



Snesu hodně, ale ne všechno... (aneb kur** zase 40mm)

Dnes jsem nemusel dlouho přemýšlet, čím začnu nové číslo. Je sice pravda, že tohle postěžováníčko by se hodilo spíše do fóra, ale... Tak tedy: Přemýšlel někdo z vás někdy o tom, co ho ve WB nejvíce štvě? Já takhle přemýšlím docela často, protože se považuji celkem za odborníka přes hry (ostatní se mě ptají co si mají koupit) a hledám chybičky ve všem. Třeba na FIFA 2002 mě zlobí nepřesné přihrávky, na NHL 2003 zase moc dobří gólmáni, Falcon 4.0 urážel můj počítač svou náročností, ale abych neodbíhal od tématu: Co si budeme namalovat, WB nejsou bůhvíjak (snad se to tak píše :-)) reálnou hrou a ani si na to konekconců nehrají..., ale je tu pár mušek, které dle mého názoru hru vyloženě kazí. Ano, je to věc na kterou si stěžují dost často a to obrovská přesnost počítačem řízených zbraní. Kdo to kdy viděl, aby osamocené letící bombardér sestřelil osamocené letící stíhačku na vzdálenost i 1000 yardů?! Ano, pilotům bombů to zjevně nevádí, ale kdo z nás, stíhačů, si vybaví, kdy naposledy sestřelil těžký bombardér, aniž by za to sám zaplatil vysokou daní? Jedna věc je útočit na Dountless, Stuku nebo B-25, které nemají kompletně pokrytý (palposty) prostor kolem sebe, ale věci jinou je útočit na po zuby ozbrojený Liberator, B-17 nebo He-177. Jedinnou nadějí je sejmout buff bleskovým útokem zhora, ale zároveň to chce mít létající artilerii a sejmout bomba dříve, než počet zásahů vám uštědrěných převyšší kritickou mez, což znamená mnohem dříve, než se přiblížíte na 300 yardů, kdy se dá konečně efektivně zamířit. Ale co, vždyť nás přece nikdo do útoků na bombry nenutí že..., horší je to ale jinde. Útok na letiště. Víím, že já mám opravdu velkou smůlu a že většina z vás si v souboji s ním vede asi lépe, což je možná způsobeno mým způsobem svrhování bomb (začínám často vybírat až v 500-1000m), ale není to jen tím. Představte si, že jste na zemi, v palpostu 40mm flaku (tren může mít kadenci asi jako 37mm v Airacobře), a snažíte se zasáhnout rychle se pohybující letadlo. Ano, je to prakticky nemožné a vaše šance na úspěch je řekněme 1:100, což rozhodně není moc, ale proč tedy mé měření s flakem tak často končí ustřelením nějakého důležitého prvku mé stíhačky? Rozhodně to od 40mm nekoupím každý 100. let. Je to trochu zvláštní, všechny ostatní flaky (12, 20, 80mm) dohromady nemají proti mému stroji zdaleka tak vysokou úspěšnost. Uvedu příklad ze dne 30.11.2002 (opravdu nezapomenutelný den - rozsekal jsem myš a hodně poškodil také klávesnici): Náhodou jsem si počítal, kolikrát mě co sestřelilo: 9x40mm flak, 3x20mm flak, 1x12mm flak (šťastný pk). Pak také 2x jiné letadlo a 1x jsem sebou říznul o zem při vývrtce. Další den mi flak přichystal další nezapomenutelný zážitek... Letím si s Thunderboltem podpořit útok na f17, leč P-47 nesklamalo a nestihlo se dobehat k cíli včas (no abych mu nekřivdil, mělo 100 procent benzínu a bombu). Tak OK, pohoda, odhazují bombu do moře a etím k naší CV, že jí budu dělat cover. Vidím Bf 109, útok ze zadu z převýšení, zmražený stroj protivníkův padá k zemi. Najednou další 109-ka, mám výhodu snad 2km výšky na vzdálenost 3000 yardů. OK, mířím na něj a hodlám ho sejmout prvním průletem. A hele, on se točí na Head On, no, stihl jsem zaregistrovat, že není ve verzi R6 (ještě nebyly dostupné), tak jsem se head onu moc nebál (já bych se nebál ani R6 verze :-)). Mířím na něj, oba pálíme, já měl asi 50 zásahů, ale neměl jsem křídlo. Torstího 109-ka, ač mě zasáhla jen zbraněmi 13mm mi utrhla křídlo?! To je divný, zvláště po tom, co jsem zjistil, že mě zasáhlo 4x13mm a ano, tušíte správně 1x30-40mm. Ptám se: 109 má 30mm kanon?! Nemá! To ta blbá vlastní CV mi vlastním flakem ustřelila křídlo. No nenaštvete to?! To se pak snažíte létat na streak :-)))



Jak to vidím já ...

“COMET- (SKYWOLF)” - Naděje na lepší zítřky (otázka 6).

1. Jak ses vlastně dostal k WarBirds ?

Před dvěma roky se na Mageu objevily první zmínky o online létání. O Warbirds jsem slyšel už pár let předtím, ale offline létání v pravěkých WB mě moc nezaujalo. Ale díky Spitcatově a DFlyho usilí o vybudování české arény jsem se tehdy na začátku poprvé připojil na nový český server. Kdybych věděl jak to dopadne... ;)

Málem jsem s tím na začátku praštil, kvůli neschopnosti udržet se ve vzduchu, ale Spitcat mě tehdy donutil zůstat, a potom už jsem se od toho neodtrhnul. Tedy, až na neobvolnou pauzu, kdy jsem vojákoval.

2..Co tě přivedlo mezi “Lions” ?

Když se u Rusů začalo vyskytovat stále více a více lidí, padl poprvé myslím od Trampa návrh na vytvoření letky, mám dojem, 310. stíhací letky. Dost mě to tehdy zaujalo, protože to byla ohromná změna oproti našemu nekonečnému létání mezi F9 a F10. Tehdy se hodně diskutovalo o způsobech útoků a obsazování letišť. Nejvíce si z té doby pamatuji bláznivé cvičení specifického druhu bombardování s Ju88kou, zneužívajícího perfektní zaměřovač WB. Existoval totiž způsob, jak zasáhnout všechny cíle na malém letišti na 1 jediný průlet, ale je zatraceně těžký. A potom spousta hodin Jabo tréninku v offline, strafování, střílení raket, dive bombing ve štuce, nácvik 37mm Stuky G na likvidaci flaku a pod. Bohužel z toho sešlo, protože jsem do ruské arény měl katastrofální připojení, a poté jsem navíc narukoval.

Po návratu z vojny, jsem si ještě chvíli počkal na zavedení kabelového internetu, a od té chvíle jsem zpátky v ruské aréně, a s perfektním připojením

3.Co se ti na letaní v SQ líbí?

Kooperace, ve většině případů je si s kým pokecat, a jako organizovaná grupa dokážeme mnohem výrazněji promluvit do běhu války.

4.A co se ti naopak na letaní v SQ nelíbí?

Leda tak občasná špatná nálada, po nevydařené akci, po skuhrání, že to není to co to bývalo, atd. To že se při akci někdy něco pokazí, mi nevádí, mnohem důležitější je pro mě to, že se snažíme.

5.Které letadlo Red a Gold máš nejraděj a proč ?

Fw190 (velmi obratný a rychlý zabiják), N1K (perfektní odpověď na TnB piloty spojenců, nese dvě 250kg bomby, má ohromný dolet a slušné zbraně na blízko, skvělý ve vertikálách a přítom je to docela náročný stroj). Za spojence to si nejlepší stroj nevyberu. Mossie 6, Typhoon, a pak všechny americké stroje mimo F4F3 a F4F4.

6.Co me v SQ chybí ?

Vyšší disciplína a organizace za účelem přežití. Neco jako ta nova letka, co leta jen na 1 život v ToD. Ne ze bychom měli taky létat jen na 1 život, ale zkusit třeba pro začátek dostat Win/Lose poměr celé letky nad 5.

Například Jabo mise, provádíme útok na letiště, tým A má za úkol likvidovat cíle a zajistit zavření, a letí v nejtežších jabo strojích (třeba Fw190, Bf110). Tým B má více obratné stroje, a po útoku na své cíle napadá případné obránce (Zera, N1K s 2x250kg, rudí nemají prakticky nic schopné postavit se nízkou nad zemí Nikkymu s více E nebo co-E). Tým C (109ky) vůbec dolu neleze a zůstává ve 3-4km nad cílem a zajišťuje krytí zezhora. Kombinace rychlých strojů a obratných strojů vytváří dole nemilé dilema, kterému se obránci můžou vyhnout jedine útekem pryč nebo ustoupáním...k týmu C. V případě neúspěšného útoku je naplánovaná společná cesta zpět, s týmem C dělajícím velmi rychlé BnZ nálety na pronásledovatele. Něco takového by muselo být připravené předem jako standartní šablona, a propilované výcvikem řekněme v TA, aby se celá akce mohla v aréně naplánovat a uskutečnit v co nejkratším čase.

7. Nevadí ti úbytek jabo misí dělaných letkou v poslední době?

Tak trochu jo, ale ty narychlo zorganizované, často zmatené mise (naš bomber raid s 5-6 B24 na jihozápadní roh mapy, například ;)) mi někdy vadí víc. Nebo spíš mě vadí způsob provádění. Všichni se snaží, velitel se to snaží ukočírovat, ale prostě to neklope tak jak má, není to zdaleka tak efektivní, jak by to mělo být, bývají nepřiměřené ztráty často kvůli malinkatým blbostem, dlouho to trvá atd. Více bych vážně dal přednost tréninku těchto akcí v TA aréně, aby to klapalo, jak má být. Ale je zatím spousta práce, a otázka je, kolika lidem se do toho bude chtít nakonec jít.

“ Grumman F6F-5 Hellcat “



Grumman F6F-5 Hellcat vznikl vlastně jako jakási pojistka jistící program Corsair a jak se později ukázalo, byla to velmi důležitá pojistka. Vlastní objednávka byla zadána v polovině roku 1941, ale vývoj probíhal pomalu, protože velitelství letectva nepočítalo s bezprostředním ohrožením Spojených Států válkou a navíc se předpokládalo, že jeho předchůdce Wildcat, je zatím dostatečně výkonný. Jako letadlo vycházel Hellcat, jenž byl označen jako XF6F ze svého předchůdce F4F, tedy Wildcatu. Obě letadla si byla velice podobná, větších změn doznalo jen křídlo. Jinak byl trup i ocasní plochy prakticky shodné s těmi na Wildcatu, jen byly patřičně zvětšeny. V letounu původně zastavěný motor Wright R-2600-10 Cyclone 14 se ukázal být jako nedostatečně výkonný pro pohon tak velkého a těžkého stroje, jakým Hellcat byl a ten byl tedy brzy nahrazen motorem Pratt&Whitney R-2800-10, který byl prakticky identický s motorem Republicu P-47 nebo Voughtu F4U. Byl to opravdu “ultimátní” motor. Prototyp Hellcatu poprvé vzletl v průběhu bitvy o Midway (6.1942), ale do služby se první sériové stroje dostali až počátkem roku 1943 v barvách eskadry VF-9 na palubě letadlové lodi CV-9 - USS Essex. Avšak první soubor s japonsci, byl zaznamenán až v srpnu téhož roku. Byla to loď USS Yorktown a její stíhací squadrona VF-5. A právě tehdy začala doba panování Hellcatu v tichomoří trvající až do konce 2. světové války. Byla to verze F6F-3, později nahrazovaná podobnou, ale aerodynamicky čistější verzí F6F-5 s novým motorem se vstříkováním směsi do motoru, což umožnilo krátkodobé zvýšení výkonu až o 10%. Výzbroj byla standardní - 3 kulometry Browning M2 ráže 12,7mm v každém křídle. Pod letoun mohla být zavěšena přídavná nádrž, nebo směsice různých nřízených raket a bomb.

Hans Joachim Marseille

(pozn. promiňte, že jsem dnes nenapsal něco speciálního, toto je moje slohová práce z 2. ročníku gymnasia, ale dostal jsem z ní jedničku, tak tedy... :-)

Hans Joachim Marseille, stíhač, legenda, člověk... Byla to jedna z vůdčích osobností celého německého tažení na severu Afriky. Téměř každé ráno vzletal se svým strojem vstříci nejisté budoucnosti. Marseille byl meteor. Za svou krátkou kariéru dosáhl významných úspěchů. Byl trumfem německé propagandy. V řadách spojeneckých pilotů vzbuzovalo jeho jméno jen strach a nejistotu. Marseille byl eso, které nemá v historii letectví obdoby.

Jak tedy vypadal jeden z největších bojových aviatiků druhé světové války? Marseille byl idolem žen. (na druhou stranu moc nepřipomínal ideálního Árijce) Obličej měl snědý a celkově připomínal spíše Itala nebo Španěla než Němce. Své světlé vlasy nenosil jako typický voják - sestřížené nakrátko, ale hezky podle vlastního vkusu - delší a vždy nagelované. Jak sám říkal, více se to líbilo holkám. Oči měl hnědé a vždy mírně přivřené. Jeho pohled ale doslova probodával za živa. Ale nebyl to pohled zabijáka, byl to pohled mladého a přímého muže. Naproti tomu jeho ústa byla se vždy smála a jeho „oběť“ uklidňovala. Když se mě zeptáte co nosil na sobě nejraději, tak vám to neřeknu, mohu říci pouze to, co nosil nejčastěji. Na letišti byste ho nejčastěji zastihli v kraťasech a košili s krátkými rukávy. Oboje barvy khaki. Byla to standardní výbava pilotů létajících v barvách Luftwaffe na africkém kontinentu. Jeho vlasy ale často překrývala jakási přílba, sloužící jako ochrana proti zřítajícím slunečním paprskům. Často v této výstroji dokonce bojoval, jen si nandal padák, naskočil na křídlo, z něj do kabiny a už byl ve vzduchu - Marseille.

V dnešní době cítím k tomuto famóznímu pilotovi úctu, ale nebylo tomu tak vždy. Jeho největší mínus pro mě bylo, že se narodil jako německý syn německých rodičů. Jednoduše řečeno to byl Němec. Asi nikomu se doma nevtloukalo do hlavy, že Němci byli dobří. Spíše nám bylo vštepováno, že to snad ani nebyli lidé - stroje na zabíjení jdoucích jen po další kořisti. (to nám samozřejmě nikd kritiku a nenávisť nebo ne?)

Mé uvažování o problému, nebo spíše nesnášeni Hanse Joachima ukončila až další kniha. Byla to první kniha (kterou jsem četl) z druhé strany. Kniha o JG27, jednotce, kde Marseille zašil svůj náhlý vzestup i pád. Když se stal vojákem, byl to vlastně ještě více kluk.

Když přišel to této eskadry, měl jako voják velice šp atnou pověst a ani jako společník nebyl nikterak oblíbený. Byl pyšný. Považoval za důležité své známosti s hvězdami tehdejšího stříbrného plátna, ale právě jeho vychloubanost asi ostatním vadila nejvíce. Ale jednoho dne dospěl. Společně se svými kamarády chodil do měst za děvčaty, začal vyznávat jiné hodnoty než byly hvězdy a vlastní úspěchy. Začal vyznávat nejvyšší hodnotu a tou je přátelství. Rozhodně to nebyl zlý člověk. Nikdy nevystřelil po letci na padáku a také nikdy nemřel na kabinu stroje stroje svého soka. Jak jsem již řekl, byl to přímý a čestný mladík, který sice občas nadřizeně trápil svým „co na srdci, to na jazyku“, ale všichni kamarádi ho brali za výborného kámoše, který je nenechá v maléru, i kdyby za to měl zaplatit vlastním životem. Mnohokrát od svých kamarádů odháněl Angličany tak, že v jejich těsné blízkosti proletěl vysokou rychlostí (samozřejmě, když neměl možnost zamířit a sestřelit je), v takovém okamžiku hrozí srážka a jen trochu rozumný pilot si rozmyslí, jestli se uhně nalétávajícímu cizímu stroji, nebo raději poletí za svou kořistí a zasadí jí úder. Marseilleovi kamarádi nepochybovali o tom, že by jejich velitel a přítel kvůli jejich životu vsadil ale i dokonce položil i život svůj. Nebál se smrti a nikdy se jí nestihl moc přiblížit. Nebyl to dobrý velitel. Na velitele byl moc nerozvážený a divoký, ale právě to na něm jeho piloti obdivovali. Byl pro ně symbolem.

Co z tohoto pilota plyne za poučení? Můžeme člověka posuzovat jen podle jednoho pohledu, nebo si jej vzít pod drobnohled. Musíme si uvědomit, že nic není bílé ale ani černé. Všechno nakonec zaujme jen jeden z mnoha odstínů šedi. Marseille byl toho jasným příkladem. Na jedné straně nenáviděný zabiják a na straně druhé kamarád, za kterého byli jeho opravdoví přátelé schopni riskovat i život, stejně jako by on v jejich prospěch vložil do hry život svůj.

Smrt. Odvážného mladíka zastihla v kabině nového stroje s označením žlutá 14. Technická závada motoru. Kouř se vyvalil do kabiny, ale statečný Marseille dotáhl poškozený stroj až nad vlastní území, kde se mu podařilo odhodit překryt kabiny, ale jeho tělo narazilo do směrovky zmrzačeného stroje a bezvládně dopadlo na zem. Zemřel v 22 letech, na svém kontě měl 158 sestřelů ale sám nebyl ani jednou poškozen. Tak skončila Afrika Stern...dříve nenáviděný zabiják, později rytíř nebe - Hans Joachim Marseille.

Z archivů - sniper

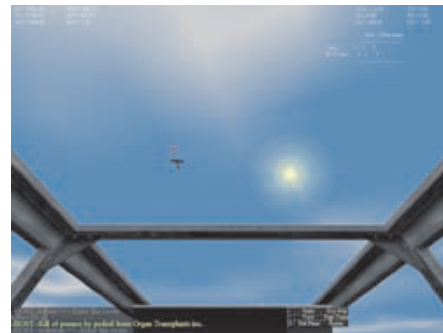
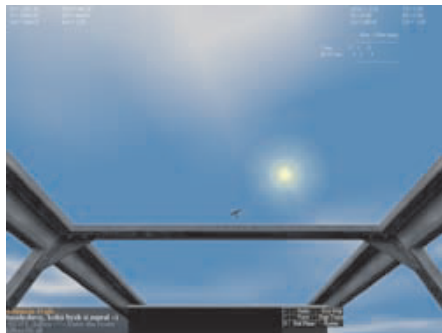
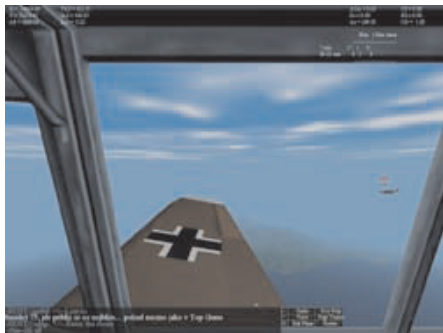
“ Achtung, Jabos!!! “

Slunce se pomalu sklánělo k obzoru a já se se svým Th underboltem připravoval na přistání. Byl jsem napůl cesty domů, nepotkal jsem žádného nepřítele, byl jsem tedy trochu zklamán z neúspěšné stíhací mise. Potkal jsem ale jiného pilota, který na tom byl zjevně podobně. Byl jím Pepé. Ani jeho Thunderbolt nepoznal, co je to vystřelil z palubních zbraní. Ale nemohli bysme to být my, šikovní Lioni, abychom něco nevymysleli. Rozhodování nebylo nikterak dlouhé. Bok po boku jsme vyrazili k nejbližšímu letišti nepříteli, kde byl podle rádia hlášen slabý provoz. Než jsme tam dolétli, byla nepřátelská letadla v nedohlednu. Alespoň jsme se mohli pokusit potvrdit pověst Thunderboltu, jako nejlepší bitevní stíhačky USAAF. Rozdělil jsem nám cíle - flaky. Já jsem si navíc vzal na starost radar, protože pod mým trupem visela bomba. Oba jsme se současně spustili k zemi. Slyšel jsem výbuch 40mm flaku, který Pepé úspěšně zlikvidoval a koneckonců ani výbuch radaru na sebe nenechal dlouho čekat. Vybírám střemhlavý let, v tom letadlem zatřesou v krátkém intervalu dva výbuchy. Koukám na levé křídlo, dvě velké díry. Naštěstí se nejedná o kritické zásahy, ohrožující základní letové funkce, ale bohužel byly zasaženy všechny 4 kulometry v levém křídle a tím vyřazeny z činnosti. Byl to flak ráže 20mm co si mě takhle podal. Teď se musím snažit i s poškozeným strojem asistovat Pepému v ničení ostatních flaků. Další reakce Němců na sebe nenechala dlouho čekat. Dva Messerschmittů Bf 109G-6 vystartovali. Jeden se sotva odlepil a už byl zasažen mojí smrtící palbou do nádrže, po chvíli explodoval. Pepé si snadno poradil s druhým Hunem. Pokračujeme v ničení flaků, můj letoun byl několikrát zasažen a bohužel i do motoru, ze kterého začal unikat olej. Pepému se stala stejná patálie.

Musíme oba přerušit útok a vracíme se k letišti, zanechávaje za sebou zmrzačené letiště, ale bohužel také vlečku vlastního oleje. Bohužel, motor vysazuje a já se připravuji na tvrdé přistání. Vidím víceméně rovnou louku, na obzoru se už rýsují letištní budovi. Znáám to tu, tohle je dobré místo na nouzové přistání. Vysouvám klapky a sedám jen malý kousek od Pepého taktéž rozstřílené mašiny. Letadlo sebou ještě párkrát šklublo, než se zastavilo a já mohl vyskočit z kabiny. Dostal jsem 8 zásahů 20mm flakem a dlaších téměř 30 zásahů způsobených 12mm flakem nepřitele.

Top Gun :-)))

Jistě většina z vás viděla tento americký snímek s Tomem Cruisem v hlavní roli. Viděli jste tu scénu s Migem? No, ale to by nemohli být dva šikovní Lioni, aby neudělali to samé, až na to že v letadlech o 30 let starších, v letadlech, kterým můžete dlouhým letem na zádech zadřít motor, v letadlech, které nemají zdaleka takový přebytek výkonu jako F-14 Tomcat, v letadlech s výrazným vzepětím křídel, jejichž pilotáž na zádech je dosti obtížná, ale vždyť to všichni znáte :-)



Příště:

Téma: vždy neznámé :-), zpovídáním pilotem bude (snad) Pepé, letadlem čísla bude všemi nenáviděná Čajka (I-153) a pozor, přijde i něco úplně nového. Rozhovor se španělskou pilotkou Elenou (-elena), takže se máme určitě na co těšit...:-)

Pod čarou ...

Číslo 6, bohužel zatím asi nebude převedeno do tisknutelného "word" formátu, ale snad již číslo 7 půjde, snad.

Stále platí má žádost o pomoc s přípravou dalších čísel ke všem ostatním pilotům, příspěvky mohou být jakékoliv: zajímavý snapshot, popis nějaké společné akce, povídání o pilotech...atd. Moje básnické střevo není nevyčerpatelné...:-)

Závěrečné díky za pomoc s přípravou čísla tentokrát patří Cometovi, za to, že je se mnou ochotný zkusit pitomostí typu TOP GUN :-)