



Co mi dokáže dokonale pokazit náladu: (aneb nikdy nekončící diskuze)

Znáte to asi každý. Je hluboká noc a vy máte za sebou další odlétané hodiny. Já jsem na konci prvního dne v Doře měl celkem 49 sestřelů a chtěl jsem sestřelit ještě padesátého jubilanta. Jistý RED pilot Andrei se vybavoval o něčem v rádiu - tuším, že si chtěl zabojovat. Protože mi ten den už asi 3x posloužil jako cíl, tak jsem se ho vůbec nebál. Dohodl jsem si s ním místo střetu a výšku. (A také to, že budeme jeden proti jednomu.) OK. Beru Doru, 50% paliva a už startuju směrem k místu střetu. Už mám výšku 4km (na které jsme se dohodli) a jsem cca 3 minuty od místa střetu. Najednou vidím asi o 2km výš dva "Rudé", říkám si, že budu muset poslat Andreovi zprávu, že boj ruším, protože jsem napaden a musím zmizet. Ale nestihám... jeden yak se na mě spouští. Dělán úhybný manév. Výšlo to yak se dostal přímo před mě zbraně: ratata bum - 50. sestřel je tu! Bohužel nedávám pozor (nebo jsem možná zapomněl) na toho druhého yaka. Štěstí mě opustilo. Jediný zásah 20mm kanonem ničí motor mé Dory. Potlačuji letoun a střemhlavým letem s černou stuhou pod trupem opouštím bojště. Kloužám k letišti a doufám, že ten pilot yaku má svou hrdosť a nepůjde po bezbranném stroji. Zmýlil jsem se. Jeho prvnímu útoku se celkem lehce vyhýbám. Ale při pokusu o další úhybný manév ztrácím rychlost a narážím do země. "fucida was killed by andrei" COŽE????!!! Ve dvě hodiny v noci jsem třisknul pěsti do klávesnice. Říkám si, to snad není možný. Bohužel bylo. Ten ... (nechci ho nazvat pilotem) si se mnou domluví souboj, ve kterém máme dohodnuto vše: výšku i místo. Řekl jsem mu, že tam přiletím od F35 (jestli se nepletu...), ať počká. A ten parchant zneužil všeho co mohl. Napadl mě spolu s wingmanem "napůlcesty" a s dvěma km navrch. A pak mě ještě sejmé když černě kouřím po jeho šťastném jednom zásahu. To jsem si nenechal líbit. Začala hádka. On a jeho wingman Mart vs. já. Hádali jsme se v radiu možná pět minut...

Tohle mi dokázalo zkazit náladu z jinak docela úspěšného dne.

Naštěstí stále létají také piloti gentlemani. (Doufám že za ně můžu považovat každého z nás Lionů): Tady je pár případů pilotů, kterých si cením jako gentlemanů a kteří nejsou členy Lions:

Dedeye: když viděl, že se mu podařilo ustřelit mi obě křídélka, napsal do rádia, že jsem volný a navíc mi poradil (i když jsem to věděl...) ať to řídím pomocí směrovky a letím na nižší výkon, že se to lépe řídí.

Manoce: několik soubojů ještě v české aréně: když viděl, že mé letadlo je neschopno boje, nechal mě taktéž uletět. Jsem si jistý, že by měl možná dvakrát tolik vítězství, kdyby nás nenechával žít.

Zapomněl jsem jméno, ale byl to pilot 306. polské: Dali jsme si souboj (místo výška). Já P38F on A6M. Při HO se mu podařilo zničit můj levý motor. Tento pilot nejen že mě nechal jít, ale on mi dokonce dělal COVER!!! (odháněl přes radio další GOLDy, kteří by po mně šli) Dovedl mě až k letišti, kde jsem v pořádku přistál. Když se otáčel směrem ke svému letišti, mu následkem poškození ve vzájemného boje upadlo křídlo...



Jak to vidím já ...

HOUSEM" - Náš nejnovější pilot...:

1. Jak ses vlastně dostal k WarBirds ?

Takže k warbirds som sa dostal asi pred 2 rokmi vďaka nevovi ale to bol len tyzdnovy test a potom som toho nechal. Pred par tyzdnami sa mi nevo pisal

o tom ze lieta vo vasej letke a tak mi to nedalo a znovu som stiahol a nainstaloval WB a som tu.

2..Co tě přivedlo mezi "Lions" ?

Myslím ze som v 1 odpovedal aj na 2 :o)

3.Co se ti na letani v SQ líbí?

Vsetko - kratke a vystizne.

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

Nie ze by sa mi to nepacilo ale este proste nemam vas skill a tak mam niekedy problem co a ako.

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

Vo WB mam odlietane velmi malo a este nemam oblubene lietadlo ale z Goldov sa mi v celu lubi Mezek109 a od Redov zatiaľ Mig a Spit ale v celu sa tesim aj na bombry.

6.Co me v SQ chybi ?

Nic

Z archívů - stíhač stíhačů

Adolf Galland se narodil v roce 1912 v Německu, ale jeho příjmení naznačuje, že jeho předci pocházeli z Francie. Galland toužil po létání již od dětství, ale kvůli Versailleské smlouvě to v tehdejší Německu bylo velmi složité. Byla jen jedna možnost: Kluzáky. Dosáhl dokonce světového rekordu v době letu. V roce 1936 byla založena tehdy ještě utajená Luftwaffe a mladý Galland do ní vstoupil. vojenský výcvik prodělal v Itálii, kde jej cvičili Italští instruktoři (podle Gallanda a jiných se k nim chovali jako kdyby vůbec neuměli létat). V roce 1937 odešel s légii Condor do Španělska, kde bojoval jako bitevní pilot na stíhacích bitevnících Heinkel He51. Když odtud odcházel (těsně se minul s prvním nasazením Bf 109). Hledal se vhodný nástupce tohoto schopného pilota i velitele. Prvního "následníka" Galland okamžitě zamítl. Druhého přijmout musel: Byl jím Werner Mölders. Po této anabázi se na Gallanda začalo koukat ne jako na stíhače, ale jako na bitevního pilota. V jeho žilách ale vřela krev stíhače. Jeho posledním úkolem ve funkci bitevního pilota a velitele byl plán na obsazení Československa...dokonce i v Polsku létal Galland stále jako bitevní pilot! V té době měla bitevní letadla ještě otevřenou kabinu a Gallandův přítel, který byl doktor, napsal, že má revma (což samozřejmě nebyla pravda), a proto nesmí létat v otevřené kabině. A rázem byl u stíhačů. Stíhací kariéru začal v JG27, kde dosáhl sedmi sestřelů. V Bitvě o Británii už létal s JG26 ve žlutonosých 109E. Jeho hvězda začala strmě stoupat. V BoB byl druhý mezi německými stíhači (dosáhl asi 40 sestřelů). Po skončení BoB byl z Gallanda už komodor JG26. V roce 1942 byl Galland jmenován generálem stíhačů (Několik dní před ním byl pro tuto funkci jmenován Werner Mölders, ale ten se zabil při letecké nehodě.). Galland dostal zákaz letů,

který docela často porušoval, ale vítězství z té doby samozřejmě nemohl nechávat potvrdit. Jako velitel stíhačů se mu podařil obdivuhodný kousek. Operace Donnerschlag. Jeho stíhači dokázali ochránit německý konvoj proplouvající kanálem. To se nepodařilo nikomu za posledních 250 let!!! Bohužel to byl poslední výrazný úspěch. Jeho vztah s Göringem byl velice napjatý. Duu Göring Hitler se dařilo postupně likvidovat šance na obranu Německa. Galland proti nim nemohl nic dělat. Měl nastrojované velké skupiny stíhačů na ochranu proti nalétávajícím svazům, ale ty podle Göringa tímto způsobem použity být neměly... Galland měl další velké eso: Me 262. Toto letadlo mohlo být bojově nasazeno od roku 1943, nicméně nestalo se tak. Dokonce na Hitlerův osobní rozkaz (po probrání problematiky s Göringem) nechali nedostížné Turbo předělat na nedostížný, ale neúčinný bombardér. To vedlo ke "konečné" hádce, po které byl Galland sesazen z funkce generála stíhačů. Dostal ale svou šanci: Jednotku o síle jedné letky vybavené Messerschmitty Me 262. Vznikla tak JV44 letka expertů, ve které na konci války bojovala většina z nejlepších německých es. Na Me 262 dosáhl Galland svých posledních sedmi sestřelů. Válku skončil v lazaretu s poraněným kolenem. Všeobecně se má za to, že tyto elitní piloti dosáhli mnohem více sestřelů na Me 262, ale ke konci války jich zůstalo mnoho nepotvrzeno... Galland tedy dosáhl ve druhé světové válce 103 sestřelů. Byl mezi prvními o posledními letci, kteří brázdili nebe nad Evropou. Po druhé světové strávil dva roky ve vězení. V roce 1947 přijal argentinskou nabídku a spolu s Hansem Ulrichem Rudelem a Wernerem Baumbachem odešel jako poradce při vzniku argentinského letectva. Když se v roce 1954 vrátil do Německa, tak do nové Luftwaffe už nenastoupil. Létání ale neopustil. Koupil si sportovní Beechcraft Bonzanu a stále hodně létal. Říkal, že sice není tak žhavý jako Me 262, ale že i on je už o něco starší...

Adolf Galland zemřel v roce 1996.

“ F4F Wildcat, FM2 “



První ze série koček firmy Grumman byl F4F Wildcat. Byla to nejlepší spojenecká námořní stíhačka z počátku války. Přesto její výkony nebyly nikterak oslnivé a japonské Zero se Wildcatu mohlo doslova smát do očí. Ale většinou nic není tak špatné, jak se může zdát na první pohled. Na Wildcatu je vidět odlišný přístup ke konstrukci námořních stíhaček. Zatímco japonské Zero disponovalo téměř všemi výkonostními trumfy, malý Grumman vsadil na odolnost konstrukce. Tato vlastnost získávala tak velkou výhodu, kolik bylo letounů ve vzájemném souboji a dá se říci, že při soubojích, kdy se kolem sebe motala stovka letadel, měl už F4F (při použití správné taktiky) výhodu. To ovšem neznamenalo, že Zero přestalo být nebezpečné, stačilo malé zaváhání, malá nepozornost wingmana a z Wildcata se stala padající hořící rakev. Jak jsem již řekl dříve: výkony byly proti Zeru nic moc, ale dost se dalo zachránit správně zvolenou taktikou a spoluprací. Výzbroj byla na svoji dobu značně nadprůměrná a představovala pr jakékoliv letadlo japonského císařství značnou hrozbu. (F4F-3 a FM2 4x12,7mm 1720 nábojů; F4F-4 6x12,7mm 1440 nábojů). Wildcat byl vyráběn ve čtyřech hlavních verzích (ve WB jsou tři) původní F4F-3, modernizovaná těžší F4F-4, která měla slápečí křídla a další dva kulometry navrch a FM1 a FM2 vyráběné firmou General Motors. U FM1 i FM2 byl použit výkonnější motor a staré křídlo z F4F-3, zároveň byla zvětšena směrovka. Pod Wildcat šly podvázat také 2 přídavné nádrže nebo 2 100lb bomby. U verze FM2 pak 2 250lb bomby a 6 raket HVAR. Řada F4F sloužila od začátku války v pacifiku do doby než jej začal střídat “větší a výkonnější Wildcat” - Hellcat. Na začátku roku 1944 už nebyla jediná letadlovka vybavena těmito stroji. Ale to ještě neznamenalo konec pro Wildcaty: byla tu přece modernizovaná FM1 a především pak “Mocná” :-)) (comet chápe...) FM2, která sloužila na malých letadlovkách chránící konvoje až do konce války.

Největším esem Wildcatů je Joseph Jacob Foss, který na Guadalcanalu sestřelil 26 nepřátelských strojů, sám byl několikrát těžce poškozen. Další sestřelý přidal později s Hellcatem. Nejvíce nepřátel v FM2 poslal k zemi Ralph Elliot (9), sloužící na letadlové lodi USS Savo Island.

“Prostě úspěšný let...”

Zase jedna Jabo mise skončila neúspěchem... co teď? Bukin píše, že dá poslední let a končí. OK. Půjdem si zalovit :-). Když roluji po dráze, Bukinův Wildcat se již vznášá o pár metrů výše. Zadává kurz a já letím za ním. Ač máme stejně paliva, tak se mým mechanikům nepodařilo seřadit motor tak dobře jako těm bukinovým a jen stěží držím se svým velitelem krok. Každou chvíli míváme nějaké stroje, ale jsou to jen naši piloti. Hurricany, Spity i Raty, jen žádný nepřítel. Už pomalu přestávám vnímat velitelova hlášení o dotech. Když v tom: Contact. Vidím ho, má nad námi výškovou převahu. Byla to Bf 109E. Nejdříve zaútočila na mě, ale pilot se našťásti netrefil. Předlétl mě, ale neměl jsem rychlost abych mohl správně zaměřit. Ale Bukin jí měl. Viděl jsem sice zásahy dopadající na šedý trup stodevítky, ale nejevila žádné stopy poškození. V tu chvíli se na scéně objevila druhá Bf 109, která si mě ani Bukina nevšímal. Mohl jsem tedy zaměřit do již lehce poškozeného Messerschmittu. Letoun explodoval a já téměř vlétl do jeho trosk. V tu chvíli se do nás pustila také druhá Bf 109, ale Bukinovi se s trochou štěstí podařilo prostřelit olejovou nádrž nepřítel a ten vyrázil směrem domů. Nechali jsme ho jít. Dorazili jsme až nad nepřátelské letiště. Další 109 pod námi... Velitel útočil první, já čekal nahoře. Zasáhl stodevítku krátkou dávkou a ta na něj upoutala svou pozornost. Ale očividně zapomněla na mě. Střemhlav jsem na ni zaútočil. Vyslal jsem dlouhou dávku, ale nějak jsem se nemohl trefit. Nepřítel se stále více přibližoval ke stíhačce Bukinově. Teď to nesmím zvorat řekl jsem si a stiskl spoušť. Detekoval jsem řadu zásahů do 109ky a několik částí které z ní odpadly. Výborně, povedlo se. Teď už nás neohroží. Můžeme ho sice dodělat, ale necháme jeho zmrzačený stroj uniknout. Zásoby paliva jsou již malé a my se vracíme k letišti. Bukin je bez sestřelu. V rádiu uslyším další hlášení o neidentifikovaném letounu. Je to nepřítel. Japonská stíhačka typu Zero. Bukin se na něj střemhlav vrhá, já jdu za ním. Tachometr ukazuje 660km/h. Japonský pilot nás očividně nezaregistroval. Z bukinových zbraní šlehá oheň. Desítky kulek narážejí do trupu křehké japonské stíhačky, které téměř okamžitě upadá křídlo. Teď už musíme letět přímo k základně. Zásoby benzinu v obou strojích jsou již téměř vyčerpány. Nad naším letištem se prohání několik strojů a my nevíme, jestli to jsou naši nebo cizí. Nemáme jinou možnost, musíme to risknout. Oba už letíme jen na benzinové výpary. Bukin dává rozkaz ať přistanu, ale já mám o něco více paliva, tak říkám ať jde nejdříve on, já ho kreuju. Byl to planý poplach, všechna letadla nad naším letištem jsou spojenecká, teď můžu i já v klidu přistát.

četař Fučida 1st Czech Lions

Pod čarou ...

Tak, páté číslo je tu, napište, jestli se vám líbilo...

Chtěl bych na tomto místě ještě dodatečně poděkovat Manikovi Jasandovi a Hausemovi za pomoc při tvorbě “New Lions page” i těchto novin. Díky.