení RAF z konce druhé světové války. Ta myšlenka tu byla dlouho, ale ne a ne to nějak celé správně uchopit.

Nejprve jsme si vytvořili jasnou představu o celém projektu. Pokud zbarvení RAF, tak v markingu jednotky, ve které létali čs. piloti. Další podmínkou bylo mít letoun nikoliv žlutý, ale v kamufláži. Tím se naše možnosti dost zúžily, ale díky známému historikovi Zdeňkovi Hurtovi jsme získali jedinečné podklady o letounu, na kterém létali českoslovenští piloti v letech 1944 – 1945. Vybráno tedy bylo zbarvení Harvardu Mk.IIb od 17.SFTS ze Spitalgate ve Velké Británii z roku 1944.

S naším záměrem jsem seznámil vedení státního podniku LOM PRAHA během jejich návštěvy u nás v Plzni. Celá věc vyvrcholila jednáním s ředitelem podniku, Ing. Romanem Planičkou, v březnu 2017. Vedení LOMu dalo projektu zelenou. Tím dostaly události rychlý spád. Harvard jsem přeletěl do Kbel koncem června, kde si jej převzal kolektiv lakovny pod vedením pana Vrby. Výsledek celé práce byl oficiálně představen vedením LOM PRAHA na leteckém dni v Přerově 22.7.2017.

Tím jsme se ovšem dostali na konec celého příběhu a je třeba začít pěkně od začátku

V klubu jsme se po změně markingu Stearmanu stále bavili o tom, že Harvard sehrál významnou úlohu ve výcvikovém schématu Britského Impéria, bylo na něm vycvičeno mnoho československých pilotů a že v

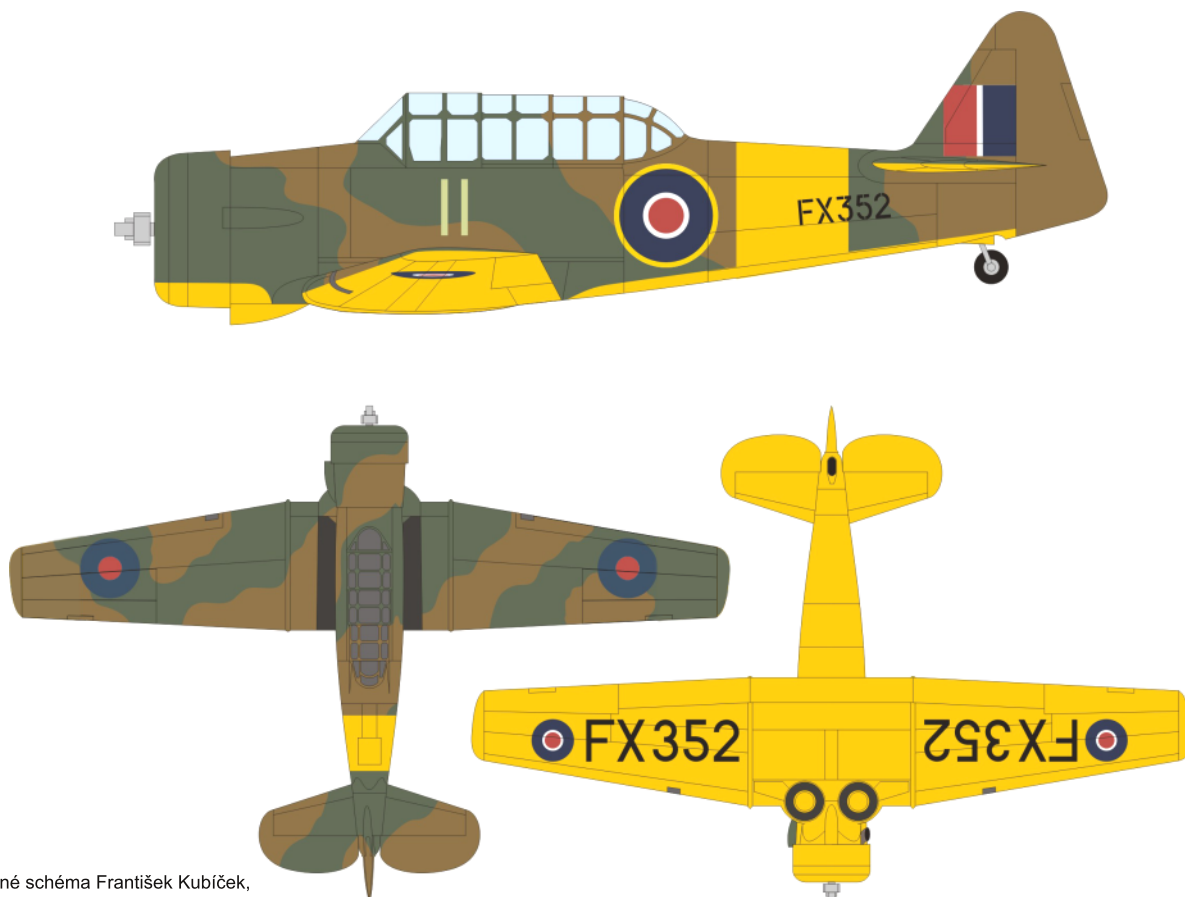
České republice chybí éro, které by tuto důležitou epizodu připomínalo.

Letounů North American AT-6 Texan, které sloužily v zemích Commonwealthu jako Harvard, létá na světě stále několik stovek, ovšem ve zbarvení RAF nebo RCAF je jich úplně minimum.

Další motivací bylo to, že jejich kamufláže nejsou úplně autentické a nebyla ani jediná, která by reprezentovala jednotku, u které létali českoslovenští piloti.

Zadání tedy bylo na světě - přestříkat Harvard do kamufláže RAF, zachovat maximální věrohodnost a předlohou musel být exemplář, na kterém létali českoslovenští piloti ve Velké Británii.

Začala mravenčí práce shánění podkladů, dokumentace a dobových fotografií. To, že měl být letoun nastříkán do britské kamufláže, ještě celou věc komplikovalo. Výběr se nám tím velmi zúžil na roky 1944 a 1945, kdy byl pokračovací výcvik částečně přenesen na Britské ostrovy. Používané Harvardy pocházely z kanadských škol, kde létaly v drtivé většině v celožlutém zbarvení a po příchodu k jednotkám na ostrovech na nich byla aplikována na horních plochách kamufláž známá jako „Temperate land“, nebo v žargonu RAF „Sand and Spinach“ s různými žlutými identifikačními prvky na trupu za pilotní kabinou a na koncích křídel. Původní žlutá – Training yellow - byla zachována na spodních plochách. Znaky typu C byly v takzvaných „Wartime Dull“, tedy tmavších odstínech, na rozdíl od jasnějších předválečných a poválečných „Bright“, tedy jasných odstínů. Základní informace jsme měli a teď začala ta pravá práce a bádání.



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

Bylo před námi mnoho úkolů, které bych shrnul do těchto oblastí.

- Určení markingu jednotky, u které lze dokladovat činnost československých pilotů
- Získat pokud možno fotografii konkrétního letounu
- Získat záznamy o jménech pilotů a instruktorů
- Stanovit přesné odstíny barev a rozmístění polí kamufláže, což bylo velmi těžké, jelikož kamufláž byla většinou aplikována u MU, nebo přímo jednotek
- Získat umístění instrukčních nápisů a identifikačních popisků

Myslím, že by bylo nyní vhodné popsat celou cestu československých pilotů s letouny North American, aby čtenáři pochopili jejich význam a proč jsme se vlastně do takto náročného projektu pustili, když Harvard SAAF 7696 měl docela nové Day Glo zbarvení a vypadal skvostně

Krásné shrnutí nám poskytl Zdeněk Hurt, bez jehož nezištné pomoci a propojení linky Harvard – českoslovenští piloti ve Velké Británii bychom velmi pravděpodobně celou věc nebyli schopni uskutečnit.

Volba Harvardu Mk.IIb FX 351 ve zbarvení 17.SFTS ve Spitalgate byla přesně tím, co jsme chtěli!

Harvard a českoslovenští piloti na západě

Čs. piloti získali první kontakt s těmito stroji již v letech 1939/40 za francouzské kampaně, zejména na půdě stíhacího výcvikového střediska CIC v Chartres a letecké školy v Avordu. Jednalo se o verzi NA-26

s pevným podvozkem NA-57, přezdívanou v Armée de l'Air „Nord“. Po ústupu do Británie pak naši piloti, kteří zahájili v srpnu 1940 kurs u jednotky stíhacího výcviku (6. Operational Training Unit) v Sutton Bridge, zde své první letecké kroky spojili právě s Harvardy Mk.I, než byli vpuštěni na stíhačky Hurricane.

Po přesunu leteckých škol do Kanady se hlavní bázi pokračovacího výcviku RAF s Harvardy Mk. IIb, počínaje rokem 1942, staly pro čs. pilotní žáky No.39 Service Flying Training School ve Swift Current, 37. SFTS v Calgary, 32. SFTS v Moose Jaw a 34. SFTS Medicine Hat, kudy prošlo nejvíce z nich. Od podzimu 1944, kdy bylo jasné, že Německo bude poraženo, docházelo k rušení pilotních škol RAF v Kanadě. Od října 1944 do jara 1945 proto dokončovali poslední pilotní adepti svoje kursy u 13. SFTS (RCAF) v North Battleford, vedeni zůstávajícími čs. instruktory. Ostatní pilotní adepti, kteří již do Kanady nemohli být odesláni pak tvořili poslední běh, který se v pokračovací fázi plně, či jen zčásti, završil až v poválečných měsících na britském území.

Již v předstihu začaly být od jara 1944 dodávány Harvardy Mk.IIb ze zámoří do Británie a zčásti zůstaly uskladněny. Zbytek obdržely v srpnu tamní pokračovací školy RAF. Z těch, u nichž se nacházeli čs. žáci a učitelé létání je možné uvést No.5 (Pilot) Advanced Flying Unit v Tern Hillu. Zde se měnilo původní vybavení britských Milesů Master na americký typ za účelem pokračovacího létání žáků, aby uvykli na nové prostředí před odesláním do stíhacího kurzu a přeškolení na Spitfirech. Sem putovali mladí piloti, kteří ještě stihli dokončit poslední kursy v Kanadě. Tragickým momentem těchto školení se stalo datum 30. 11. 1944, kdy s Harvarem 5(P)AFU smrtelně havaroval za panující mlhy na úpatí kopce sgt. Julius Šofránek.

17. SFTS Spitalgate a Harvard FX352

Druhým obdobným zařízením, u něhož proběhly zcela poslední pokračovací kursy čs. žáků na britském území se stala No.17 SFTS ve Spitalgate (hr. Lincolnshire). Škola měla dva oddíly. Vicemotorovou část tvořily stroje Airspeed Oxford, jednomotorovou pak Mastery, od léta 1944 nahrazované Harvardy. Působili zde i čs. instruktoři, povětšinou na Oxfordech, ale od prosince 1944 např. i zkušený stíhač Flight Lieutenant Vojtěch Smolík DFC. Ve dnech 4. a 17. 7. 1945 sem nastoupilo celkem 14 pilotních adeptů, kteří měli ukončit školení až v únoru 1946, avšak až tam nedospěli. Na Harvardech se ve Spitalgate školili toliko jeden měsíc a kurs tak předčasně ukončili v souvislosti s návratem do ČSR, kde jim bylo umožněno osnovu dokončit. Byli jimi: AC 2 V. Brand, E. Ďurica, J. Fidler, J. Janderka, J. Koman, J. Körper, L. Marmol, D. Matus, V. Matus, K. Matějka, K. Reizs, M. Svoboda, K. Sýkora a M. Tusar.

Mezi 30 známými Harvardy, které tito žáci létali se zařazením u 2. cvičné squadrony 17. SFTS, se nacházel rovněž stroj čísla FX352, nesoucí pořadové číslo „11“. Stejně jako ostatní byl na ostrovy dodán celý ve žlutém nátěru. Před uvedením do služby se jeho barevná podoba změnila u jedné z technických jednotek (Maintenance Unit), přestříkáním zelenými a hnědými kamuflážními poli na horních a bočních plochách a aplikací odpovídajícího typu aktuálního výsostného označení. Jeho zařazení k uvedené škole proběhlo v srpnu 1944.

Vzhledem k tomu, že tou dobou již pominulo nebezpečí napadání ostrovů nepř. leteckou činností, rozšířily se žluté identifikační plochy strojů leteckých škol, včetně Harvardů, jimž byl aplikován široký prstenec na zadní části trupu. Ve Spitalgate letoun pokračoval i po skončení války, a to i od června 1947, kdy byla jednotka přejmenována na No.1 Flying Training School. Zbaven kamufláže a uveden zpětně do žlutého finišu, nalezl v lednu 1948 své finální zařazení u No. 6. Flying Training School v Tern Hillu (hr. Shropshire). Zde nosil černé čtyřmístné kódování „FBH-F“, které RAF používalo v letech 1947-51. Konec stroje znamenal 30. říjen 1950, kdy s ním žák při dlouhém výběhu za přistání na mateřském letišti havaroval, což vedlo k odpisu.

Cesta omylů a vítězství

Většinu podobných projektů provází, zejména pokud je těžké dohledat relevantní podklady, spousta frustrace a částečných neúspěchů. Naštěstí vše děláme dobrovolně a s radostí a to kompenzuje podobné stavy, jichž v tomto konkrétním projektu bylo mnoho. Když to vypadá, že se daří, přijde zcela určitě něco, co vás vrhne zpět takřka na začátek.

Jak jsem již naznačil, stálo před námi mnoho úkolů a také složité bádání v archivech. Nalezení správného schématu a fotografické dokumentace ještě neznamená automaticky úspěch, protože tam vlastně celá ta nekonečná mravenečí práce teprve začíná.

Po zvážení všech pro a proti padla volba na Harvard Mk. IIb FX 352, který létal v roce 1944 a 1945 u 17. SFTS (Service Flying Training School – pokračovací pilotní výcviková škola) v anglickém Spitalgate v hrabství Lincolnshire. Bylo nutno získat více fotografické dokumentace na rekonstrukci kamuflážního schématu, protože jediná dochovaná fotografie z pravé strany úplně nestačila i když kamuflážní schémata RAF jsou poměrně dobře známa. Studium fotografií od jiných jednotek RAF vybavených Harvardy nakonec Zdeňek Hurt sestavil kompletní kamuflážní schéma pro FX 352. Následoval výběr správných odstínů barev, který se ukázal jako velmi složitý a aniž jsem to tušil, nabyté znalosti byly později využity v dalším zajímavém projektu, ale o tom až v některém z dalších čísel.

Nebyli jsme si jisti, do jaké míry budeme schopni věrně namíchat kamuflážní odstíny Dark Green, Dark Earth a Training Yellow. Naštěstí pro nás právě tyto odstíny takřka přesně odpovídají stávajícímu vzorkovníku barev British Standard BSC 381c. Tedy abych byl úplně přesný, tak tomu, který byl sestaven v šedesátých letech. Zde opět musím říci, jaké jsme měli štěstí, protože u dalších kamuflážních schémat RAF se o standardizaci nedá vůbec mluvit a to činí mnohé projekty bez důkladné znalosti konkrétních schémat a odstínů velmi problematické a výsledek nemusí odpovídat očekávání – ona totiž není Ocean Grey jako Ocean Grey a Medium Sea Grey například byla velmi odlišná od novodobého odstínu. Naopak třeba barva Sky a černá (Night) jsou stejné od 2. světové války. O tom ale jindy.





Jelikož jsme chtěli, aby bylo vše perfektní, bylo rozhodnuto, že barvy dovezeme přímo z Velké Británie.

Barvy výsostných znaků se pro nás staly noční můrou, protože za války nebyly nikdy standardizovány. Pokud si někdo z nás myslel, že BS standard obsahuje správné odstíny červené, modré a žluté použité na znacích, tak to bylo velké zklamání. BSC 381c obsahuje pouze odstíny, které byly použity na předválečných a poválečných znacích v takzvaných „Bright“ odstínech. Jako například Roundel Blue - BSC 381c 110, Oxford Blue BSC 381c 105, Signal Red - BSC 381c 537, či Bold Yellow - BSC 381c 363.

Díky velkým předválečným zásobám „Bright“ barev můžeme najít tyto odstíny na letounech vyrobených během prvního roku války až do roku 1941, nicméně pouze v některých výrobních závodech. Je to velmi zajímavé téma, které bude připojeno k pojednání o dalším projektu.

Odstíny válečných barev výsostných znaků „Dull“ nebyly tedy nikdy standardizovány a nelze je najít ve škále BSC 381c. Byli jsme postaveni před poměrně složitý úkol s nejistým výsledkem – namíchání barev. Naštěstí jsme měli poměrně dobrý vzor u nás v hangáru - Spitfire TE184, který má výsostné znaky ve správných „Dull“ odstínech.



Když byla k dispozici předloha, a měli jsme správné odstíny barev, použitelných pro náš projekt, nastala další peripetie, a to ve výběru dodavatele, který by byl schopen komunikovat a namíchat pokud možno napoprvé odstín, který potřebujeme.

V příručce pro údržbu Harvardu jsme našli kompletní seznam popisů pro letouny Harvard IIb a 4 RAF a RCAF, a tak jsme mohli začít tvořit detailní předlohu.

Spousta dilemat a rozhodování, nikoliv však kompromisů.

Nastala doba, kdy jsme letoun konečně převezli do Kbel a tým pana Vrby z LOM Praha začal pracovat na nástřiku kamufláže. Zvolili jsme metodu dočasné změny, na kterou se používají velmi kvalitní barvy, které jdou smýt speciálním přípravkem. Barvy jsou natolik kvalitní, že pokud se rozhodneme nátěr ponechat, nic tomu nebude bránit a nátěr nás pravděpodobně přežije.

Jak tomu bývá, nic nejde tak, jak bylo naplánováno a lakovna se potýkala s velkým problémem, který představovala potřeba dokonalého odmaštění spodní části trupu od oleje. Tento úkon nás stál mnoho času a nervů. Hvězdicový motor prostě občas nějaký ten olej pustí a spodek letounu jím byl řádně saturován. Odmaštění letounu trvalo dva dny a ty byly opravdu perné.



Během kontrolních dnů a prohlížení fotografií z průběhu prací jsem byl nadšen z autentičnosti schématu. To byla fáze popsaná výše, vše šlo jak na drátkách, olej zmizel a letadlo se měnilo před očima.

První pochyby nastaly v okamžiku, kdy lakovna začala aplikovat výsostné znaky. Prostě něco nebylo v pořádku, což se potvrdilo při poslední kontrole. Modrá, kterou jsme použili, neměla správný odstín. Detail, který by někoho možná nechal chladným, ale protože byl zbytek nátěru perfektní jak do kvality tak do věrnosti odstínů, nešlo to prostě pustit dál. Nastalo dilema, jestli zrušíme předvedení letounu v Přerově, nebo to prostě necháme být a po Přerově napravíme celou věc u nás v hangáru v Plzni.

Druhá varianta byla z mnoha důvodů lepší a tak proběhla premiéra nového zbarvení s nesprávným odstínem modré na znacích, což naštěstí zůstalo takřka bez povšimnutí. Tedy samozřejmě bdělí kritici se našli, ale my jsme věděli, že chyba bude opravena

Po návratu z Přerova jsme se chopili lakýrnické pistole a nyní již správně namíchanou barvou jsme s Michalem Krechowským a Martinem Suchým v Hangáru 3 napravili náš omyl.

Kamuflážní schéma Harvardu FX 352 je podle našeho mínění i kladné odezvy velmi autentické a letadlu sluší. Hned při prvním focení air-to-air fotografií jsme udělali poznatek, že tyto kamuflážní barvy nad evropským kontinentem opravdu fungují, letoun je velmi těžko zjištělný proti zemi a v hledání Harvardu oproti zemi velmi pomáhá vyvíječ kouře, který pozici letounu vždy spolehlivě určí

Celému týmu se povedlo to, o co se do té doby málokdo před námi v České republice pokusil – rekonstrukce a aplikace původního kamuflážního schématu na historický letoun.

Celý projekt důstojně připomíná činnost našich letců v rámci RAF a zároveň také význam letounu North American Harvard v jejich výcviku.

OKÉNKO FOTOGRAFA

foto: Michal Krechowski

text: Radim Vojta



Okénko fotografa tentokrát věnujeme přebarvení Harvardu SAAF 7696 do podoby stroje FX352 RAF. Téma je to natolik zajímavé obsahově i vizuálně, že si větší prostor zaslouží.

Zde Harvard ve svém novém zbarvení dotáčí finále dráhy 06 v Plzni - Líních.

U původního letounu byla využita žlutá, kterou již nosil v Kanadě na celém povrchu. Tam totiž nebylo nutné cvičné stroje kamuflovat, ba naopak, výrazná barva pomáhala zvýšit jejich viditelnost. Británie byla ale stále bojující zemí a tak bylo potřeba letouny zakamuflovat, ačkoliv jen z vrchu. Stříknutá byla tedy pouze zelená a hnědá kamuflážní barva.





První fotografování za letu proběhlo dne 17.srpna 2017. Jak si můžete na dolní fotografii všimnout, kamufláž funguje a barvy opravdu splývají se zemí.





Práce započaly v červenci 2017, téměř ihned po leteckém dni v Chebu, a proběhly v hangáru podniku LOM (Letecké Opravny Malešice) na letišti ve Kbelích. Prvním krokem, po odmaštění, bylo zakrýt ty části letounu, které neměly být přestříkány. Vrtule, podvozek, kabina výfuk, antény, světlomety.

Stříkání kamufláže se v podstatě ničím neliší od toho, co známe při stavbě modelů, pokud používáme techniku volné ruky, tedy "freehand". Akorát s tou výhodou, že difuze kamuflážních polí je výrazně větší než na modelu a díky tomu i snazší. Na druhou stranu, při stavbě modelu jsou jednotlivé části přeci jen dosažitelnější a nemusíme používat schůdky.



A teď řekněte sami - není tahle fáze při stavbě modelů jedna z nejkrásnějších? Pohrajete si s kamufláží a víte, že vás čeká veskrze příjemná činnost v podobě nanášení výsostného označení a kódových znaků. Zároveň se můžete na svoje dílo zálibně podívat a říci si - jo, tohle se mi povedlo.

Přesně to se dalo udělat i v tento moment.

Ted' ale přišly první pochybnosti. Není ta modrá ve znacích příliš jasná? Možná ano, možná.... no uvidíme, až to bude stát venku. Mimochodem, i maskování kokard probíhá podobně, jako u modelů, jen s tím rozdílem, že lakýrníci neměli ten luxus modelářů dnešní doby, tedy sednout si k počítači, vybrat si na e-shopu správné masky a stisknout tlačítko ODESLAT OBJEDNÁVKU



To, co je noční můrou mnoha modelářů, tedy piplačka s obtisky popisek, je zde naopak poměrně snadnou a příjemnou činností. Šablony byly vyrobené přesně podle originální příručky pro údržbu. Tyto práce proběhly až doma, v Hangáru 3 v Plzni - Líních. Jo a patina? Tak její tvorba byla tou nejzábavnější prací. Éro se vzalo ven, nahodilo a létalo a létalo...

Nicméně, jak už bylo v článku uvedeno, příliš jasnou barvu kokard prostě bylo nutné opravit, i za cenu práce navíc. Nelze přeci zabít takovou náročnou práci poměrně banální a přitom výraznou chybou. Zde na fotce Jirka Horák provádí opravu. A jak můžete vidět na ostatních fotkách, povedla se velmi.





W
T100

N696RE

FX352



Auster AOP.6

text: Jiří Horák



Když mě můj kamarád David Potužník, Rakušan narozený v Československu a žijící v Německu, požádal o pomoc s kauzou Auster, úplně jsem nevěděl co nás čeká. Slovo dalo slovo a po takřka roce úsilí přibyl na českém nebi a v registru nový historický letoun v kategorii Experimental s imatrikulací OK – AOP. Experimental proto, že Austeru model K (AOP.6) a model Q (Auster T7, tedy verzi s dvojím řízením), nebylo nikdy vydáno civilní typové osvědčení. Je to čistě vojenská varianta, která byla vyvinuta z typu Taylorcraft Auster V.

Letoun je vybaven motorem Gipsy Major o výkonu 145 HP a je odlišný od válečných variant Austerů zesíleným podvozkem a také vztakovými klapkami, které vlastně nejsou nikdy zataženy. Celkem bylo postaveno 296 strojů pro RAF – dodáno do roku 1949. Další výrobní série byla dodána do konce roku 1952, celkový počet vyrobených kusů činil okolo 400. Letouny sloužily v RAF, RCAF, SAAF, Belgickém letectvu, v Jordánsku a Hong Kong Auxiliary Air Force. V roce 1956 bylo několik letounů verze T7 upraveno pro Commonwealth Trans – Antarctic Expedition jako Auster model C4.

Letouny, které byly konvertovány do civilní služby byly označeny jako Auster 6A, později Beagle A.61 Terrier.

Po úspěšné certifikaci a zápisu do rejstříku ČR je letadlo střídavě v Německu a u nás v Plzni. Roční prohlídku a prodloužení letové způsobilosti je však nutné provést v ČR, bylo tedy nutné spustit operaci „Annual in COVID-19“, což se naštěstí povedlo ještě před zimním lock-downem v únoru 2021

Abych zkrátil celou story... jednoho dne se Auster objevil v Plzni, bylo to ale vlastně náhodou, protože kvůli počasí na trati z Drážďan do Kbel divertoval do Plzně Líní a vzhledem k restrikcím nebyl David schopen přepravit éro dále. Nastalo logistické cvičení, jak dostat letoun typu "A" z místa "L" do místa "K" a případně do dalšího "K" na Moravě.

Jelikož jsem již kdysi dostal důvěru letět s Davidovým DH 82 Tiger Moth, byl jsem vybrán jako Ferry pilot pro tuto misi zásadního významu. David se k tomu postavil jako správný rezervista Österreichische Luftstreitkräfte a vyrobil mi příručku – Pilotem Austeru snadno a rychle.

Když jsme s naším mechanikem Martinem a „klukama modelářskejma“ vytlačili Auster po řádném ohřátí Ádometem, nastal první problém, jak se vsoukat do kabiny a nezpůsobit si zranění v kritických partiích. To se povedlo a sekvence kladu nohou a rukou byla zaznamenána do poznámek v příručce. Samotné oživení stroje je jako tanec kolem totému. Potřeba je šroubovák, ideálně mechanik, jelikož je třeba





sejmout pravý kryt motoru kvůli otočení lamelového filtru o 180 stupňů, dále následuje běžná bezpečnostní kontrola ovladačů – magneta OFF, hlavní vypínač OFF, okopání pneumatik, které sice vypadají jako poloprázdné, ale mají předepsaný tlak 10-15 PSI a obhlídka stroje za účelem kontroly celistvosti draku.

Pak nastane fáze, která u nás vzbudila asociace pornoprodukce v devadesátkách, kterou nedaboval Ondřej Hejma i když si to mnozí myslí. Pilot vsune ruce do dvou otvorů pod krytkami v levém motorovém krytu, pravou rukou zatahne oko přívodu paliva a levou začne pumpovat pákou na karburátoru za pokřiku kamarádů „ještě chvilku, děláš to jako královna, už asi budu“, závěr když začne vytékat benzin z přepadu karburátoru nebudu raději popisovat... Potom již 8x otočit poměrně masivní kovovou vrtulí, nastoupit a probudit Gipsy Major k životu.

Pilotní prostor je poměrně stísněný, ale ne nepohodlný, poloha výškově stavitelné sedačky je v pohodě, i moje maličkost s 184cm si pohodlně natáhne nohy, které spočinou na pedálech směrovky, které jsou vybaveny brzdami ovládanými patami, což není pro nás středoevropany příliš známé řešení. Je to

ale jenom o zvyku a o správné poloze nohou výše na pedálech, potom je to úplná pohoda a člověk si zvykne rychle. Palubní deska je poplatná době vzniku a překvapivě nemá přístroje uspořádané podle „British T“.

Jak se s Austerem létá

Nahození se provádí s hlavním vypínačem v poloze FLIGHT, zapnutým magnetem č.2 a vypnutým magnetem č.1. Je zde další typicky britská záležitost a to ovládání směsi. Poloha RICH (bohatá) je k sobě a LEAN (chudá) od sebe. Stejně jako například na Stinsonu a třeba originálním Harvardu, nicméně přesně opačně od toho, na co jsme zvyklí na většině letadel. Je potřeba si vždy uvědomit v kterém letadle sedíte, jelikož ve vypjaté situaci by zvyk mohl mít fatální následky. Gipsy Major se ochotně probudí k životu a indikátory teploty a tlaku oleje, stejně jako ve Spitu, začnou konat svou práci. Zejména teplota oleje je noční můra, protože účinný chladič nedá oleji šanci překonat v chladném ovzduší teplotu 35-40 stupňů, což je méně než na Stearmanu s nekapotovaným motorem. Po rutinní motorové zkoušce následuje pojiždění na vzlet. Ovladatelnost pomocí řízené ostruhy je dostatečná a pokud je třeba zatačky o menším poloměru, přijde na řadu přibrzdění kola brzdou.

Vzlet je velmi krátký a z mého pohledu lepší bez klapek, z důvodu velmi citlivého vyvážení, které má při změně polohy o 0,5 cm účinek atomové bomby. Auster je během krátkého rozejezu směrově stabilní, v bočním větru je třeba poměrně hodně křídílek. Odlepení při rychlosti cca 45kts nastane brzy a stoupání bez klapek na rychlosti 60kts je nad očekávání svižné.





Jako u každého nového typu jsem si udělal krátký Flight test za účelem ošahání stroje a zjištění jeho chování v mezních letových režimech. Při pohledu na Auster na zemi ještě před vzletem jsem si udělal následující obrázek – velmi účinná výškovka a směrovka, možná pomalý kolem podélné osy (na křídélka) a účinný trim – to jsem věděl od Davida.

Za letu se ukázalo, že letadlo je stabilní podélně i příčně, ukázkově tlumí kmity, výškovka a zejména vyvážení jsou velmi účinné, směrovka je také účinná a absence směrového vyvážení bude při dlouhých letech znát. Velmi mne překvapily velké síly v ovládání křidélek, které rostou s rychlostí. Pádové vlastnosti jsou ukázkové a s klapkami, které mají velký klopivý moment, kompenzovaný mechanickým auto-trimem, nastává pád v okamžiku, kdy rychloměr klesne pod 40kts.

Auster je překvapivě aerodynamicky čisté letadlo, což se projeví při deceleraci, zejména v klesání a při přiblížení na přistání, kde i s plnými klapkami nechce zpomalovat. Jinými slovy řečeno, nemá rád „rush approaches“, ale jakmile jej člověk dostane kam potřebuje, tedy na rychlost 50kts na přiblížení, tak je to skvělý stroj, který vyjede z dráhy bez brzdění po překvapivě krátkém dojezdu. Přistání je poměrně standardní, Auster rád přistává na tři body. Nicméně při vysokém vyrovnaní, nebo naopak přibití na kola při vyšší rychlosti rád a ochotně odskočí, což v kombinaci s velmi účinnou výškovkou dokáže potrápit.

Závěrem, Auster je skvělé letadlo, s velmi osobitým britským charakterem, které neodpouští nesprávné zacházení, s výtečným výhledem z pilotní kabiny, překvapivě vysokou cestovní rychlostí 110kts, a svými STOL vlastnostmi a výkony je předurčené na polní operace.





Velitelské Spitfiry Františka Doležala



text: Michal Krechowski



V dnešním čísle navážeme na „wingleaderské“ Spitfiry Karla „Charlie“ Mrázka a představíme si jeho nástupce, W/Cdr Františka „Dolly“ Doležala, dosavadního velitele 310. československé stíhací perutě. Opět budeme čerpat z archivu po technickém důstojníkovi 313. perutě Karlu Beinhauerovi a zaměříme se na dosud nezveřejněné fotografie prvního wingleaderského Doležalova Spitfiru.

František Doležal se jako stíhač účastnil bojů ve Francii, kde sestřelil tři letadla jistě a jedno pravděpodobně. Po pádu Francie se přesunul do Anglie. Po krátkém pobytu v čs. leteckém depu v Cosfordu byl počátkem srpna 1940 přidělen do Duxfordu, kde se formovala 310. československá stíhací peruť. Vzhledem k nadbytku pilotů byl koncem srpna zapůjčen sousední britské 19. stíhací peruti. Stal se tak (spolu se Stanislavem Plzákem) prvním Čechoslovákem, který vzlétal k bojovým letům na legendárních Spitfirech. Během tuhých bojů bitvy o Británii v kokpitu Spitfirů sestřelil Doležal další dva nepřátelské stroje jistě, dva pravděpodobně a jeden poškodil, čímž se stal stíhacím esem.

Do Duxfordu, ke své původní Třistadesítce, se vrátil koncem října 1940 jako velitel letky „A“. Počátkem dubna 1942 oficiálně převzal velení Třistadesítky, v jejímž čele přidal k dosavadním úspěchům další tři – jeden jistý sestřel (Bf 109), jeden pravděpodobný (Do 217) a jedno poškození (Fw 190).

1. dubna 1943 se po odcházejícím W/Cdr Karlu Mrázkovi ujal velení nad celým Exeter (Czechoslovak) Wingem. Do konce války přidal ještě jeden sestřel a válku skončil s celkovým skóre šest sestřelů jistých, čtyři pravděpodobné a čtyři poškozené nepřátelské stroje. Za svou bojovou činnost byl dekorován čtyřikrát čs. válečným křížem, třikrát čs. medailí za chrabrost, francouzským Croix de Guerre, britským DFC a DSO.

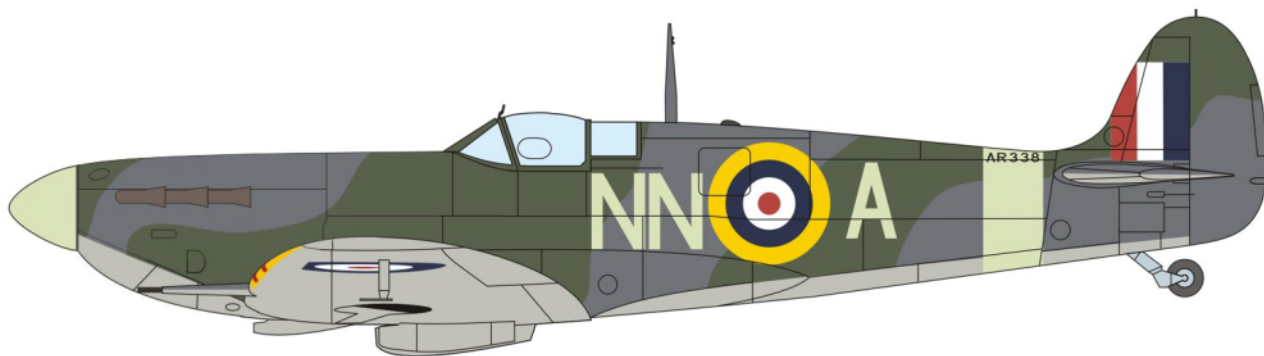
Do republiky se po válce vrátil jako jeden z prvních už 17. května 1945, ale z pobytu v osvobozené vlasti se dlouho neradoval. 4. října 1945 zahynul jako pasažér při letecké nehodě na palubě Aera C-3 (Siebelu Si-204D).

W/Cdr František Doležal, ať už jako velitel 310. squadrony, nebo velitel československého wingu, létal pravidelně několik osobních Spitfirů. Tři z nich jako velitel „třistadesítky“ (AR338 „NN-A“, AD365 „NN-A“, AR501 „NN-A“) a dva jako velitel Čs. wingu (EP491 „FD“ a EE626 „FD“). Známý jsou však ještě další dva Spitfiry, které ve funkci velitele wingu pravidelně létal, ale jejich identita bohužel není fotograficky doložena.

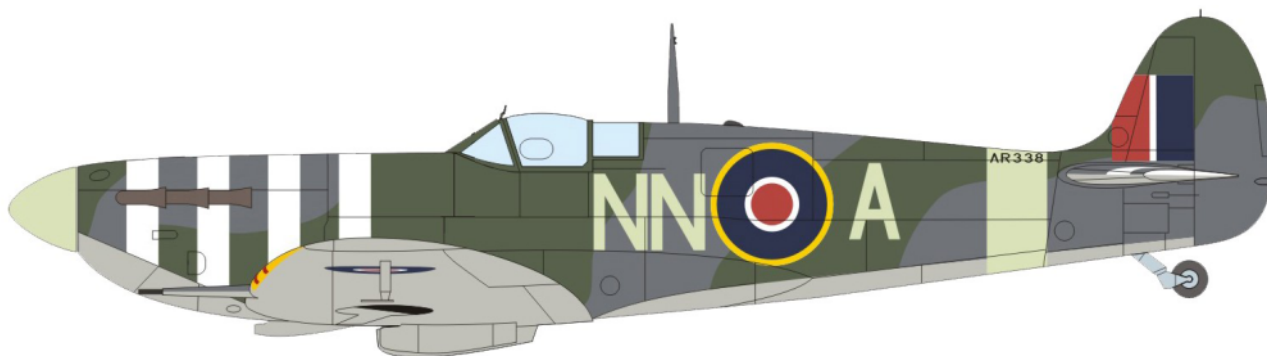
Prvním z nich, Spitfire Mk.Vb s/n AD381 s darovacím nápisem „Plessey Spitfire“ létal W/Cdr František Doležal v srpnu a září 1943 v rámci československé 313. perutě, se kterou se po hlídování na severu nad Orknejskými ostrovy přesunul na letiště Hawkinge, které patřilo pod velení 11. skupiny Velitelství stíhacího letectva. 313. peruť a s ní i W/Cdr Doležal se tak zapojili v rámci Hawkinge Wingu do operačních letů, jejíž finální částí byla účast v klamné „operaci Starkey“. Během těchto bojů létal Doležal výhradně Spitfire AD381. Bohužel letový deník F. Doležala nemáme k dispozici, proto jsou kódová písmena tohoto Spitfiru pro nás zatím neznámá. Označil si jej Doležal svými iniciálami „FD“ nebo se jednalo o perutní stroj s označením 313 Sq.???

Druhým byl Spitfire Mk.Vb s/n BL671. W/Cdr Doležal s ním létal od listopadu 1943 do ledna 1944, kdy ve funkci velitele Československého wingu skončil. Velení wingu převzal W/Cdr Tomáš Vybíral, který má ve svém logbooku zaznamenán 1. února 1944 let na Spitfiru Vb s označením „FD“. Je tak velmi pravděpodobné, že i poslední Doležalův Spitfire BL671, byl označen jeho iniciálami „FD“.

Spitfire Mk.Vb AR338 „NN-A“, S/Ldr František Doležal, Exeter, květen - červenec 1942



Spitfire Mk.Vb AR338 „NN-A“, výsostné identifikační znaky typu A a A.1, duben-květen 1942



Spitfire Mk.Vb AR338 „NN-A“ z období 1. až 5. července 1942, kdy z letiště Redhill vedl Doležal 310. Squadronu v rámci operace Rutter (která byla nakonec zrušena a nahrazena operací Jubilee). Při té příležitosti byly na horních plochách motorových krytů a výškových kormidel Spitfirů aplikovány dočasné bílé pruhy rychlé identifikace. V té době již AR338 nesl i nové identifikační znaky typu C a C.1, aplikované na letounech RAF na přelomu května a června 1942.

Jako zcela nový jej převzala 310. peruť 24. března 1942 a od počátku jeho provozu u „třistadesítky“ se stal osobním Spitfirem nově povýšeného S/Ldr Františka Doležala. 5. června 1942 se mu podařilo v jeho kokpitu navýšit své skóre, když ve vzdušném souboji poškodil FW 190A patřící jednotce II./JG2.

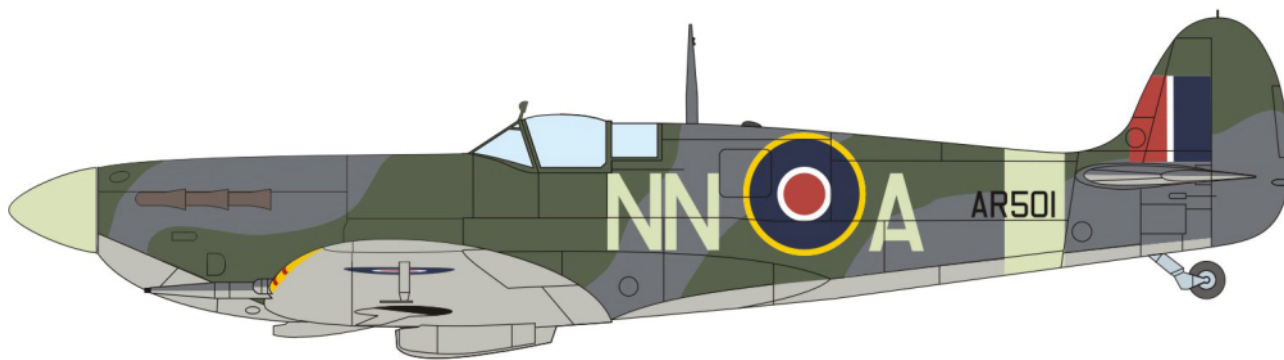
Vzhledem k tomu, že se na přelomu května a června 1942 měnila podoba výsostných znaků RAF, je Doležalův AR338 nakreslen v obou variantách výsostných znaků. Zbarvení horních ploch tvořily standartní odstíny Day Fighter Scheme - Dark Green-Ocean Grey, spodní plochy Medium Sea Grey. Kódové označení NN-A v barvě Sky, žádné další individuální malůvky nejsou aplikovány, což bylo v letech 1942/43 pro Spitfiry 310. Sqdn. charakteristické.

Spitfire Mk.Vb EP452 „NN-D“, S/Ldr František Doležal, Redhill, srpen 1942



Při srpnové absenci svého velitelského „A“ létal S/Ldr Doležal čerstvě dodaný Spitfire Mk.Vb s/n EP452 s kódovým označením „NN-D“. Během srpnových bojových letů se s ním zúčastnil i známé operace „Jubilee“. Toho dne, 19. srpna 1942, s ním dosáhl ve vzdušných soubojích v oblasti Dieppe pravděpodobného sestřelu Dorniera Do-217E a poškození FW 190A.

EP452 nesl standartní zbarvení horních ploch tvořené odstíny Dark Green-Ocean Grey, spodní plochy Medium Sea Grey. Žádné další individuální malůvky nejsou aplikovány.



Spitfire S/N AR501 byl vyroben 19. června 1942. 22. června byl přelétnut k MU do Little Rissingtonu a 7. července pak k 6. MU v Brize Nortonu. Odtud se dostal k 310. peruti, tou dobou sídlící v Exeteru. Dostává kódové označení NN-A a od září 1942 za jeho řízení nejčastěji usedá velitel 310. Squadrony František Doležal. Začátkem prosince 1942 AR501 na čas přerušuje operační činnost a je předán do dílen Air Service Training v Exeteru, kde prochází modifikací.

Do služby u 310. Sqdn. se vrací až v lednu 1943. V březnu 1943 se stává v Exeteru účastníkem kolize s Mosquitem 307. polské noční stíhací perutě. Po nehodě je přesunut k 67. MU do Tauntonu a tato jednotka zadává opravu výrobcí – firmě Westland. Do rukou československých pilotů se vrací až 16. června 1943, kdy se dostává k 312. peruti s označením DU-E. Služba Spitfirů Mk.Vc u 312. perutě skončila 29. ledna 1944. Jednotka je přezbrojena na nové Spitfiry LF Mk. IX a s novou technikou se 19. února 1944 přesouvá do Mendeleshamu.

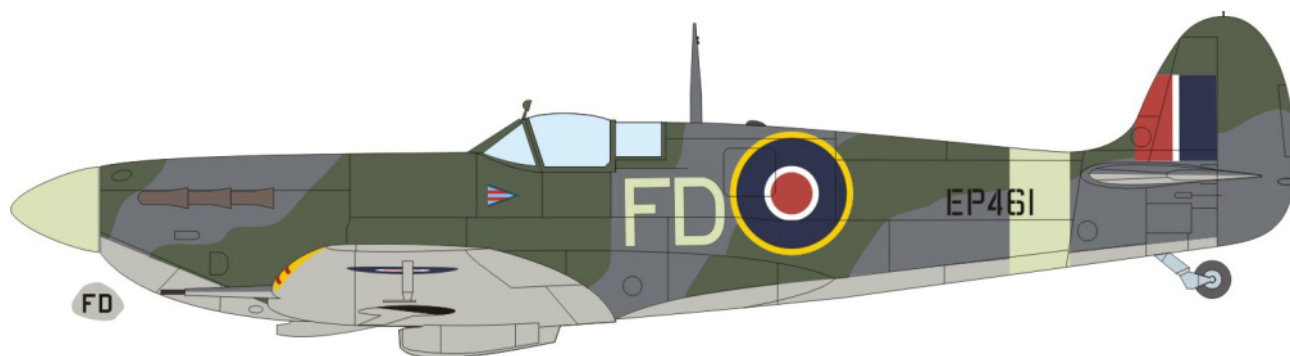
V Ibsley AR501 přebírá 144. Airfield 2nd TAF a používá ho pro výcvik pilotů. 30. února je 144. Airfield přezbrojen na Spitfiry Mk. IX a AR501 je přidělen k 58. OTU do Grangemouthu. 26. dubna 1944 byl přesunut k No.1 TEU v Tealingu. Po jeho rozpuštění se dostal do Rednalu a na jeho satelit v Mountford Bridge náležející k 61. OTU, a po dalších úpravách postupně prochází dalšími výcvikovými útvary RAF. 22. srpna 1945 je přesunut k 29. MU v High Ercall, kde čeká na sešrotování.

Shodou šťastných náhod je odtud získán Louhborough College. Zde pak sloužil k výuce leteckých inženýrů. V roce 1961 ho koleje vyměnila se sbírkou historických letounů The Shuttleworth Collection z Old Wardenu. V jejím majetku se zúčastnil v roce 1968 natáčení filmu Bitva o Británii, při němž nalétal 50 hodin. V květnu 1973 zahájil tým nadšenců v Duxfordu ve spolupráci s dílnami v Old Wardenu rekonstrukci stroje a 27. června 1975 s ním poprvé z Duxfordu vzlétl britský akrobat Neil Williams. AR501 dostal zbarvení z období, kdy létal u československé 310. Squadrony, nejprve s nesprávnými kódy NN-D, které byly později na doporučení českého leteckého historika Zdeňka Hurta změněny za historicky originální NN-A.

V roce 2007 prošel letoun zásadní hloubkovou generální opravou, která trvala 10 let. Motorová zkouška stroje proběhla 22. června 2017. V nové podobě, s novou vrtulí, zkráceným křídlem a s označením DU-E se AR501 znovu objevil na nebi 6. července 2017. Je tak jediným letuschopným spitfirem na území Evropy, který za války sloužil v RAF u československé jednotky.



S/Ldr František Doležal ve své m Spitfiru Mk.Vc AR501 „NN-A“ zachycený na dobovém barevném filmu při pojíždění v Exeteru.. Zbarvení horních ploch tvořily standartní odstíny Day Fighter Scheme - Dark Green-Ocean Grey, spodní plochy Medium Sea Grey, kódové označení NN-A, vrtulový kužel a pruh před VOP v barvě SKY (NFA)



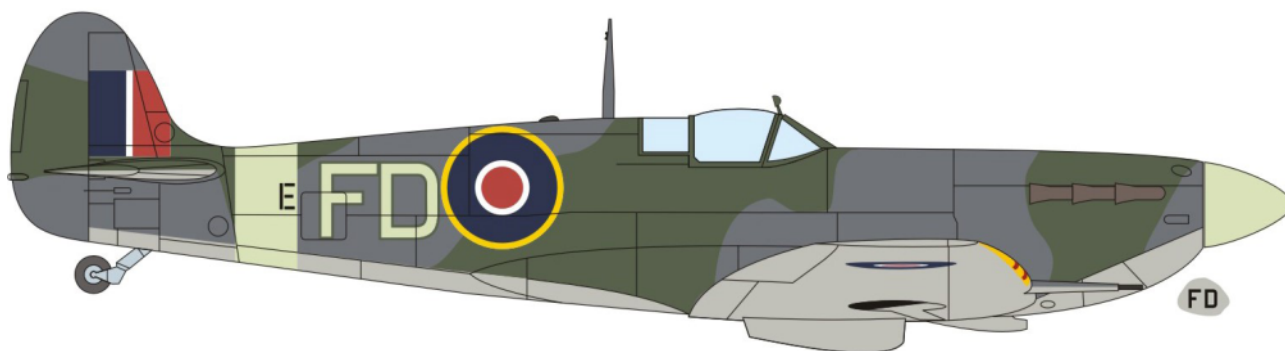
Mnoho velitelských Spitfirů se dědilo z velitele na velitele a nejinak tomu bylo i u Spitfiru EE626. Prvním uživatelem Spitfiru Mk.Vb sériového čísla EP461 byl veterán z bitvy o Francii a Británii, na pozici Acting Squadron Leader stanice Exeter, S/Ldr Jack Rose. Ač bez patřičné hodnosti, suploval W/Cdr. Mrázka funkčně i v roli wingleadera. V období srpen-listopad 1942 tak Jack Rose vedl 15 sweepů jako velitel wingu a svůj Spitfire si označil svým monogramem „JR“. EP461 příležitostně v prosinci 1942 a počátkem ledna 1943 používal bez změny markingu i velitel 310. perutě S/Ldr. František Doležal. V lednu se z „JR“ stává „KM“ a jako svůj poslední osobní Spitfire u Čs. wingu ho užívá W/Cdr. Karel Mrázek.

1. dubna 1943 se novým velitelem wingu stává W/Cdr František Doležal a po Mrázkovi přebírá velitelský EP461. Jeho nový osobní Spitfire se ale oproti jeho předchozímu užívání přeci jen v několika ohledech lišil. Tou hlavní viditelnou bylo zkrácení křídel o koncové oblouky a instalace nového kulatého zpětného zrcátka. Fotografie z archivu po technickém důstojníkovi 313. Squadrony Karlu Beinhauerovi nám dále dokladuje použití znaku velitele wingu pod levým čelním štítkem kabiny. Kódová písmena „FD“ jsou z obou stran nakreslena před trupovou kokardou a na obou stranách mají jiný font. Označení „FD“ je nakresleno v černé barvě i na spodním motorovém krytu. Sériové číslo EP461 je na pravé straně po četných změnách kódování z větší části přetřeno kamuflážní barvou Ocean Grey.

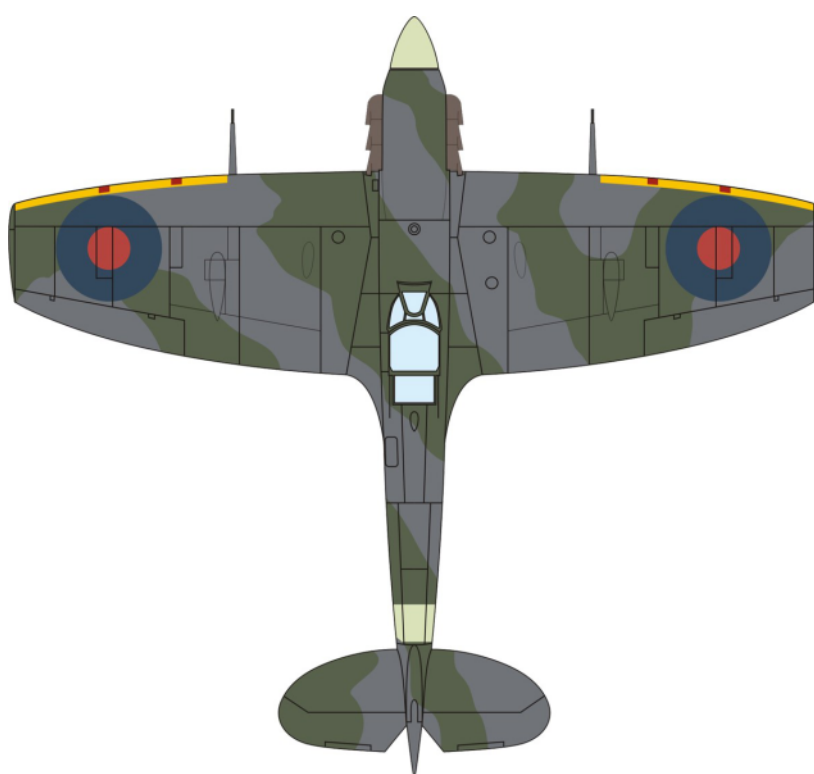
Na tomto stroji dosáhl W/Cdr František Doležal i svého posledního vzdušného vítězství, když 3. května 1943 poškodil nepřátelský FW 190A od 8./JG2 Richthofen.



*Na fotografii příslušník 313. Squadrony F/Sgt Tomáš Zrník. V pozadí Doležalův Spitfire Mk.Vb EP461 „FD“. Fotografie je poměrně známá, ovšem v oříznuté podobě - právě bez Doležalova Spitfiru.
Foto Karel Beinhauer*



Doležalův první velitelský Spitfire EP461, který zdědil po Karlu Mrázkovi, je díky barevnému filmovému archivu poměrně dobře zdokumentován. Na přiložených fotografiích si můžeme povšimnout rozdílného fontu písmen „FD“ na levé a pravé straně Doležalova Spitfiru.(NFA)

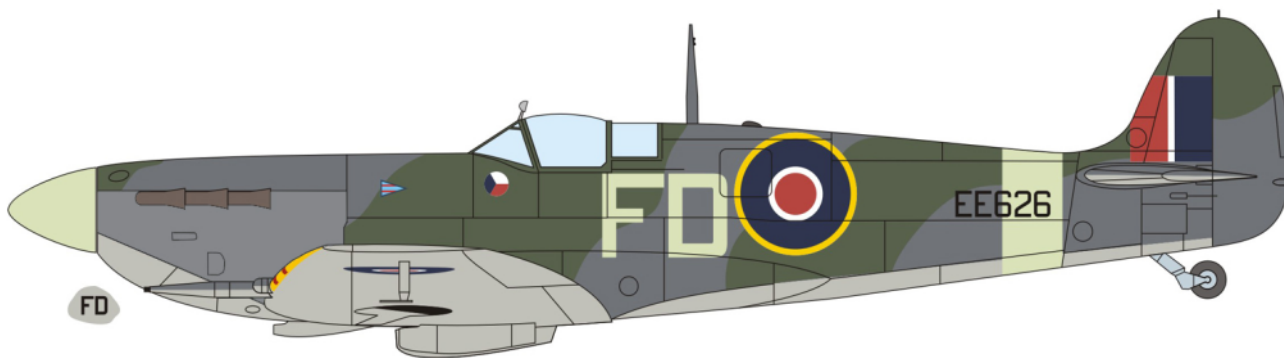




Detailní pohled na přední část Doležalova Spitfiru Mk.Vb EP461 „FD“ na letišti Exeter v květnu 1943. Pod levým štítkem kokpitu EP461 je nakreslen znak velitele wingu. V pozadí Spitfiry 310. Squadrony. První v řadě Spitfire Mk.Vb BM121 „NN-A“. Foto Karel Beinhauer



Stejná skupina Spitfirů 310. Squadrony vyfocená z jiného úhlu na letišti Exeter v květnu 1943. Nejblíže na fotografii je přední část Doležalova Spitfiru Mk.Vb EP461. Dobře viditelné je černé označení „FD“ na spodním motorovém krytu. Foto Karel Beinhauer



Prvním uživatelem EE626 byl velitel Exeterského (československého) wingu W/Cdr Karel Mrázek, který jej užíval mezi říjnem 1942 a lednem 1943. 3. února 1943, byl v Exeteru poškozen poté, co do něj vrazilo Mosquito 307. Sqdn. Oprava proběhla u Air Service Training s následnou úpravou křídél, která byla zkrácena o koncové oblouky na 9,93 m a instalováním nového zpětného kulatého zrcátka. Takto upravený EE626 pak v měsících říjen-listopad 1943 používal jako svůj osobní stroj Mrázkův nástupce W/Cdr František Doležal.

W/Cdr František Doležal si svůj „nový“ Spitfire EE626 označil svým monogramem „FD“, který byl nakreslen v barvě Sky z obou stran před trupovou kokardou a ve zmenšené velikosti v černé barvě i na spodním krytu motoru. Pod čelním štítkem byl z obou stran aplikován československý znak a praporek velitele wingu, který se nově přesunul na kryt palivové nádrže. Zbarvení horních ploch odstíny Dark Green-Ocean Grey, spodní plochy Medium Sea Grey. Stroj po určitou dobu létal s levým krytem motoru v neurčité, pravděpodobně šedé barvě.



W/Cdr František Doležal ve svém Spitfiru Mk.Vc EE626 „FD“. Pod vedením Františka Doležala byl 8. Listopadu 1943 Ibsley Wing převeden k 84. Skupině 2. taktické letecké armády. Wing byl přeznačen a reorganizován pro operace v polních podmínkách jako No. 134 (Czechoslovak) Airfield. (NFA)

Poděkování:

František Kubiček - autor bokorysů, DK Decals (www.dkdecals.cz)

Zdeněk Hurt a Jiří Šebek - za užitečné odborné konzultace

Zdroj: Zdeněk Hurt – Zachované Spitfiry s česko-slovenskou spojkou

Air Transport Auxiliary

letové postupy a technika pilotáže

Text: ATA Pilot's Reminder Book, přeložil Radim Vojta

druhá část

Ve druhé části článku o letových postupech, používaných u ATA, se zastavíme u vícemotorových letounů. Zejména pasáž o identifikaci vysazeného motoru u čtyřmotorových letounů je velmi zajímavá. V příštím čísle se podíváme trochu na obsluhu motorů a pokud zbyde prostor, tak rozebereme konkrétní postupy pro jeden či dva typy letounů.

PROVOZ VÍCEMOTOROVÝCH LETADEL

Pro správné pochopení informací z Handling Notes a dalších je vhodné si připomenout následující definice. Zároveň je třeba podotknout, že ve všech případech je uvažována čistá konfigurace letadla, tedy podvozek i klapky zasunuty.

1. Rychlost pro jednomotorový let

V případě letadla, jehož výkonnost na jeden motor je kritická, je to rychlost, která se musí udržovat téměř zcela přesně pro dosažení horizontálního letu. V případě letadel s lepší výkonností při jednomotorovém letu je to rychlost, při které je možno udržovat horizontální let komfortně bez přehřívání zdravého motoru při použití režimů uvedených v ATA Notes

2. Bezpečná rychlost (na jeden motor)

Bezpečná rychlost je minimální rychlost, při které je možné udržet letoun v ustáleném přímočarém letu, vysadí-li jeden motor při plném vzletovém výkonu.

3. Rychlost pro nejlepší stoupání

Je to rychlost, která při obou běžících motorech umožní maximální vertikální rychlost.

Vztah mezi těmito rychlostmi

Před létáním na dvoumotorových strojích by si pilot měl být vědom pořadí, v jakém jsou tyto tři uvedené rychlosti dosaženy v průběhu vzletu - zejména si uvědomit, jestli je bezpečná rychlost vyšší nebo nižší, než rychlost pro jednomotorový let.

Správným dodržením vhodné techniky bude ve výhodné pozici, dojde-li k vysazení pohonné jednotky v kritické výšce či rychlosti.

(a) Nejsnazší pořadí

Bezpečná rychlost, Rychlost pro jednomotorový let, Rychlost pro nejlepší stoupání.

Příklady: Airspeed Oxford (všechny tři rychlosti leží v rozmezí 5 mph)

Mosquito: 140, 180, 180 mph

(b) Normální pořadí

Rychlost pro jednomotorový let, Bezpečná rychlost a nakonec Rychlost pro nejlepší stoupání.

Příklad: Vickers Wellington Mk.I - 95, 120, 120 mph

(c) Nejhorší pořadí

Rychlost pro jednomotorový let, Rychlost pro nejlepší stoupání a nakonec Bezpečná rychlost

Příklad: Bristol Beaufort - 130kts, 150kts a bez bezpečné rychlosti

Technika pilotáže při vzletu

U letadel typu (a) může být výkon snížen při jakékoliv rychlosti vyšší, než je bezpečná rychlost

U letadel typu (b) nedává žádný smysl udržovat plný vzletový výkon po dosažení rychlost pro jednomotorový let.

U letadel typu (c) je naprosto zásadní snížit výkon motoru ze vzletového režimu ihned, jak je dosažená rychlost pro jednomotorový let

Ve všech případech ale platí, že letoun nesmí začít stoupat, dokud není dosažena rychlost pro nejlepší stoupání

Závěr

V kostce - je pilotovou povinností dosáhnout rychlosti pro nejlepší stoupání nejrychleji, jak je možné. Ale při dosahování tohoto cíle je bezpečnější snížit režim zdravého motoru na stoupací inhed po dosažení Rychlosti pro jednomotorový let a zasunutí podvozku

KTERÝ MOTOR VYSADIL?

Cestovní let

Při cestovní rychlosti a režimu motorů na moderním vícemotorovém letadle budou u vysazeného motoru otáčkoměry a ukazatele plnicího tlaku ukazovat téměř normální hodnoty. Je to proto, že regulátor vrtule udrží stále otáčky a kompresor bude díky mlýnkující vrtuli na vysazeném motoru stále dodávat dostatečný plnicí tlak. V krátkosti řečeno, přístroje nedají jasnou odpověď na otázku, který motor vysadil.



Noční stíhací DH Mosquito Mk.II DD612 s červenými kódovými znaky RS-G patřilo 157. Squadroně RAF. V srpnu 1942 v jeho kokpitu usedal S/Ldr. R.F.H. Clerke, který za svoji válečnou kariéru dosáhl sedmi sestřelů.
Foto Karel Beinhauer

V cestovním letu je první indikací vysazení motoru snaha letounu vybočit z přímého letu spolu s poklesem rychlosti nebo výšky. V případě vzduchem chlazených motorů brzy následuje pokles teploty hlav válců. Na dvumotorových letounech je vysazený motor ten, na jehož stranu má letoun tendenci zatáčet. V souladu s tím je možné provést úkony pro odstranění problému a opětovné spuštění motoru; nepovede-li se to, nastaví se režim a rychlost pro jednomotorový let.

Na čtyřmotorových letounech jsou projevy shodné; letoun má snahu vybočit k té straně, na které motor vysadil. Ale který ze dvou motorů na té straně to je? Nejrychlejší metodou, jak to zjistit, je s citem stáhnout na dané straně plyn, jeden po druhém. U vysazeného motoru to nebude mít žádný efekt (s výjimkou indikovaného plnicího tlaku), ale stažení živého motoru výrazně zhorší vybočení a daný motor tedy musí být okamžitě vrácen na cestovní režim.

Poté je možné provést potřebné úkony u vysazeného motoru.

Při vzletu

Výše popsané okolnosti nebudou platit. Při rychlosti nižší, než je *rychlost pro stoupání*, bude otáčkoměr ukazovat výrazný pokles na vysazeném motoru, jelikož rychlost není dostatečná, aby mlynkující vrtule protáčela motor na vzletových otáčkách.

Je proto povinností palubního inženýra sledovat při vzletu otáčky všech motorů. Jestliže některý nedosáhne, resp. neudrží vzletové otáčky, poklepe pilotovi na rameno a ukáže na příslušný otáčkoměr. Pokud je již pozdě přerušit vzlet, pak musí být okamžitě na vysazeném motoru zaprporována vrtule, a to buď kapitánem, nebo palubním inženýrem na jeho pokyn "Feather No...." ("Zaprporujte číslo....")

Není-li tento krok vykonán (což se může stát i proto, že se kapitán soustředí na udržení směru), může následovat zajímavý jev. Pokud okolnosti umožní nárůst rychlosti až k rychlosti pro stoupání či větší a to s nezaprporovanou vrtulí na vysazeném motoru (přičemž plynové a vrtulové páky zůstávají ve vzletové pozici), otáčky (a plnicí tlak) mrtvého motoru začnou růst směrem ke vzletovým hodnotám. To může vyvolat falešný dojem, že motor opět naskočil a běží. Je-li motor ale stále vysazený, cítí kapitán snahu o vybočení a sníženou vertikální rychlost. Palubní inženýr si ale nemůže být jistý, že motor je stále vysazený, dokud neuvidí pokles teplot. Je to tedy kapitán, kdo se musí rozhodnout, kterou vrtuli zaprporovat, pokud tak již nečinil.

Pevné vrtule

Výše uvedené platí u vícemotorových letadel se stavitelnými vrtulami stálých otáček. Na dvumotorových letounech s pevnými vrtulami (jako je Anson a Oxford) zmíněné komplikace s určením neexistují. Za všech podmínek se totiž vysazení motoru projeví poklesem otáček.

Dojde-li k vysazení motoru, může být nastalá situace kritickou, nebo ne. Záleží na (a) vlastnostech letadla, (b) jeho aktuální poloze, výšce, rychlosti, počasí, terénu apod. Je možné stanovit natvrdo pouze dvě pravidla, která budou platit za téměř všech okolností:

- 1) Máte-li problémy udržet směr, stáhněte oba plyny, což vám umožní snadněji získat zpět vládu nad strojem
- 2) Nikdy se nedostaňte do situace, ve které potřebujete pro udržení přímého letu použít plnou výchylku nožního řízení.



Havilland DH-95 Flamingo D-AFYF "King Alfred" společnosti British Airways v době druhé světové války.
Foto Karel Beinhauer

Vysazení motoru při vzletu

Pokud k němu dojde při plném výkonu a pod *bezpečnou rychlostí*, stáhněte oba plyny a přistaňte před sebe. Pokud při *rychlosti pro nejlepší stoupání* a při stoupacím režimu motorů a se zasunutým podvozkem, zapraporujte vysazený motor (případně stáhněte vrtuli na nejhrubší úhel), vyvažte, udržujte přesně *rychlost pro jednomotorový let*, leťte rovně a přistaňte bez podvozku na nejbližším vhodném místě. Ale pokud jste schopni na jeden motor bezpečně nabírat výšku, pak stoupejte alepoň do 1000ft, než budete točit zpět k letišti.

Vysazení motoru v cestovním letu.

S vrtulemi stálých otáček a automatickým udržováním plnicího tlaku je pravděpodobné, že první indikací vysazení motoru bude snaha letounu o vybočení. Všechny motorové přístroje mohou ukazovat normální hodnoty, i když časem dojde k poklesu teplot hlav, a možná i k pozvolnému poklesu otáček a rychlosti či výšky.

Snažte se závadu vyřešit:

- (a) Kontrolou tlaku paliva
- (b) Přepnutím nádrží, zapnutím palivového čerpadla, případně otevřením přepouštěcího ventilu (X-feed)
- (c) obohacením směsi
- (d) zapnutím vyhřívání karburátoru

Není-li možné motor oživit, zapraporujte na něm vrtuli. Zapamatujte si, že je třeba vypraporovat ten motor, na jehož stranu se letoun stáčí. Nemá-li letoun praporovací vrtule, přestavte vrtuli na nejhrubší možný

úhel. Vyvažte letoun a na živém motoru nastavte režim pro jednomotorový let. Je-li zjevné, že není možné udržet výšku, vyberte si vhodné místo pro vynucené přistání dříve, než sklesáte příliš nízko.

Získání nejlepších výkonů při jednomotorovém letu

Je nutné najít správnou rovnováhu mezi hmotností, rychlostí, výkonem a odporem. Je-li to možné, snižte hmotnost (například vypouštěním paliva) a snižte odpor zapraporováním vrtule, zasunutím podvozku, klapek, střeleckých věží, přivřením chladících žaluzií a dalších zdrojů odporu. Na živém motoru nastavte správný režim, a pak by mohl být letoun schopen letět v horizontu, či dokonce mírně stoupat, je-li letoun správně vyvážen na *rychlost pro jednomotorový let*. Je důležité se vyvarovat zbytečným a trvalým zásahům do řízení. Pro udržení co nejnižšího odporu, udržujte horizont a stálou polohu. V turbulenci je to těžké, nicméně to může poměrně výrazně ovlivnit celkovou výkonnost.

Přistání s vysazeným motorem

Je důležité vědět, zda se na zbývajícím motoru podaří vysunout podvozek a klapky. Pokud ne, pak je nutné si uvědomit, že k menšímu poškození dojde při záměrném přistání bez podvozku, než při nepodařeném pokusu o vysunutí, což může vést k dosednutí před dráhou. To je každopádně nejpravděpodobnější chyba. Pokud okolnosti dovolí podvozek vysunout, udělejte rozpočet na delší přistání a mířte do zhruba jedné třetiny dráhy. Nikdy nedávejte klapky více než do jedné třetiny, dokud nemáte přistání zcela jisté. Více je můžete vysunout v případě, že máte takový rozpočet, že je letoun schopný přistát i na volnoběh.

Pokračování příště

Střípky ze života Hangárové královny

text: Radim Vojta

aneb těžký život pilota-vlastníka Pilatusu P2-05

díl třetí



Pilatus P2-05 v.č.30 poprvé se svojí novou registrační značkou OK-PTW

V minulém čísle jsme si nastílnili přechod od zklamání přes nadšení ke studené sprše, kdy bylo jasné, že technické problémy letounu nejsou zdaleka u konce. A do toho jsme si nastílnili nelehký administrativní proces převodu letounu z britských značek na české. Pojdme se u toho na chvíli zastavit.

O důvodech, které mne vedly k převodu letounu do správy naším Úřadem pro civilní letectví jsem se již zmínil v prvním díle. Mít totiž letoun v kategorii jiné než Standard, v cizí zemi, není až tak snadné. Respektive je nutné si na pomyslnou váhu dát proti sobě výhody a nevýhody jednoho i druhého řešení. A pečlivě se podívat na ručičku vah. Zde se překmitla ze strany „G“ na stranu „OK“ a i po tolika letech musím říci, že změny nelituji. Naopak se mi už několikrát ukázala jako přínosná. Základní postup u letadla, jehož typ náš Úřad nezná, je nejdříve jej „certifikovat“. Píší to záměrně v uvozovkách, nemusí se jednat vždy o certifikaci v pravém slova smyslu. Musí ale proběhnout proces, kterým se daný letoun nějakým způsobem uzná. Že se řekne ano, toto letadlo existovalo, mělo tyto a tyto parametry, tento způsob údržby, byly s ním takové a makové zkušenosti a problémy, a za dodržení těchto podmínek a s těmito omezeními může létat i u nás. Základem je tedy administrativní proces, při kterém oddělení certifikace ÚCL zjišťuje o letounu potřebné informace, třeba i v okolních zemích, kde je letoun provozován či u výrobce a zbytek musí nějaký způsobem doložit žadatel.

Jiný proces bude u letadla, které bylo kdysi někým v civilu certifikované, ale jeho výrobce již buď neexistuje, nebo o typ letounu nejeví pro jeho stáří či jiné důvody zájem. Jiný bude u letounu, kde sice typový certifikát někdo drží, ale nezažádal o jeho transferování do jurisdikce Evropského úřadu pro bezpečnost letectví, a jiný proces bude u letounu, který byl individuálně postavený vlastníkem. Na závěr celého procesu proběhne ověření zjištěných parametrů jak technickou prohlídkou, tak ověřovacím záletem. Poté, s patřičnými závěry a případnými omezeními, předá toto oddělení správu nad letounem do jiné kanceláře, která se stará o pokračující letovou způsobilost. Ta má dohled nad pokračováním údržby a letuschopnosti stroje a prodlužuje ZOLZ (Zvláštní Osvědčení Letové

Způsobilosti). Je-li potřeba provést změnu (ať již administrativní, třeba změnu údržbové dokumentace, nebo nějakou modifikaci), je potřeba se s tím vrátit na oddělení certifikace a daný proces s nimi projednat a provést.

V případě Pilatusu P2 byla situace taková, že typ nikdy nebyl, a to ani v domácím Švýcarsku, certifikovaný civilním leteckým úřadem. Typ sloužil výhradně v domácím vojenském letectvu, nikdy nebyl exportován, nikdy nebyl provozován v civilu, samozřejmě pomineme-li výrobní závod. A to vše až do počátku osmdesátých let, kdy letectvo řeklo „dost bylo P2“ a letoun ze svých služeb vyřadilo. Nutno přiznat, že docela pozdě, vezměte si, že v té době třeba ČSLA měla jako nejmenší a nejpomalejší letoun proudový L-29 Delfín a s výjimkou letectva Jižní Afriky (viz. náš magazín č.2) už pístová letadla této kategorie a stáří provozovala jen letectva všelijakých banánových republik. Tehdy se však už, zejména v západním světě, rozjíždělo „warbirdí hnutí“ a o vyřazované letouny byl poměrně velký zájem. Proběhlo tedy několik dražeb, ve kterých se několik desítek letounů a náhradních dílů prodalo do civilních rukou. Zároveň ale výrobce typu, firma Pilatus, veškerou podporu typu ukončila. Vcelku logicky. Znamenalo by to pro něj provést civilní certifikaci, kterou typ nikdy neměl. Je jasné, že díky změnám požadavků na letouny za ty čtyři desítky let, by to ani nebylo možné bez náročných úprav. A proč to dělat kvůli pár obskurním spolkům leteckých nadšenců? Mimochodem, u typu North American AT-6 Texan (Harvard) byla situace jiná, civilní certifikaci typ získal již po válce, protože se jich z válečných přebytků prodalo spousta civilním firmám. A jak už ji jednou má, je její udržení přeci jen snazší, než získání.

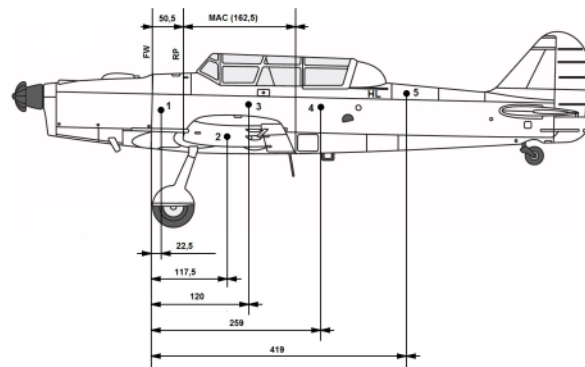
Pilatus P2 jako typ tedy v roce 1981 osiřel. Novým vlastníkům nezbylo, než provést certifikaci ve vlastní režii v jednotlivých zemích, podle jejich pravidel. A proto zde platí, že každý pes, jiná ves. Základem bylo asi Švýcarsko, kde byl letoun certifikován v kategorii Antique. Ve Francii Historique, Angličani tomu dali dle svých zvyklostí Permit to Fly (Povolení k letu) s nápisem RESTRICTED pod kabinou, Němci vyžadují poměrně náročnou certifikaci každého jednotlivého kusu, po které ale letounu dají Standardní OLZ jen s přidanými

omezeními, no a náš ÚCL, neboť kategorii historických letadel zatím nemáme, v kategorii Experimental. Po provozní stránce to neznamená žádné zásadní změny oproti jiným, výše uvedeným, neznamená to však ani, že si s ním můžu experimentovat, jak chci.

První měsíce práce ÚCL, započaté již v minulém díle zmíněnou informační schůzkou a zasláním žádosti, probíhaly jaksi v tichosti. Výstup nebyl téměř žádný, předpokládám jsem, že proces běží kdesi na pozadí, což byla do jisté míry pravda. Zpočátku jsem tomu příliš pozornosti nevěnoval, protože britský Permit to Fly mi platil až do září a to bylo času docela dost. Hlavně, že jsem mohl létat. Jak se ale termín blížil (a do toho mi přibýlo pár technických potíží), rostl ve mně neklid. Co když se to nestihne a mně bude v koutě hangáru stát hromada plechu a dřeva ve tvaru letadla? Stín „katastrofického koutu“ se poprvé vynořil a strašidelně „zabubal“. Naštěstí certifikační proces došel do příslušné fáze a práci na něm se ujal sám tehdejší šéf oddělení. Ano, ten obávaný, kvůli kterému jsme před imatrikulacemi (jak se tehdy říkalo každoročnímu prodlužování Osvědčení letové způsobilosti komisí Státní Letecké Inspekce) museli jako mladí jinoši ležet v aeroklubu pod letadly a cítit je. Ono jim to tedy prospělo. A nám taky, ne že ne. Dotyčný pracovník se do projektu zakousl a bylo to vidět. „Dobrý den, koukal jsem do těch papírů, co jste nám tu nechal, a nějak mi nevychází vážní protokol“, řekl hned do začátku. A jo, kouknul jsem na to, a opravdu. Co s tím?

Jelikož jsem v té době měl éro uzemněné kvůli propálenému vlnovci a nevěděl úplně, kudy kam, spojil jsem se s již zmiňovaným Dieterem Gehlingem z Německa. Jeho první reakce na můj mail byla „Konečně ses ozval, čekal jsem to dřív“. Áha, tak v tomhle prostředí se už člověk neschová ani v mezinárodním měřítku. Popsal jsem mu své problémy. „Doporučuju ti generální opravu magnet, podle všeho už ty, co máš, něco pamatují, vážní protokol mi posli a vlnovec ti pošlu pro změnu já, nějaký navíc mám, abys mohl létat“. Uff, to bylo rychlé. Vlnovec mi přišel za týden a nebylo to zdaleka poprvé, co mi Dieter pomohl zápůjčkou náhradního dílu. Zdarma. Se slovy „musíme si pomáhat“. Komunita Pilatusů je totiž malá, ale kooperativní. Zkontroloval i vážní protokol a odpověděl slovy „gratuluju, tvoje letadlo je o půl metru delší, než všechna ostatní“. Samozřejmě není, byla to nadsázka, ale poukazovalo to na fakt, že to před lety, za Kanálem, kdosi úplně, ale úplně blbě změřil a zvážil. A naopak já poslal do Německa na GO rezervní magnet, které jsem měl mezi náhradními díly, k provedení generálky. Jen malá odbočka, asi jste si všimli, že někdy píšu magnet v jednotném, a někdy v množném čísle. U Argusu, stejně jako na mnoha jiných německých motorech z té doby, nejsou dvě samostatná magneta, jako je běžné, ale je jedno dvojité, tedy mechanicky se jedná o jeden celek, s jednou hřídelí, jedním rotorem, na něm jsou ale dvě elektricky samostatné cívky a elektrické okruhy. Takže redundance je jen částečná, pro případ závady v elektrickém obvodu, ale pokud třeba křupne ta hřídelka.... no, v minulosti se to už stalo.

Letoun bylo tedy potřeba znovu zvážít a navíc vymezit počínající vůli v uložení stabilizátoru. Namontovali jsme tedy půjčený vlnovec a letoun opět přeletěl do Kroměříže do servisu. Za týden bylo hotovo. Pilatuse jsem převez zpět do Plzně v očekávání toho velkého dne, kdy mělo dojít k záletu, tentokrát již s českou registrační značkou. Musel jsem se předem rozhodnout, jakou zvolit. Nikdy jsem nebyl moc velký příznivce



rádoby vtipných imatrikulací, to jsem si odbyl jako puberták na RC modelech, když jsem na Commandera, podle plánu pana Fary, dal imatrikulaci OK-PRD. Nejradši mám systém používaný kdysi v Československu, kde první písmeno značilo rok výroby, druhé typ a třetí pořadí ve flotile či jiný význam. Takto jsem třeba „vytvořil“ imatrikulaci na svém Zlínu 526M, OK-VRC (nejdou to tedy iniciály mého jména, jak si leckdo může myslet, to je náhoda). U Pilatusu to ale úplně použít nešlo, nikdy u nás nelétal. Původní britská imatrikulace byla G-PTWO (jako Pilatus Dva), nabízelo se jí tedy nějak zachovat. OK-TWO tehdy v rejstříku bylo obsazené, tak jsem ufknul naopak poslední písmeno a vznikl OK-PTW. Pak jsem toho chvíli litoval, zpočátku mi to nějak nešlo přes pysky, ale zvykl jsem si.

Způsobem, jakým měl zálet provést, mě ÚCL překvapil. Velmi. A mile. Každý, kdo se pohybuje nějaký čas v letectví pravděpodobně slyšel příběhy o tom, jak nějaký pan inspektor šel provést zálet (imatrikulaci, ověřovací, jakýkoliv) s letounem či větronem, se kterým letěl poprvé v životě a jak ho málem rozbil. Ano, imatrikulaci zálety byly dávnou praxí v dobách, kdy se letové ověření dělalo každoročně, množství typů letadel v republice bylo ale omezené a tak je inspektoři znali. Dnes je situace jiná a ona slavná kniha „Letadla Československých pilotů“ od pana Šorela by musela mít svazků jako Ottův slovník naučný. A tím se dostávají proti sobě dva protichůdné požadavky – na jedné straně potřeba udělat zálet pilotem zkušeným (a zkušebním), na druhou stranu mít dostatečné zkušenosti s typem, aby bylo možné v průběhu jednoho záletu říct, co v pořádku je a co není. Těch opravdových univerzálních flígrů a zkušebních pilotů je v naší zemi velmi málo a povětšinou se jedná o muže v těch nejkrásnějších letech, co ještě pamatují doby, kdy letecký průmysl jel na plné obrátky. Ale i tak je mezi nimi množství těch, co mají zkušenost s válečnou, či poválečnou technikou opravdu minimum. Takže není-li jiné cesty, zálet prostě provede inspektor, který letoun vidí ten den třeba i poprvé v životě. No a tuten inspektor ÚCL mi k mému obrovskému údivu povídá „Zálet provedete vy, protože jste s tím jako jedinej v republice zatím lítal, a já budu sedět vzadu a budu posuzovat vlastnosti éra a měřit“. Spadla mi brada, tohle jsem nečekal.

A jak řekli, tak se stalo. 4. září 2013 přijela do Líní komise z ÚCL. My už v předchozích dnech letoun vypulirovali, vymydli, namazali a spolu s Jirkou Bečvářem, který nám tehdy začal pomáhat s údržbou, připravili před hangárem. Vážní a vážení pánové přijeli, tu nakoukli, támhle jukli, tohle porovnali, támhle zkoumali, tady pokývali hlavou a já kolem nich poskakoval jako konipas. Když byli s prohlídkou stroje spokojeni, povídá inspektor - vedoucí oddělení, že můžeme jít letět. V plánu byly dva zhruba hodinové

lety. Program záletu jsem dostal už s předstihem a měl jsem možnost si jej pečlivě nastudovat. V podstatě nešlo o žádnou velkou vědu, ale jen o ověření výkonů a vlastností. První let byl plánován na maximální vzletové hmotnosti, druhý na krajní zadní centráži. Splnit druhé bylo velmi snadné, protože P2 má zadní pilotní prostor a zavazadlové prostory na poměrně velkém rameni, naopak si člověk musí hodně hlídat, aby se z obálky nedostal. Problémem je naopak dostat jej na maximální hmotnost. Já vím, při pohledu na mojí tělesnou schránku asi budete nevěřicně kroutit hlavou, ale je to tak. Prázdná hmotnost je někde kolem patnácti set kilo, maximální vzletová je 1970kg. Když k tomu připočteme plné nádrže (220l, což je bratru 180kg), olej, dva průměrně vzrostlé letce a bagáž v takové míře, aby se nepřekročilo povolené zatížení zavazadlového prostoru, dostane se letoun na méně než devatenáct set kilo, tedy skoro 100kg pod maximum. Další dovážení zátěží v bagáži není možné, protože by se překročila zadní centráž. Vyplývalo z toho ponaučení, že maximální vzletovou hmotnost nelze dosáhnout, je však třeba být velmi obezřetný s vyvážením a sedí-li ve stroji dva tloušťáci, není možné toho moc dávat do zadní bagáže. Teď si možná říkáte, kde je ten zbylý metr? Proč tedy je maximální hmotnost tak veliká? Nu je to rezerva pro vojenskou výzbroj, kterou ale letoun nikdy nenosil. Takže pokud je letoun nemá, maxima nedosáhne. Ostatně, to je vlastně dobře. On zase bůhvíjak velkým přebytkem výkonu nedisponuje.

Záletový program sestával z následujících položek:

1. *spuštění motoru, motorová zkouška, předletové úkony dle letové příručky*
2. *Vzlet (klapky 15°, vzletový režim max 1 minuta, stoupací max 3 min)*
3. *Měření doby stoupání v intervalu 0,5 min až do 5min. Zaznamenání teploty a tlaku oleje.*
4. *Pádové vlastností bez plynu v následujících konfiguracích:*
 - a. *Podvozek ZASUNUT, vztlakové klapky ZASUNUTY*
 - b. *Podvozek ZASUNUT, vztlakové klapky VZLET (15°)*
 - c. *Podvozek VYSUNUT, vztlakové klapky PŘISTÁNÍ (45°)*
5. *Zkouška stability a vyvažitelnosti*
6. *Maximální rychlost horizontálního letu. Konfigurace Podvozek ZASUNUT, klapky ZASUNUTY. Režim motoru ŽLUTÁ (1,15ata, 2820rpm, max 3min)*
7. *Maximální rychlost střemhlavého letu. Smí být provedena jen za klidného ovzduší a v prostoru umožňujícím lety rychlostí vyšší než 460km/h.*
8. *Vývrtky. Maximálně dvě otočky, dle letové příručky.*
9. *Funkční testy*
 - a. *Řízení (síly, odezva, vůle, vyvažitelnost)*
 - b. *Kontrola nulového klonění při změně konfigurace*
 - c. *Kontrola funkce podvozku (doba zasunutí, vysunutí, kontrola signalizace)*
 - d. *Kontrola umělého horizontu a kompasu se vzdáleným senzorem*
 - e. *Kontrola ostatních přístrojů*
 - f. *Kontrola radiostanice*
10. *Přistání (konfigurace dle Letové příručky, zaznamenat jakékoliv potíže ve vytrimování, podrovnání, směrovou nestabilitu)*
11. *Poletová kontrola*

V podstatě se z mého pohledu jednalo o naprosto běžné věci, které se dělají při přeškolení. Kromě jedné položky, a to jsou vývrtky. To jsem panu inspektorovi řekl, že jsem s tímhle typem nedělal. A obecně nemůžu říct, že bych byl ohledně vývrtek bůhvíjak zkušený. Ano, různé ploché, zádové, akcelerované a všelijak domrvené jsem samozřejmě v životě dělal

nespočetněkrát, ale vždy jen na letadlech, pro které byla vývrtka naprosto normální záležitostí. Blaník, Trenér, Padesátka, Zlín-142. Nikdy na ničem větším. Pan inspektor ale lakonicky prohlásil něco v tom smyslu, ať se nebojím, že on má navrtáno víc než naježděno po zemi, nebo tak nějak, a vyrazili jsme.

Lety proběhly podle plánu. Inspektor mi říkal, co mám provést a já to provedl. Naštěstí celý jeden chlívěk v knihovně mám vyhrazený titulům jako Flying to the Limit od Rolanda Beamonta, Wings on my Sleeve od Erica "Winkle" Browna, Na cizích křídlech od Lercheho, Handling the Big Jets od D.P.Daviesse či Cesty života leteckého od Miroslava Křemena, takže samá krásná chlapecká literatura, díky níž jsem měl alespoň hrubou představu o tom, co se po mě chce. Až přišla zmíněná vývrtka. Horizont, stahuju plyn, motor je na volnoběhu, houkačka signalizující zasunutý podvozek řve z plna hrdla nesnesitelný tón, rychlost klesá. Šlapu pravou nohu, čumák jede po horizontu, mírně klesá, mírně přitahuji, více klesá, více přitahuji a LUP už tam jede. První polovinu otočky provedla mašina dřív než bys řekl švec. Úhel byl velmi strmý, rotace svižná, když tu náhle, jak dokončuje první otočku, rotace zpomaluje, nos se zdvíhá, dosahuje horizontu, rotace se zastavuje, zezadu se ozývá „nechte ji, nechte ji, ať pokračuje“, mírně se jakoby zhoupne proti směru původní rotace a LUP už tam je v původním směru rotace znovu a čumák dolů a zrychluje. Po další půlotočce, tedy celkem po 1,5 otočky, provádím dle domluvy protizásah, Pilatus rotaci zastavuje, po další půl otočce stojí, srovnávám řízení, vybírám do horizontu. Ufff, to byla jízda, tohle jsem nezažil. Jenže zezadu se ozývá „jo, takhle se větší letadla ve vývrtce chovají, to je normální“. Aha, no je toho fakt ještě hodně, co neznám.

Zkusili jsme jí ještě jednou do stejného směru, tentokrát s vybíráním po dvou otočkách, tedy v ten okamžik, kdy se rotace na chvíli zastaví a i podélný sklon je mírný. A ano, v ten moment stačilo jen srovnat řízení a jak eroplán byl, tak z té vývrtky rovnou vypochoďoval. Takže v podstatě z hlediska přetočení bylo úplně jedno, jestli člověk zahájil vybírání při jedné a půl otočce, nebo při dvou. Dohromady i s přetáčením vrtal pokaždé ty otočky dvě. Pozoruhodné.

Přistáli jsme. Inspektor i komise byli vcelku spokojeni, jen s drobnými připomínkami, nasedli do modré služební Škodovky a odjeli. Já zůstal stát a koukal za nimi. Slunce svítilo, nebe bylo modré, Pilatus ve svém krásném hrdém postoji stál před hangárem a užíval si tu sluneční lázeň.

Tak že by teď bylo konečně po problémech? Ale kdeže, od západu se začaly pomalu blížit temné mraky...



ROZHOVOR

Vyzpovídal: Radim Vojta

Martin Suchý

K dnešnímu rozhovoru jsem si vybral našeho vrchního mechanika Martina Suchého. Martin je vojákem z povolání, slouží jako technik roje v sousedním hangáru, kde sídlí vojenská Letecká záchranná služba. Přinesl do našeho provozu trochu "systému na ploše", přeci jen je vidět, že na těch stojánkách kolem vojenských mašin naběhal za svůj život stovky kilometrů. A od technika na stojánce vždycky pilot potřebuje trochu něco jiného, než od technika "z hangáru". Navíc v jeho osobě máme styčný element s jednou z nejzajímavějších a rozhodně nejužitečnějších složek na Línském letišti, Leteckou záchrannou službou. Takže časem v našem časopise uvidíte i články a reportáže ze života LZS.

Tak začneme standardně, jako každý jiný rozhovor. Jaký byl tvůj začátek?

Klasika naší generace. DDM v Příbrami, házedla, lítací modely, kity, vlastně úplný standard jako tenkrát skoro všichni. V prváku na průmyslovce jsem se přihlásil do Aeroklubu Příbram, ale vydržel jsem tam jenom dva roky. Naši s tím moc nesouhlasili, a tak jsem toho ještě před sólama nechal. Po střední škole jsem šel na vojenskou školu, VVLŠ SNP v Košicích. To bylo akorát na podzim 1989.

A jaký obor?

Nastoupili jsme s tím, že budeme technici letadel, bohužel v průběhu studia se to začalo vyvíjet trochu jinak, jako s techniky se počítalo s klukama, co přišli na školu z praxe od útvarů a my byli předurčení jako LTZ (letištní technické zabezpečení). Jinými slovy vyfasovat partu základáků a s nimi se starat o letiště. To bylo trochu demotivující a v podstatě to způsobilo konec mého studia. Ze školy jsem nastoupil v srpnu 1992 k letištnímu stavebnímu praporu do Dobřan. Tedy ne na "letiště Dobřany", ale do města. Nebylo to tedy nijak vázané na letiště v Líních, ačkoliv to bylo v jeho těsné blízkosti, ale neboť jsme byli poslední stavební prapor, působili jsme v podstatě na všech letištích. Tam jsem ale nevydržel příliš dlouho, dal jsem



Martin (stojí zcela vpravo) u Mi-17 v Náměšti

si přihlášku na Vojenskou akademii do Brna, obor konstrukce letadel a leteckých motorů, byl jsem přijat a studium jsem úspěšně dokončil. To už mě bavilo.

A kam jsi po škole nastoupil?

První byla Náměšť. Nastoupil jsem tam jako palubní technik na Mi-17. Na ní jsem létal něco přes rok. Následovala Čáslav, kde jsem byl jako technik MiGu-21. Byt a rodinu jsem ale pořád měl v Dobřanech, takže jsem se snažil dostat do Plzně. To se po čase povedlo a v lednu 2001 jsem byl převelen do Líní jako technik roje na Sokoly. V té době jsme na letišti byli už jedinou vojenskou jednotkou, ostatní jednotky už byly pryč. My byli v Hangáru 2, kde sídlíme doposud a měli jsme zhruba sedm Sokolů, pro účely SAR a LZS. Já nastoupil rovnou jako technik roje.

Trošku mi přiblíž, co si pod tím organizačně představit?

Rojem se myslí čtyři vrtulníky, měli jsme tehdy tedy dva roje. Kopíruje to v podstatě strukturu pilotní části letky (nejčastěji dvě dvojice letadel nebo vrtulníků). U nich to není tak, že by byly posádky vázány jen ten svůj roj, létají ve finále všichni všechno, ale my jako technici měli přidělené jen ty svoje konkrétní čtyři stroje.



Zkus našim čtenářům teď načrtnout rozdíl mezi mechanikem a technikem. Technik je spíš taková inženýrská profese?

No ono je to ještě trochu jinak. Na "rychlejš" byl ke každému stroji přidělený jeden technik. V našich dobách to už byli vojáci z povolání, ale v minulosti se rekrutovali i z vojáků základní vojenské služby, samozřejmě těch s příslušným vzděláním. Buď „absolventi“, anebo vytipovaní šikovní kluci s technickým vzděláním. Každý technik měl k ruce mechanika, což byli základáci. Ti pomáhali s prací technikovi, plnili letadla apod. Také dřív platilo, že technik měl přidělené svoje konkrétní éro a jen tak na něj nikdo nesměl šáhnout. Dnes je to trochu jinak. Každý vrtulník má jen jednoho technika, takže v technickém roji je jich tolik, kolik je vrtulníků, plus jejich velitel, ale pracovat můžou už i na jiných strojích, než jen těch svých. Dnes už máme v Líních jen jeden roj, protože tu zůstala jen LZS, SAR je ve Kbelích, a v Plzni máme šest vrtulníků. Nicméně to není všechno, jsou potřeba další specialisté, elektro, rádio, výzbroj, kteří ale nejsou vázáni na konkrétní stroj.

Zmínili jsme LZS a SAR. Mohl bys tyto dvě činnosti v kostce načrtnout?

SAR - Search and Rescue - je služba pátrání a záchrany poskytovaná leteckému provozu, civilnímu i vojenskému. Armáda k tomuto účelu má dva vrtulníky, jeden ve Kbelích, jeden v Náměšti a v případě vyhlášení pátrání je tento vyslán. Zatímco LZS, Letecká záchranná služba, je klasickou leteckou záchrankou, jak jí známe z celé republiky. Armáda dnes provozuje opět jen Líně, do loňského Silvestra jsme působili také v jižních Čechách, konkrétně v Bechyni.



Martin (stojí zcela vlevo) u MiGu-21MFN v Čáslavi

Tyhle témata probereme v samostatných článcích později, teď bych se rád opět dostal k tvým zálibám. Stejně jako my ostatní máš kromě velkých strojů ještě koníčky v podobě těch menších a ještě menších eroplánů.

Modelařina si prošla, stejně jako u nás všech ostatních, jistým vývojem, tedy v určitém období života jsem se jí nevěnoval, nicméně v dnešní době opět modelařím. Ne ovšem jen letadla, ale i pozemní techniku. Jsem členem KPM Kaznějov, což je jeden z nejvíce aktivních klubů v ČR. Každopádně moderní doba přišla i k nám a poměrně aktivně se věnuji leteckým simulátorům, především DCS a Flight Simulatoru. Vlastně vždyť tohle je také prvotní styčný bod, kdy jsme se poznali jak s Krechím, tak s tebou, na již zmíněném Péráku.

Na závěr ale musíme zmínit, jak ses k dostal k nám. Pamatuju si jak jsi k nám chodil pozvolně víc a víc, občas jsi s něčím pomohl, až přišel ten pro mě nejvýraznější moment, v roce 2015, když jsem odlétal s Jak-3 do Roudnice a hned jsem se z okruhu vrátil, neboť mi nestálo vrtule. Tenkrát tu nikdo nebyl, ty jsi mi přišel pomoci a vlastně jen díky tomu se mohl Jak zúčastnit Roudnice.

No a zhruba půl roku poté mě Jirka Horák oslovil, jestli bych nechtěl dělat mechanika i v Hangáru 3. Protože tou dobou jsem měl relativně dost volného času, dcery už byly velké, manželka nebyla proti, když si najdu nějakou další zásluhou činnost. Někakou milenkou nebo podobný náročný nesmysl se mi hledat nechtělo, tak jsem na to Horácovi kejvnul, a ačkoliv mě občas pěkně se*ete, tak sem od té doby chodím poměrně často a rád.

Aby ne, když jseš vrchní mechanik spolu!

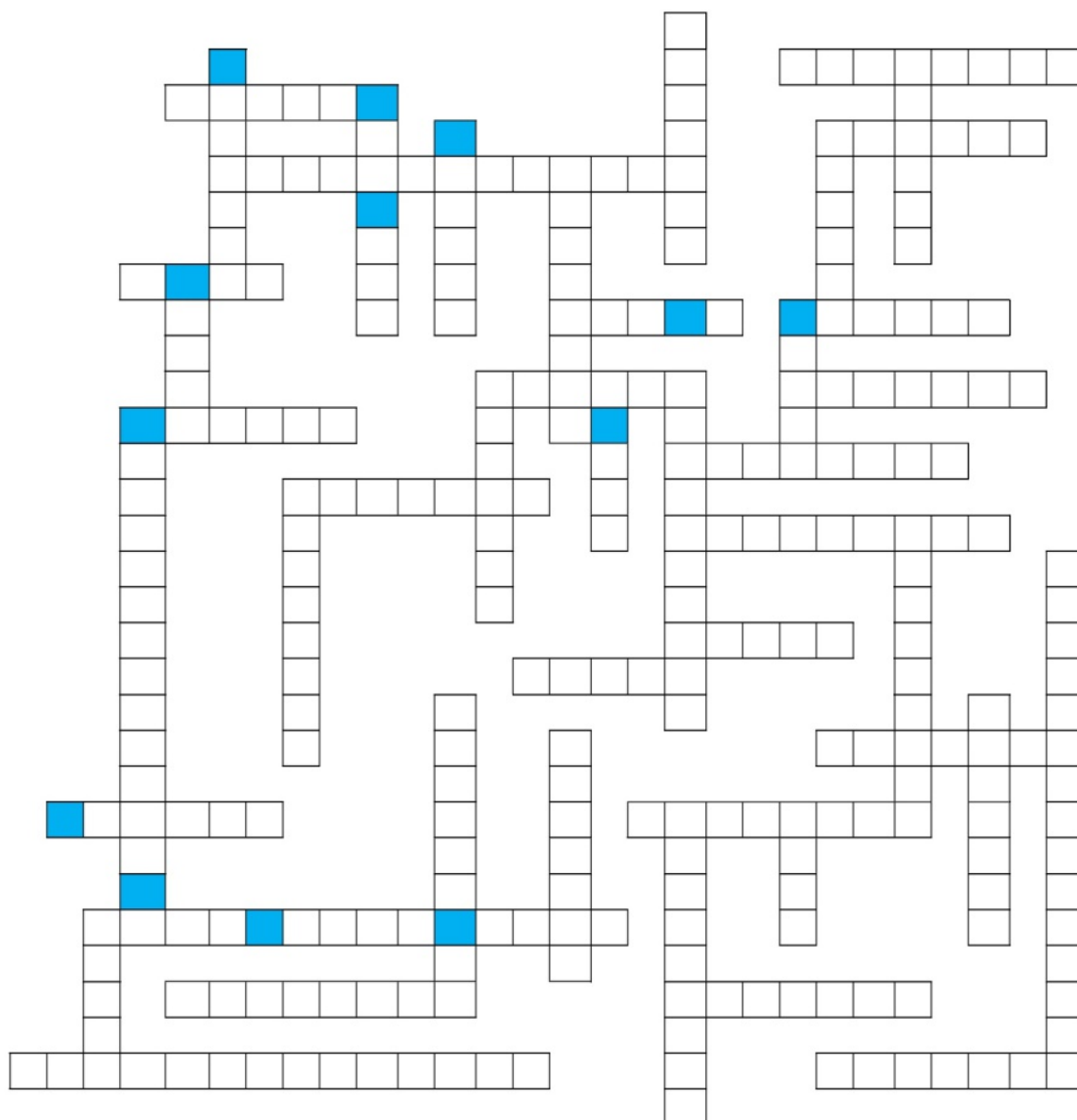
PRO MALÉ LETCE

Do kris-krosu doplň všechna slova z legendy níže, poté postupuj po modře označených políčkách po řádcích, tím získáš znění tajenky



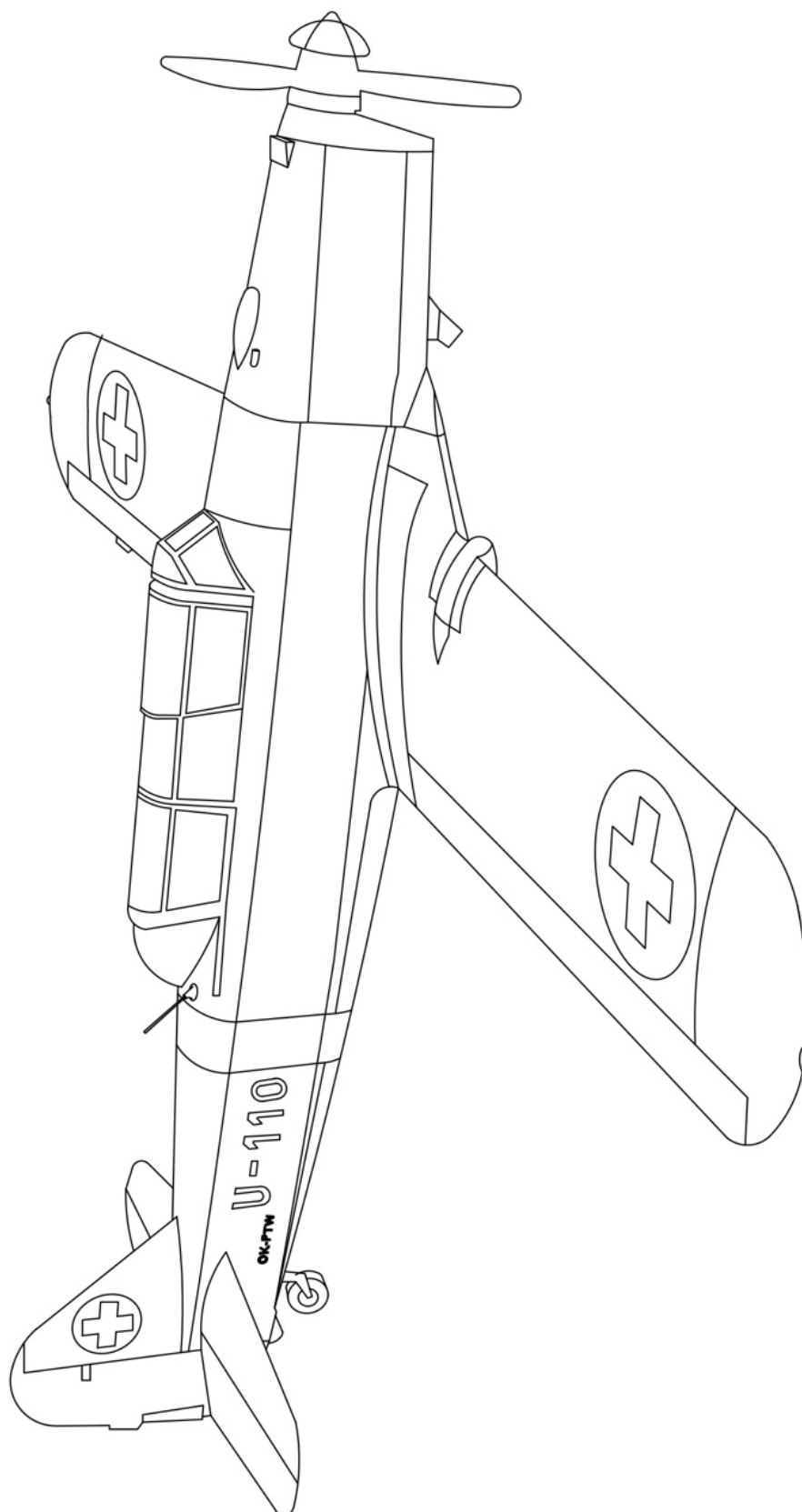
- 4 písmenná:** zóna, zrak
5 písmenná: výška, maják, kužel, skluz, radar, iluze, vzlet
6 písmenná: vrtule, provoz, hangár, výkluz, palivo, průkaz, průlet, špalky, kompas
7 písmenná: blokáda, námraza, vysílač, zkouška, vývrтка, posádka, magneta, traverz, zatáčka, násobek, hlášení
8 písmenná: horizont, teploměr, gyroskop, vrtulník, dispečer, stupnice
9 písmenná: oblačnost, sklonoměr, čitelnost, orientace
10 písmenná: zatáčkomer,
13 písmenná: radionavigace
14 písmenná: vyčkávací místo, letové povolení
15 písmenná: navigační štítek, vztlkové klapky

(autorka Lenka Poláková)



Omalovánka

Pilatus P2-05 (autorka Martina Skálová)

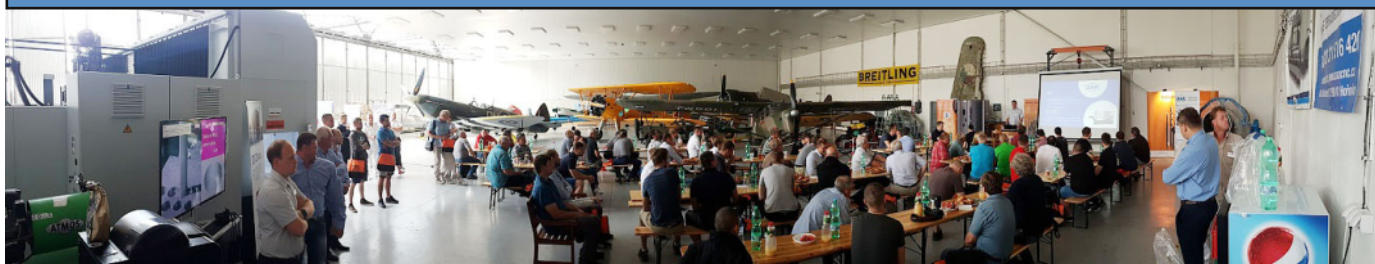


Spolek Classic Trainers

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.

Letecká škola Spolek Clasic Trainers CZ.DTO.115



Spolek Classic Trainers nabízí zájemcům, kteří by si rádi pořídili historické letadlo, ale nemají zkušenosti či kontakty, kompletní servis se zajištěním provozu takového stroje. Pomůžeme s výběrem, pořízením, dovozem, zajištěním údržby a letáním. Zároveň jsme ale schopni vlastníkově kompletně zajistit získání příslušného výcviku a oprávnění, aby si se svým veteránem mohl létat sám. Naše Letecká škola poskytne tyto výcviky:

- základní pilotní výcvik (PPL, případně LAPL)
- rozdílový výcvik pro získání kvalifikací nutných pro pilotáž většiny veteránů (zejména TW, tj. ostruhový podvozek)
- akrobacie
- skupinové létání
- přeškolení na konkrétní stroj, od velmi lehkých, přes cvičné, turistické, až po stíhací. Zvládneme ale i bombardér
- aerovleky kluzáků (pro případ, že by si zájemce chtěl koupit Dakotu a výsadkový kluzák Horsa)

Náš instruktorský sbor (Radim Vojta, Jan Honzek, Michal Tvrzník, Jiří Horák) má dlouholeté zkušenosti, včetně instruktorských a pracovních, se širokou škálou velmi starých letadel, namátkou Stearman, Harvard, Zlín řady 26, Pilatus P2, Jak-3, Spitfire, Bucker Jungmeister, Boeing 737, Stinson Reliant, WACO YKS-6, Auster AOP.6, jsme tedy schopni poskytnout výcvik na většině veteránů.

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



Spolek Classic Trainers

spolupracuje s

PRAQIA

THE JEWELLERY

eduard

Město

Plzeň

PLZEŇSKÝ KRAJ

SLAVNOSTI SVOBODY PLZEŇ

OSVOBOZENÍ AMERICKOU ARMÁDOU



PRAGUE
TOCNA
AIRPORT



 Řízení letového provozu
České republiky



VOJENSKÝ
HISTORICKÝ
ÚSTAV PRAHA



