



# No. 11

(duben - květen 2003)

11.6.2003

*Občasník o pilotech a pro piloty 1st Czech Lions & Recruit a pro všechny jejich příznivce i nepřátele.*

## - Úvodník, aneb básnické střevo mé, kde jsi?! :-) -

LT11, které právě začínáte číst je vlastně unikátním číslem. Je v něm hned několik rekordů :-). Vedle toho, že je rekordně dlouhé a je v něm zatím nejvíce obrázků, tak má i několik jiných zajímavostí. Například nejdelší doba, po kterou vznikalo. Začátkem dubna jsem udělal malý základ budoucí jubilejní "desítky", v té době jste ještě ani neměli možnost vidět starší LT9... Takže se vlastně zdá, že jsem začal včas. Jenomže potom mě napadla myšlenka pojmout LT10 úplně jinak. Tak jsem vzal rozepsané číslo, přejmenoval jej na LT11 a dál pokračoval na jubilejním čísle novin. Nebyl jsem si ale zcela jistý, zda se bude "zvláštní" desítka líbit, a proto padlo rozhodnutí, že vydám LT10 i 11 najednou. Rychle posílám desítku Bukinovi na předělání do PDF. To může být tak v polovině května. Už tam mu slibuji, že LT11 pošlu bleskem "zítra" :-). Ale ač je číslo tak z 80% hotové, tak se pořád nějak nemám k jeho dokončení... a jsme u druhého velice zajímavého rekordu: 3x psaný úvodník a pokaždé o něčem úplně jiném. První byl o odchodech a návratech, o hledání ztracené formy. Druhý byl o porovnání WarBirds a jiné onlineovky Ultimy Online, no a třetí právě čtete. Moc doufám, že ho nějak dopíšu a nebudu muset příští označit jako NO.4 pro LT11 :-). Ale problém s nenapsatelným úvodníkem nebyl jediný. Do toho všeho zmatku s odkládáním navíc začal Clone předělávat naše stránky do "funkčnějšího" obalu, což nám sice ulehčí práci (a to dost výrazně), ale zároveň předělal i LT... a jak mi sám přes ICQ psal, tak to byla pěkně monotónní prácička. Chtěl jsem mu to ulehčit, aby už téměř dokončené nové LT nemusel taky předělávat, a proto jsem je převedl do jiného HTML editoru (Dreamweaver), kde by to už mělo být OK - hlavně by se měla zmenšit velikost takto upraveného plátku. Tím ale problémy ještě zdaleka neskončily. Mám doma nové připojení a řekl jsem si, že u té příležitosti toho všeho instalování naformátuji přečpaný HDD. Půjčuji si od kamaráda jiný na zálohování. Všechno to vypadá dobře, windows jsou rychlejší, aplikace také. Jenže já si nezálhoval nejnovější rozhovor s bombardákem Nightem, teď od něj musím znovu získat odpovědi, znovu je přeložit a kopnout je na jejich obvyklé místo na konci Lion Times.

Ještě jedna poznámka na závěr: všimněte si tabulky na konci LT - je tam pětice nejčastěji pišících pilotů. Jestli se tam chcete dostat i VY, tak musíte někoho z nich odsunout. A víte jak na to? Určitě Ano.

PS: Svěřil jsem se Clonemu s problémovým úvodníkem a on mi navrhl ať napíšu jako narážku na vstup do EU: Dneska si ještě můžeme odstřelit pár Němců a za tři dny už budem střílet do vlastních :-)))

## Jak to vidím já ...

Minule zde byly představeni velitelé tří českých WarBirds squadron - Bohemici Avitores, VCAF a Pipes from G...ale pořád chyběl ten z pohledu naší letky asi nejvýznamnější. Od doby, co jsem nastoupil do recruits vedli letku především dva muži - Bukin a Tramp. Nevěděl jsem, koho z nich vyzpovídat. Nakonec rozhodl detail - bukin už v LT jednou byl. Tak tedy, jeden z vůdců naší největší letky - **Tramp**:

1) Jsi zakladatelem letky, co a kdy tě k tomu vedlo, proč jsi se nepřidal k některé z již fungujících squadron?

Hmm... jako asi většina z nás i moje kroky k WarBirds vedli skrze DFLY-ho a jeho českou arenu. Jemu patří i po těch letech velký dík za všechny moje převážně "padací" začátky. Na přelomu roku 2000-2001 mě jistě "provozní" důvody, kdy česká aréna dočasně nefungovala donutily začít létat v té době už zcela fungující a zaběhlé ruské FH aréně. Po počátečním poletování jen tak sám, nebo v hloučku pár známých z české arény, kteří byli stejně jako já donuceni buď WB nelétat nebo "změnit lokál", mě fascinovala podívaná, kterou tenkrát před mýma očima předvedla letka pilotů, tuším že byli z 228-ky, kteří se najednou společně objevili snad v 10-15 Aircobrách nad naším gold Big fieldem, během snad 1 minuty ho zavřeli. Mě v mém ZERU, s kterým jsem chtěl hrdinně naše letiště ubránit sejmuli pochopitelně během prvních 10 vteřin svého útoku a já pak mohl jenom se zavistí pozorovat z věže, jak jim v poklidu přiletěl dopravní letoun který doprovázeli 2 spity, vysadil výsadek a letiště bylo jejich. V té chvíli jsem si řekl, že toto co dokáže pár Rusáků, bude pro nás, "ostřílené" harcovníky z české arény vlastně hračka, že bude stačit dát se do hromady a pak to půjde samo. Jak sem se tenkrát mýlil! Založení SQ 1.st Czech Lions na přelomu roku 2000/2001, které za vydatné pomoci (co, kde a jak) SKYWOLFA (díky tobě COMETE!) nedalo dlouho čekat. Bylo vlastně sice tím prvním a důležitým krokem v historii letky, ale zdaleka ne tím nejtěžším.

2) Byla pro naši letku nějaká jiná squadrona vzorem?

Řekl bych že ani ne, většina, nebo snad skoro všichni z prvních členů SQ v žádné letce nelétali a tak jsme šli tak říkajíc svou vlastní cestou, cestou zkoušek a mnoha omylů.

## - Heinkel He 177 "Greif" -

Heinkel He 177 byl typem letounu v Luftwaffe velice neobvyklým. Na počátku války se německá taktika tzv. Blitzkriegu soustředila spíše na rychlé útoky pozemní techniky a letectvo fungovalo spíše jen jako podpora nebo nanejvýš k bitevním úkolům. Zpočátku se jevila jako dobrá, ale to jen do té doby, než se mezi Německem a jeho soupeřem objevil problém, který nebylo možno vyřešit za pomoci Guderianových tankových svazů. Ano, byl to kanál La Manche oddělující od sebe ostrovní království Velké Británie a okupovanou Francii. Britové nereagovali na nabízené spojenectví s Němci a tak vlastně začala největší letecká bitva v dějinách.



Ta prověřila vlastnosti tehdejších strojů do nejmenších detailů. Německé stíhačky Bf 109 byly výborné záchytné stroje, ale jejich velice krátký dolet jim neumožňoval krýt bombardéry dostatečně dlouho. Bf 110 byla moc těžká na souboje s lehkými Hurricany a Spitfiry prvních verzí. Naopak britské stíhačky byly v rolích záchytných strojů úspěšné - ale naplno se projevila naprosto neúčinná výzbroj proti bombardovacím letounům. Němci používali tři základní typy: Heinkel He 111, Junkers Ju 88 a Dornier Do 17. Byly to sice kvalitní taktické bombardéry (v případě Ju 88 dokonce jeden z nejlepších), ale pro velkou leteckou bombardovací ofenzívu to nebylo pravé ořechové. Jednak neunesly tak těžký náklad, jednak neměly dostatečnou obrannou výzbroj a koneckonců ani celkovou odolnost. Ideálním těžkým bombardérem mohl být He 177...mohl.



Požadavek od ministerstva letectví byl dán již v roce 1936. Úkolu se zhostila firma Heinkel. Nový stroj měl být schopen donést 2000kg bomb na velké vzdálenosti rychlostí blízké maximální rychlosti tehdejších stíhacích strojů. Bylo vypočítáno, že pro takový výkon by bylo zapotřebí mít motor o výkonu alespoň 2000hp, což ve druhé polovině třicátých let bylo takřka nemožné. Nakonec bylo zvoleno jediné možné řešení. Spojit dva motory DB 601 - a vznikl DB 606 o obrovském výkonu 2900hp. Jenže do tohoto všeho projektování a zkoušení přibyl další požadavek - letoun musel být schopen bombardovat střemhlav, tedy jako Stuka. Z dnešního pohledu se to jeví jako šílenost, ale v tehdeším Německu očividně bylo možné skoro všechno. Musel být vyztužen trup, na řídla přibýly brzdící klapky.

3) Je tady spousta nových pilotů, jak vypadala letka na svém počátku? Jaká byla náplň misí? Jaká byla morálka pilotů, jaká byla nálada při společných akcích? Byly v počátcích nějaké závažné problémy, které se později podařilo vyřešit?

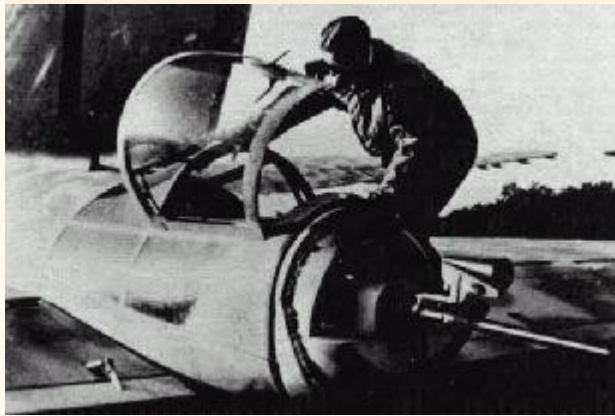
Jak vypadala? Skoro stejně jako teď, dost často naše akce připomínaly "včelí roj". Hemžení a poletování v jednom chumlu. Nutno podotknout, že nebylo výjimkou po společném startu během letu poztrácet cestou 2-3 piloty. Někteří narazili do země nebo moře při letu nízko nad zemí, jiní dokázali za tak kratičkou dobu ztratit z dohledu ostatní a "zakufrovat". Zkrátka začátky. Bylo to období, kdy se do SQ dostal každý, kdo projevil zájem a podle toho to v zásadě vypadalo. Myšlenku přípravné letky Recruit jsme uvedli v život až později, kdy se ukázala nutnost alespoň částečně nové piloty připravit - oddělit zrno od plev... Ještě bych rád připomenul, SQ od svého začátku létala asi víc jak půl roku pouze na straně GOLD. Po našem příchodu do ruské arény byla totiž zoufalá a skoro neustálá převaha pilotů, kteří létali většinou na straně RED. Navíc už byli organizovaní v dobře fungujících SQ a tak obraz bitev byl většinou ve znamení útoků red letadel na goldovská letiště. Sice mě to stálo něco přemýšlení a úvah, zda je vůbec správné, aby Čech, příslušník národa s takovou historickou tradicí perutí bojujících za války proti Německu "zradil odkaz svých předků" a bojoval tady na straně "zla". Naštěstí brzo zvítězil zdravý rozum a vnitřně přesvědčen o tom, že jde pouze o hru a zábavu, rozhodl jsem se pro gold stranu.

4) Kdy se ze začínajících Lvíčků stali mocní Lvi, aneb odkdy si myslíš, že je naše letka známá?

Asi od té doby, kdy se většina lidí začala snažit létat ne "na sebe", ale kdy začali být ochotní podřízovat se rozkazům při společných akcích, když zkrátka naše snažení začalo mít alespoň trochu řád. A navíc nejen společné akce, ale minimálně stejný, ne-li větší podíl pro získání renomé Lionů v aréně patří zejména jednomu jedinému pilotovi. Já osobně ho musím obdivovat za jeho pilotní umění, za klid a přehled při velení, za nesmírnou obětavost a ochotu a častokrát přímo Sisyfovskou snahu při organizaci ne vždy poslušných a ochotných členů SQ. Jestli já sám mám nějaký malý podíl na zrodu SQ, Bukin z ní pomohl a udělal to co je. Jednu z nejlepších. Děkuji ti Bukine !

5) Jak jsi se díval z pohledu vůdčí osobnosti v letce na hromadné odchody zkušených pilotů koncem roku 2001 a počátkem 2002?

Pochopitelně mě to netěšilo, vždycky když začnou odcházet lidi je toznámka, že je něco špatně. Domnívám se ale, že ta "vlna", která zas nebyla až tak velká, byla zákonitým následkem období, kdy do SQ mohl vstoupit doslova každý, kdo o to požádal. Ona se totiž začala



Sériová výroba byla zahájena až koncem roku 1940 - což samo o sobě ukazuje, že vývoj podobného stroje nebyl brán jako prvořadý. Jak předsériová verze A-0, tak i sériová A-1 byla velmi neúspěšná a nespolehlivá. mimo jiné bylo zjištěno, že se stroj i přes provedené úpravy naprosto nehodí pro střemhlavé bombardování. Co bylo ale horší - stroj měl neustálé problémy s komplikovaně řešenou pohonnou jednotkou. Docházelo k neustálému přehřívání a často se motory i vznítily. Jednoduše šlo o nespolehlivý letoun. Většina nedostatků se sice časem podařila vycytat, ale spolehlivý tento obr rozhodně nebyl. Další důležitou verzí stroje byl He 177A-3 - prodloužená o 1,3 metru a vybavená dalším hřbetním střelištěm. Navíc tento letoun mohl nést jedny z prvních řízených raket s plochou dráhou letu. Šlo o Hs 293 nebo o Fritz X. Další sériově vyráběnou verzí byla A-5, u níž se konstruktéři definitivně chtěli zbavit nepříjemného přehřívání, což se ale nepovedlo ani u poslední verze A-6 - ta navíc měla zadní střeliště ovládané dálkově a letci seděli v přetlakové kabině.



Co tedy dodat? Heinkel He 177 "Greif" mohl být tím strojem, který mohl rozhodnout i druhou světovou válku (kdyby byl nasazen proti Anglii, ale to by ještě chtělo i nějakou tu doprovodnou stíhačku...). Ale jinak šlo o vyložené nespolehlivou konstrukci sužovanou neustálými požáry motorů. Jediným větším úspěchem tohoto majestátného "vzdušného ptáka" zůstává několik útoků na lodě - potopení moderní italské bitevní lodi Roma.



činnost SQ stále častěji přesouvat do roviny útoků a obsazování letišť a trochu opomíjenou se stávalo čisté stíhání. Docela chápu ty, kteří právě proto odešli, ne každý chce trávit drazé zaplacený čas připojení k internetu při akcích, které ho nebaví. Nemám odchody komukoli za zlé - přišel, vyzkoušel naši SQ a rozhodl se že ne. Je to svobodná volba každého z nás. Všem těm, kteří nás v průběhu těch měsíců a let opustili chci poděkovat za vše, co pro SQ udělali.

6) Jaký pilot, který odešel tím podle tebe letce způsobil největší ztrátu aneb po kom se ti nejvíce stýská?

Odchod každého je pro SQ ztrátou a nedá se říct jestli větší nebo menší. A po kom se mě stýská? Po všech. Po lobovi, s kterým jsem tady v aréně začínal, po fuzovi s kterým jsem pomalu pronikal do tajů pilotování FW190-tek, po lovcovi, který je vlastně prvním, kdo přišel s myšlenkou a hlavně pak taky udělal první základ našich teď už "starých" SQ stránek (to jste ani většina nevěděli, co?), po "donu" Donatim jehož kouzelné "no veď hej..." mě často zní v uších. Zkrátka vzpomenu si občas na všechny...

7) Kdy podle tebe prožívala naše squadrona největší krizi a naopak, kdy si myslíš, že byla v největší formě a proč?

Noooo, největších krizí už bylo několik a určitě jich ještě hodně bude. To je život. A největší forma? Ta teprve přijde, že...

8) Zdá se ti, že se ostatní piloti za ty měsíce a roky mění?

Nemyslím jen jako piloti (to by bylo špatné, kdybychom se nezlepšovali :-)), ale i jejich celkové chování? Každý se časem mění, někdo k lepšímu, druhý k horšímu. My ve SQ nejsme výjimka.

9) A co nová krev? Piloti přicházejí a odcházejí, jaký je tvůj pohled na stav současných Recruits?

Stav a situace v letce "rekrutu" je vlastně zrcadlem, v kterém se odráží současný stav SQ. Co k tomu dodat? Stagnace je možná to správné slovo.

10) Nakonec otázka, která se dala snadno předpokládat: A co budoucnost 1st Czech Lions?

Budoucnost? Pokud bude alespoň pár lidí, kteří budou mít dál chuť jako členové Lions létat, SQ nezanikne. Pokud se v jejich řadách bude i nadále alespoň někdo, ochotný dát do společného "hrnce" i něco víc, než jen svoji "pouhou" účast v aréně, je docela dobře možné, že pojem pilot 1st Czech Lions opráší svůj dřívější lesk a slávu.

*Doted' to bylo na Trampa jako na jednu z ústředních postav 1st Czech Lions, teď se na něj podíváme jako na pilota...*

1) Tvé reakce na porušení našeho "mravního kodexu" jsou značné. Ale teď s pravdou ven: Co ty, pilot Tramp, střílel ty jsi někdy po kouřících stroji? Střílel jsi někdy na ditchujícího (o kterém jsi to věděl)? Jsi tedy svatý? (úmyslně nezmiňuji střelbu po pilotovi na padáku, protože to si myslím, že ten co to dělá by se nad sebou měl zamyslet nejen jako nad pilotem, ale i jako nad člověkem (vis -chip-, který tvrdí, že až mě příště potká, tak půjde i po padáku).

Máš naprostou pravdu, ani já o sobě nemůžu tvrdit, že jsem nikdy náš "mravní kodex" neporušil. Zejména v začátcích mého létání v aréně se dost často stávalo, jak bývá bohužel asi u drtivé většiny nováčků zvykem, že jsem v bláznivé honbě za sestřely páčil doslova na všechno, co se kolem mě hnulo. Naštěstí to ale netrvalo dlouho. Jestli si dobře pamatuju, moje poslední "vědomá" střelba na černě kouřící letadlo a navíc snažící se přistát na svém F byla někdy loni zjara. Nasral mě, sestřelil kohosi z našich, taky kouřícího. Můj útok viděl Pbarry a jeho okamžitá a oprávněná poznámka právě o dodržování "morálního kodexu" mě švihla jako žhavý bič. To stačilo, od té doby taková letadla nechávám být. (Pochopitelně vyjma situace, kdy takový letadlo dál útočí na naše piloty). Na padák jsem střílel snad pouze dvakrát a to ještě jako úplný nováček v aréně. Dost dobře nechápu ty, kteří jsou toho, byť je to všechno jen hra, schopní.

2) Trošičku jsem se koukl na tvé starší statistiky. V současnosti nedosahuješ tolika sestřelů ani tak vysokých streaků jako v minulosti. Na druhou stranu, tvůj poměr vzletů a přistání snese ta naprosto nejtvrďší měřítko a pro mě jsi z tohoto pohledu nekorunovaným králem celé arény.

Jo, jo. Nějak mě přestalo motivovat honit body a sestřely. Daleko víc si začínám cenit - ODDARTOVAT - DLE SITUACE UDĚLAT SESTŘEL - PŘISTÁT. Zkrátka nehonit se za sestřelem za každou cenu.

3) Ty sám preferuješ stíhače/jabo/bombardéry?

Asi nejraděj mám lov "osamělého" stíhače. Když udělám jakoukoli chybu, sám za ni zaplatím. Jabo mise ... hmm... rychlý a efektivní způsob útoku na letiště. Ovšem pouze pokud je správně připravený a provedený. Lidi poslouchají rozkazy velitele akce, trefují co mají a hlavně se nenechají zatahnout do nahánění startujících obránců. Pokud to takhle funguje - ok. Pokud ale ne, je to nejlepší způsob, jak se nechat zcela zbytečně sundat flakem, obráncem v hmacku nebo letadle. Bombardéry mě přestaly bavit od té doby, co jsem zjistil, že už se v nich nemám moc co naučit. lol ... to sem ale namyšleněj

... Na druhou stranu ale velice dobrej způsob, jak zavřít i velké letiště v podstatě s minimem rizika a ztrát. Ovšem ale za předpokladu už trochu hodně náročnější organizace celé akce.

4) Jsou v aréně lidé, kteří ti vyloženě lezou krkem? (tady prosím nejmenuj nikoho z letky, to bych nemohl uveřejnit, jistě chápeš :-))

Všichni ti "vylcheři",kteří jsou schopni se motat do 500m nad zemí mezi dvěma blízkými znepřátelenými letišti, sestřelovat se navzájem, skoro nikdy nepřistát a ještě ke všemu tvrdit, jak je to perfektní a jak je to ohromě baví...Toleruju je ale nechápu.

5) Prožíval jsi někdy ve WB dlouhodobější krizi?

Mě tak připadá, že ta úplně první dlouhodobá krize začala, co sem před lety do arény poprvé vlezl a že bohužel zatím ještě neskončila...

6) Nastal někdy moment, kdy jsi chtěl letku opustit?

Mnohokrát. Naštěstí mě to zatím vždycky přešlo ...

7) Jsi jeden z nejzkušenějších pilotů, můžeš se tedy ještě vůbec v něčem zdokonalovat? Máš nějaké chyby, které se snažíš vylepšit?

Možná tak jeden ze služebně nejstarších ale rozhodně ne jeden z nejzkušenějších. Často si říkám "ty vole, vždyť ty vlastně umíš úplný hovno ! Co tady vlastně chceš?"

8) Jaká letadla máš nejraději a proč?

Gold: pro "volný lov": Bf 109G-6 - dostatečně obratné, velice dobře stoupající. Výzbroj jednoho 20mm kanonu je pro pilota mého typu, který začíná střelbu tak na D2-1,5 zcela vyhovující. Pro JABO : FW190A-4 (létařící tank)

Red : pro "volný lov" : F4U (rychlost a odolnost) nebo P38 (stoupavost ve větších výškách) všech verzí. Pro JABO : P51D (rychlost a náklad bomb a raket)

9) Chybí ti nějaké válečné letadlo?

Asi bych docela rád B-534 nebo B-135.

10) Jsou pro tebe ve WB důležitější lidé, nebo letadla?

I když to asi tak často nevypadá, především lidi. Bez nich by WB byl pouze jeden z mnoha, a po pravdě řečeno z ne moc povedených simulátorů. Teprve lidi dodávají téhle hře její kouzlo a úplně jiný rozměr. Proto tady chci poděkovat Všem lidem okolo naší SQ za chvíle, které s nima i když ne přímo, ale prostřednictvím

internetu můžu u téhle hry prožít. A hlavně se skláním a děkuju všem, kteří pro fungování a život naší -jejich SQ jsou ochotni cokoli udělat a taky to dělají!

DÍKY a GL !

Tramps (1st Czech Lions)

## - v Akci! -

## - Z archivů: Gerhard Schöpfel -

německé eso západní fronty, 45 potvrzených sestřelů

Bf 109 E-3 Oblt. Gerharda Schöpfela, 9./JG 26 "Schlageter", srpen 1940, letiště Caffiers, severní Francie

Gerhard Schöpfel se stal s 23 potvrzenými sestřely sedmým nejlepším německým stíhačem v Bitvě o Británii. Leteckou kariéru započal v roce 1935, když ve věku 23 let přestoupil od pěchoty k Luftwaffe. Na začátku války působil jako velitel letky v JG 26 "Schlageter" a stal se zde Gallandovým nástupcem ve funkci komodora. Později byl také komodorem JG 4 a konec války ho zastihl v severních Čechách, kde působil jako komodor v JG 6.

Svůj první úspěch mohl slavit, když se mu poblíž Dunkergue podařilo sestřelit Spitfire. Sám byl sestřelen pouze jednou, v roce 1944 - jeho stroj byl zasažen a musel se zachránit na padáku. Přistání bylo tvrdé a vykloubené rameno se mu nikdy zcela nespravilo. V roce 1945 byl zajat rudou armádou, a tak strávil další čtyři léta v sovětských věznicích. Po propuštění se vrátil do běžného života, pracoval jako řidič, obchodník a zaměstnanec společnosti Air Lloyd, kde se často vídal se svým bývalým velitelem - Gallandem.

Dne 18. srpna sestřelil Schöpfel v rozmezí dvou minut nad Cantebury čtyři Hurricany 501. perutě (9. - 12. vítězství)

text a kresba Nikola "nikcz-" Čulík (-VCAF-)

## - Pohled ze zahraničí:

*Dnešní akcička je do značné míry unikátní. Je totiž napsaná dvěma piloty, každý s jiným úkolem. Tak tedy: Bombardér Barney a Dopravák Kymi & 1st Czech Lions.*

Barney napsal:

Jedna z našich dnešních velmi úspěšných akcí začala nenápadně . Po úspěšném dobití 31, 29 a 28 kombinovaný útok bomber (31 ) jabo ( 29 ) a oboje ( 28 ) jsem se sešli ve věži . Tramp odstartoval mossi na radary 13, 25 a 11 . Požádal další mossi na radary 14, 25 a 12, kterého se ujal Pehy . Většina ostatních se ještě vracela po předchozí misi . Po kontrole mapy jsem po krátkém přemýšlení na F1 nechal natankovat do své oblíbené B24 40 % paliva a naložit 12 x 500 lb pumy . Odstartoval jsem směrem k severozápadnímu rohu mapy . Předem mnou bylo dlouhé stoupání, a protože Tramp ničí radary, určitě už má vymyšlenou nějakou akci, při které najde pro bomby uplatnění . Když byly radary zničeny a obě mossi se vrátily na naše základny , začal Tramp shánět piloty pro velkou ofenzívu proti F26 . Po přistání, přetankování a přezbrojení se naše letka seřadila na dráze F8 . Po vzletu začaly stíhačky s podvěšenými bombami a plné paliva pomalu stoupat směrem ke svému cíli . Jediný Kymi nestoupal, protože usedl do kokpitu Li 2 a vzal na svá bedra nelehký úkol dopravit parašutisty na napadená letiště . Pro mě Tramp určil co možná nejvíce poškodit F14 . A zatímco jsem si připravoval nálet tak, abych na co nejméně průletů zničil maximum cílů, naše letka se seskupila a ve 3 km přešla do vodorovného letu . K cíli mířila letka ve složení Tramp, Pbarry, Maverick, Pehy, Mak, Housem, Hidden a Matii . Tramp rozdělil cíle a letka prolétla okolo F14, kde právě poprvé prolétla moje B24 . Maverick zažertoval na téma dlouhé cesty domů a Tramp mu odpověděl, že doma bude na 26. Jak se ukázalo, prorocká slova. O chvíli později zahlédli naši piloti svůj cíl . Každý si zkontroloval všechny spínače a chod motoru , našel si co nejlepší polohu a doufal, že střelci u flaků nebudou mít štěstí . Po krátké chvilce vedoucí všem přeje hodně štěstí a dává povel k útoku . Piloti, jejichž cílem je ack, tlačí letouny do náletu a během prvních pár sekund je letiště bezbranné . Ale z Maverickova Typhoonu se táhne šedivá stužka unikajícího oleje . Ostatní pokračují v ničení pozemních cílů a během chvilky je letiště zavřené . Mave přichází o většinu oleje, a proto mu nezbyvá ,než přistát a věřit, že Kymi nepotká cestou nepřítele . Ale tento zkušený pilot se poplétá nízko nad zemí a bezpečně vysazuje nad letištem svoje para . Ostatní pokračují nad F14, kde zbývá pouze Hang B a C, ack č.7 a oba fuely . Díky jednomu špatnému odhozu, kdy jsem zasáhl ammo místo toho abych trefil i fuely, nebudu mít dost bomb na zavření F . Nedočkáví malí bratři napadají cíle kanony a poslední žijící hangár ničí chvíli po té, co hlásím odhoz. Nad letištem zůstává pár stíhačů a ostatní se vysunují na BARCAP směrem k 12 . Já tam ohazuji na 20 a 40 poslední pumy a otáčím k 26 . Kymi přilétá s Li 2 nad 14 a vysazuje para stejně hladce jako již mnohokrát předtím . Tramp dává všem povel k návratu a my můžeme konečně přistát a ukončit tuto misi .

Během jedné akce jsme obsadili dvě střední letiště a jedinou ztrátou bylo Maveho poškození, s kterým bezpečně přistál. WTG všem zúčastněným, škoda pro ty co tam nebyli)) a díky Trampovi za perfektní organizaci velení a Kymimu za perfektní let s Li 2.



**Kymi** napsal:

Říká se nešťastný pátek, ale pátek 11. dubna byl pro 1st Czech Lions squadronu velmi úspěšný. Je pravdou, že Reds měli, jako obvykle v tomto ToDu, značnou početní převahu, ale přesto se povedla velmi pěkná akce. Já jsem přišel do arény trochu později. Bylo to v době kdy se piloti vraceli z úspěšné mise kdy krátce po sobě zničili F31, F29 a F 28. Tramp začal organizovat zničení všech radarů v severozápadním koutu mapy. Vzal si mossi a vyrazil na F13, F25 a F11. Po výzvě v radiu se k němu přidal Pehy, který si vzal na starost radary na F14, F26 a F12. Oba byli stoprocentně úspěšní takže nepřítel byl na dlouhou dobu oslepen. V té době Barney odstartoval z F1 s plně naloženou B24kou na dlouhou cestu přes celou mapu k severozápadu. Kolegové z LC zaútočili na F13 a v krátké době ho obsadili. Toho využil Pehy k přistání s mossi. Tramp začal svolávat všechny Liony k útoku na F26. Já jsem usedl do Li2 a vyrazil k e vzdálenému letišti. Někdo nerad lítá s paragány, ale i tato úloha má své kouzlo. Člověk je stranou veškerého dění a může sledovat, jakoby zvenku, v radiu a Rwčku jak probíhá akce. Proplétal jsem se mezi ostrovy a sledoval jak zbytek squadrony nabírá výšku a blíží se k F26.

Tramp zavelel stoupat do 3000 m. Zjišťoval kdo má jaký strejk, aby při rozdělování cílů nevystavil zvýšenému nebezpečí kamarády, kteří nastřádali cenné body. Matii vyfasoval ack 1, hangáry A+B, Pehy 5 + 6, Mavecz 2 + 7, Mak 3 + 4, Hidde ammo a fuel. Ostatní zůstali jako záloha za ty kteří netrefí a případně na další letiště. A to už jsou stíhači nad F 26 a první vlna se vrhá dolu za svými cíly. Já jsem byl tou dobou nedaleko, mezi letišti 26 a 14. Nevím zda byli všichni stoprocentně úspěšní, ale obsazení středního letiště bylo opravdu dílem okamžiku. Nejcennější na tom je, že celé zabráně letiště se obešlo beze ztrát. Jen Mavecz to schytl do oleje a musel přistát na, v té době ještě Gold, F26ce. Tramp velí Li GO a já se řítím svými 320 km v hodině k věži F 26. Mave sleduje můj let a těší se až ho vysvobodí moji paragáni. Pět prvních paragánů jsem vyhodil ve svíče a pokračoval v kruhu nad letišti pro případ, že by některý zabloudil a bylo třeba shodit náhradního. Sledoval jsem jak běží do věže a za chvíli bylo letiště zabráno.

Horkokrevný Matii už se těšil na další boj a vybízel kamarády k rychlému posedání a vymýšlení další akce. Tramp už zatím měl jasno, že zbyl dostatek bomb ve vzduchu a že Barney zatím už likviduje cíle na sousedním F14. Barney se svou B24kou zlikvidoval devadesát procent cílů. Tramp zformoval stíhače a všichni se vydali na sousední letiště. Mave přesedl do mossi a také vyrazil k F14. Já jsem zamířil za ostatními a schován za ostrovem jsem vyčkával jak vše dopadne. První vlna stíhačů zničila zbylé cíle kromě amma. Nevím už kdo tuto chybu rychle napravil a Pbbary velí: Li GO. Stáčím Líčko k F14 a protahuji se

## NIGHTHAWK -

Tenhle 18ti letý chlapík z Německa je v aréně poměrně neznámou osobností. Aby ne - nelétá jen WarBirds, ale svou letku vodí do boje i jiných simulátorech. Já se s ním setkal celkem náhodou v TA, kdy zaškoloval jednoho kamaráda a já dělal to samé. Tak jsme je proti sobě poslali :-). To ale není jediný důvod, proč je poměrně neznámý. On je to totiž prakticky výlučně bombardovací pilot. Nejraději má těžké bombardéry, ale to se ostatně dočtete o pár řádek níž.

**1) Jak dlouho hraješ počítačové hry, jak dlouho simulátory a jak dlouho WB? Jak jsi s nima začal?**

Počítačové hry hraji od devíti let, se simulátory jsem začal v deseti na mém prvním PC (bylo to TFX) a v roce 2002 na jednom soukromém serveru a od začátku roku 2003 létám na WB.EU a WB.RU...

**2) Pls, tell something about your squadron - your position in squad (yes, I know, that you're leader, but others not). Prosím tě, řekni nám něco o tvé letce - o své pozici v ní...**

WB létají jen 4 z našich 12ti pilotů, jsme spojenecká bombardovací letka, ale sem tam si zaletíme i nějakého stíhače. Jsem jeden z instruktorů na bombardérech, druhým je lumpi-. Jo a jméno naší letky je: 13th BG (Heavy) a domovská stránka je <http://www.b17themightyeight.de/>.

**3) Co je na Warbirdech tak skvělého? Letadla? Lidé?**

Absolutně všechno! Lidé jsou skvělí a piloti féroví. Letadla jsou navíc poměrně realistická a já je mám rád.

**4) ...a co je nejhorší?**

Disco při dlouhém bomber raidu...

**5) Jaké letadlo je tvým "drahouškem" a jaké ti naopak chybí?**

Za RED je to bombardér B24J a stíhačka Jak-9T a když si sletím s goldama, tak jediné v některé Bf 109. Je sranda, že na pacifických mapách chybí B29 "Superfortress" :-)...na druhou stranu mi nic neříkají bombardéry osy.

**6) Jseš bombardovací pilot, pro nás stíhače to zní celkem zvláště: "Být jen bombardér." Ale je létání v Buffech vůbec zajímavé?**

mezi kopci a přes lagunu se blížím k letišti. Za chvíli se už malí panáčci snášejí na padácích a letiště bude brzy naše. Tramp mezitím poslal část stíhačů směrem k F 12 jako ochranu před možným napadením ze sousedního letiště. Nad tím vším krouží Mave a dává pozor kdyby se něco otevřelo aby zasáhl a cíl zničil. Díky bezvadné „předletové přípravě“ - zničení všech radarů v dalekém okolí, bylo zabráněno těmto letištím „mírovou misí“. Letiště byla zabráněna bez jediné ztráty v řadách Lionů. Velmi dobrá organizace a bezvadné plnění rozkazů přineslo pro všechny velmi pěkný zážitek pátečního večera.



Barney & Kymi (1st Czech Lions)

Dlouhou dobu nic jen pro pět minut akce?

Buffy jsou skvělé. Letíš tak 5 - 20 minut k cíli a když jseš v dosahu letiště, tak vzletají coní a snaží se tě chytit :-)

7 ) Jak se cítíš, když se ti objeví nepřátelský stíhač a ty nemáš krytí? Jaká je tvá noční můra, nejnebezpečnější letadlo pro buffy :-) A na co myslíš, když ho potkáš?

Tak noční můrou je Me 262...nebo taky když se mi na šesté náhle objeví 5 conů :-)

8 ) Chtěl bys někdy udělat velký nálet Buffů (dohromady s jinou letkou) - myslím, že by to bylo zajímavé....

Jistě, 20 buffů a deset malých přátel, to by bylo skvělé.

9 )Chceš říct něco ke všem českým pilotům? Lítejte a buďte slušní.

## Taktika stíhacího letectva - MiG-3

Velitel 43.IAD general-major aviaciji Zacharov : "MIG byl pro stíhací letce příliš složitý. Chyby při pilotáži neodpouštěl, byl vhodný pouze pro vynikající piloty. Průměrný letec na migu automaticky přešel mezi slabé, a nepřipravení podprůměrní piloti na něm prostě létat nemohli."



Alexandr Ivanovič Pokryškin : "Stroj lehce plachtil , dosahoval rychlosti přes 500km/h a svíčkou potom nabral výšku šestset - sedmset metrů. Tak velká vertikála - to je výška , a výška je rezervou rychlosti. Ten stroj se mi líbil - jeho kvality potvrzovaly i jeho účel - útok !"

V příručce Taktika istrebitelnoj aviaciji se píše :

Stíhací stroj Mig-3 je dobrý pro boj ve velké výšce, čím výše tím lepší má podmínky. Při nezbytnosti vést boj ve středních výškách, kdy je obratnost Migu-3 výrazně menší , je nezbytně nutné být krytý seshora a využít každého vhodného okamžiku k nabrání výšky. Mig-3 ve střemhlavém letu bez velkých potíží dohoní Me-109, ale po vybrání střemhlavého letu nabrání výšky svíčkou nemůžeme doporučit, protože ve vertikálním manévru ztrácí rychlost rychleji než stroj protivníka.

Mimo to stabilita Migu-3 ve výškách pod 1000 metrů je tak neuspokojivá , že prakticky vůbec nedovoluje vést jakýkoliv aktivní

vzdušný boj. Proto je zbytečné honit se za pikujícími Me-109 ve střední výšce , je lepší zůstat nahoře (spustit nos svého letadla,ale jenom tolik, abych střemhlav letícího protivníka neztratil z očí) a zaútočit na Me-109 po vybrání jeho letu. V každém případě je třeba vyvarovat se používání figur vysoké pilotáže (výkrutů , zatáček , skluzů), ty vedou ke ztrátě výšky a rychlosti , protože Mig-3 je méně energický a nestabilnější než Me-109, pomaleji akceleruje a při nejmenší chybě v pilotáži přechází do vývrtky.

Lepší letové vlastnosti Migu-3 ve výškách nad 5000 metrů však dovolují dobře rozčleněné skupině migů , pokud se jim nepodaří vylákat "messerschmitty" nahoru - kde budou v nevýhodné situaci, v nejhorším případě ohraničit jejich útočnou činnost hrozbou útoku z převýšení. Závěrem - taktická gramotnost letců a velitelů skupin dovoluje na Migu-3 s úspěchem ničit Me-109.

Migy-3 létali až do konce války u jednotek protivzdušné obrany, kde se osvědčily jako záchytné stíhačky a i přes svou slabou výzbroj dosahovali dobrých výsledků.

pbarry (1st Czech Lions)

**Příště:** vyzpovídám si nějakého pilota, rád bych si popovídal s Maverickem, letadlem bude Barneyho Hurricane, díky Pbarrymu se dozvíte o jedné slovenské letce létající na Messerschmittech. Pehy sepsal reportáž s Channel war. Nevo udělal obrovský kus práce při překladu jedné sovětské příručky - v příštích LT najdete první část jeho práce. Podrobnou práci o Wilhelmu-Ferdinandu Gallandovi udělal Tacnud. Uvidíte, jaké je to velet mezinárodním silám díky Maníkovi. Dalším portrétem stíhače bude české eso Josef František od NikaCZ...a snad mnoho dalšího :-). LT12 vyjde koncem června, nebo začátkem července (musím srovnat skluz :-)). (PS: začali jste přispívat, tak se na některé z vás v příštím LT nedostane, ale budu jen rád, když budete v nastoleném tempu pokračovat i nadále. DÍKY!)

Redakce

| poř. | jméno&squad    | přísp. |
|------|----------------|--------|
| 1    | PBARRY<br>1CL  | 3      |
| 2    | MANIKE<br>1CL  | 2      |
| 3    | BARNEY<br>1CL  | 1      |
| 4    | KYMIOK<br>1CL  | 1      |
| 5    | NIK-CZ<br>VCAF | 1      |

pozn. redakce: Počet příspěvků je počítán od LT5 do LT11, zaslali jste mi nějaké další příspěvky, přičteny budou, až se uveřejní.