INFO | Eduard

e-magazín ZDARMA ▪ Ročník 22 ▪ únor 2023

156

eduard

INFO | Eduard

e-magazín ZDARMA ▪ Ročník 22 ▪ únor 2023

156

© Eduard - Model Accessories, 2023

Tento materiál je volně šiřitelný a tisknutelný.
Žádná textová nebo obrazová část z něj však nesmí být použita
k další publikaci na jakémkoli médiu bez souhlasu společnosti
Eduard - Model Accessories, s.r.o. a autorů jednotlivých článků.

Redakční a grafická úprava - Středisko marketingu, Eduard-Model Accessories

ÚNOR 2023

OBSAH

4 ▪ ÚVODNÍK

6 ▪ HISTORIE

Eager El
Příběh plukovníka Elwyna Righettiho
Hľadanie stratených lodí s Paulom Allenom
Na križniku Juneau zahynulo päť bratov Sullivanovcov
Letecká vojna nad Ukrajinou
Dronmi proti strategickým bombardérom

26 ▪ BOXART STORY

Černé úterý
Vzpoura na Morotai
Nálet na Markersdorf
Ty mě nedostaneš!
Horké vosí léto

32 ▪ STAVEBNICE

A6M3 Zero Type 22 ProfiPACK 1/48
HIND E Limited 1/48
Spitfire Mk.VIII Weekend edition 1/48
Fw 190A-8/R2 ProfiPACK 1/72
Fokker D.VII (OAW) ProfiPACK 1/48
Bf 110E ProfiPACK 1/48

62 ▪ BRASSIN

80 ▪ FOTOLEPTY

84 ▪ BIG ED

90 ▪ POSTAVENO

Fokker D.VII (OAW) 1/48
SE.5a 1/48
F-104G 1/48
A6M2 Zero Type 21 1/48
P-38F 1/48

98 ▪ ON APPROACH – březen 2023

115 ▪ TAIL END CHARLIE

Vydává Eduard-Model Accessories, spol. s.r.o.
Mírová 170, Obrnice 435 21
podpora@eduard.cz www.eduard.com

eduard

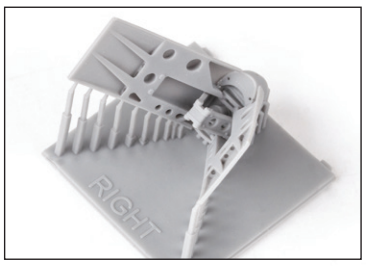
ÚVODNÍK

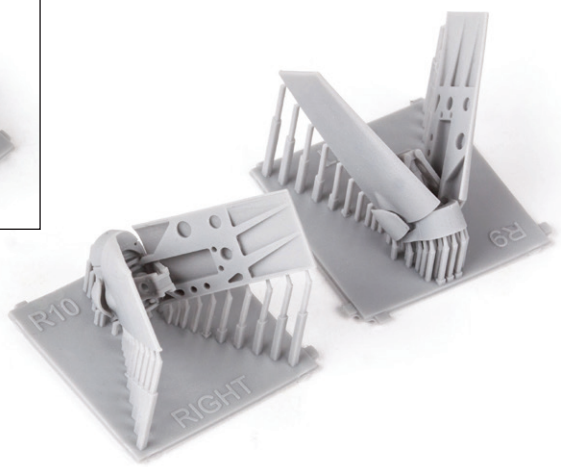
Vážení přátelé, vítejte u únorového Infa!
Dnes začíná Norimberský veletrh hraček (Nuremberg Toy Fair). Po dvouleté přestávce se vracíme do Norimberku a, nebudete tomu věřit, vůbec netušíme, co nás tam čeká. Jako bychom se vrátili o 32 let zpět, do začátku devadesátých let, kdy jsme se vypravili na svůj první veletrh s prvními šesti pytlíky fotoleptů s pevnou vírou, že s nimi dobudeme modelářský svět. Jak už to tak u dobyvatelů světa bývá, začátek nebyl nijak oslnivý. Na většině stánků se s námi nikdo vůbec nebavil a celkem bleskově nás vypoklonkovali ven. S dvěma výjimkami, panem Onem z japonské firmy Beaver, a Chuckem Harranskym a Jerrym Campbellem z texaského Squadron Signalu, kteří se nám několik hodin věnovali a trpělivě se snažili s námi uzavřít obchod. Dodnes jsem jim za jejich trpělivost vděčný, bez jejich obrovského nasazení a dlouholeté přátelské spolupráce by Eduard nebyl tím, čím je. Veletržní areál jsme nakonec opouštěli až dlouho po zavření výstavních hal s pocitem, že jsme přece jen nevážili tak dlouhou cestu zbytečně a vysněný úspěch v novém světě máme na dosah. Nebylo to, jak jistě tušíte, zdaleka tak snadné, ve skutečnosti nás čekala dlouhá, mnohdy strastiplná cesta plná nástrah a těžkostí, ale nakonec, po mnoha letech, se vysněný úspěch pomalu a opatrně skutečně dostavil. Po celá ta léta jsme do Norimberku na veletrh rok co rok poctivě dojížděli, rostli jsme my, veletrh i jeho areál, rok od roku přibývaly zkušenosti i zážitky.
V roce 1993 jsme si poprvé přivezli medaili za Model roku, pro kterou jsme s Karlem Pádárem jeli, aniž bychom tušili, že cenu dostaneme. Jen díky úsilí pana Laciny, dlouholetého šéfredaktora tehdy slavného časopisu Modellfan, který nás dokázal v tom mumraji a labyrintu stánků najít, odchytit a cenu nám se vší parádou předat, jsme se tak před stánkem Squadron Signalu, kde jsme dva roky předtím uzavřeli svůj první mezinárodní kontrakt, stali první firmou z bývalého východního bloku, která cenu Model roku od Modellfanu obdržela. Domů jsme ji dostali snad zázrakem. Nejprve jsem o ni málem přišel na toaletách v suterénu výstavní haly, když mi odložené pouzdro spadlo z kastlíku na toaletní papír, po dopadu na zem se na zlomek vteřiny pootevřelo a škvírou z něho vyběhla bronzová medaile, která jako žabka s plechovým rachotem odskákala mezi toaletní kabinky, aby svou cestu skončila v té jediné obsazené mezi botami tam sedícího pána, který se potom nějak neměl k odchodu. Asi to pro něho byl šok, sám nevím, co bych dělal, kdyby mi při té činnosti pod nohama přistála medaile. Číhal jsem na něj za vchodem na toalety dobrou čtvrthodinu, po níž se objevila hlava, rozhlédla se na obě strany chodby, a za ní pak vyrazil chlapík s medailí v ruce. Zastavil jsem ho s dotazem „To je vaše?" a po překvapené odpovědi „Ne, to není" a mé replice „Tak je to moje," se medaile vrátila ke svému právoplatnému majiteli. Vyhráno ale ještě neměla, v zatáčce nad řekou Ohří před obcí Damice jsem poprvé a stále doufám, že naposledy, provedl výkrut s Pick-upem značky Škoda, který po opuštění silnice přeskočil ohradu kravské pastviny, aby se po dopadu na střechu odrazil zpět na kola a se zlomenými poloosami skončil těsně před okrajem lesa. Tehdy ještě nebyly mobily, tak jsme s Karlem vzali medaili, stopli si projíždějící auto a dojeli pro pomoc. Když jsme se vrátili, našli jsme auto vykradené a s odmontovanými koly. Inu, devadesátky v Čechách byly drsné. České republice byl tehdy sotva měsíc, rozpad Československa mnozí jeho občané přijímali s rozpaky a nejistotou, co mohou od dalšího vývoje očekávat. Po třiceti letech si troufnu říct, že ten výsledek není zase tak špatný. Ani pro Eduard, ani pro Českou republiku.
Ostatně, na veletrhu jsme prožili mnohé historické okamžiky, vznik České republiky, její vstup do Schengenského prostoru a zrušení hraničních kontrol, které nám opravdu usnadnilo život. Nikdy nezapomenu na katastrofu raketoplánu Columbia, k níž došlo přesně před dvaceti lety, 1. února 2003. Ten den jsem se vracel z Norimberku a loučení s našimi americkými přáteli budu mít v paměti do konce svých dnů. Byly i veselejší časy, například před deseti lety všichni muži na našem stánku nosili motýlky na podporu prezidentské kandidatury Karla Schwarzenberga. Nepomohlo to, následujících deset let jsme prožili pod extravagantní vládou Miloše Zemana a dnes, krátce po prezidentských volbách, odjíždíme do Norimberku s vírou v lepší časy českého prezidentského úřadu.
V roce 1995 jsme měli v Norimberku poprvé svůj vlastní stánek jako první česká modelářská firma po starých Kovozávodech Prostějov. Byli jsme tehdy náhradníci, výzvu, abychom přijeli a do večera nainstalovali stánek, jsme dostali ráno v den zahájení veletrhu. Místo jsme měli v improvizované nafukovací hale plné čínských firem, cesta k ní vedla po dřevěných deskách přes rozblácené staveniště a nikdo nevěděl, že tam jsme. Ale pan Ono nás i tak našel, stejně jako v roce 1991. Představovali jsme tehdy Tempesta a Jaka-3, po sérii prvoválečných letadel to byla naše první stavebnice letadel z druhé světové války, které byly zároveň začátkem naší cesty k dnešní kvalitě stavebnic. Rok poté už jsme měli stánek v nové hale 7A, v níž pak nechyběl až do covidového roku 2020, kdy brány veletrhu poprvé od jeho počátku po druhé světové válce zůstaly zavřené.
Letos tedy tak trochu začínáme znovu, my i veletrh, který bude letos v mnohém jiný. Mimo jiné na něm bude patrný – a obávám se, že doslova do očí bijící – úbytek vystavujících firem, přinejmenším tedy v našem oboru. Dlouhá léta to bylo naopak, od poloviny devadesátých let českých, ale i polských, ruských a ukrajinských firem přibývalo. Někdy po roce 2015 se trend obrátil a firem začalo ubývat. Možná v kontextu s prodloužením veletrhu z obvyklých čtyř dnů na šest, které byly po protestech vystavovatelů posléze zkráceny na kompromisních pět dnů. Také tu

ale jistě bude korelace s růstem nákladů, spojených s tímto prodloužením výstavy, i se zdražováním základních poplatků i cen služeb šplhajících do nepříjemné výše. Ve zmíněném období do roku 2019 nás náklady na reprezentaci v Norimberku vyšly každoročně už na milión korun, a to je cena, o jejíž rentabilitě začnete přemýšlet bez ohledu na pozitivní vzpomínky a víru v přínos výstavní reprezentace pro váš byznys. Nic na tom nezmění ani čestný stříbrný odznak za 25 účastí na veletrhu. To je něco jako výstavnický Pour le Mérite, ale pokud máte pocit, že je něco špatně, tak z něj moc radosti nemáte. Když si potom uděláte rešerši mezi obchodníky a novináři a zjistíte, že dvě třetiny z pravidelných návštěvníků letos nepřijedou, začnete přemýšlet, jak z toho ven. My jsme se nakonec dohodli s kolegy ze Special Hobby, že si letos pořídíme společný stánek. Ten bude o třetinu menší, než býval náš stánek v posledních letech před covidem. Zredukujeme na něm také personální obsazení, budeme se střídat tak, že nejvíc nás na stánku za naši firmu bude od čtvrtka do soboty. I tak se samozřejmě budeme snažit být pro návštěvníky zajímaví. Ostatně, jak náš stánek, tak stánek Special Hobby byl mnoho let pro řadu našich obchodních partnerů tradičním meeting pointem a my jsme jim vždy vytvářeli dobré podmínky pro jejich vzájemná jednání. Pokud přijedete, můžete tak spoléhat na naši tradiční pohostinnost, přívětivost a informační otevřenost. Věřím, že stejně na tom bude všech pět dalších výrobních firem, které budou na veletrhu držet prapor našeho oboru!

Únorové novinky

O únorových stavebnicích jsem psal obsáhle v úvodníku lednového Infa. Proto jen v krátkosti zmíním, že hlavní novinkou je Limitka Hind E v měřítku 1/48 s knihou od Jaroslava Špačka. Zajímavý bude i ProfiPACK Fokker D.VII (OAW), stejně jako A6M3 Zero Model 22 a oba únorové Weekendy, tedy čtvrtkový Spitfire Mk.VIII a dvaasedmdesátinový Fw 190A-8/R2 Sturmbock. V únoru se do našeho sortimentu také vrací dlouho očekávaný Bf 110E v měřítku 1/48. Mezi doplňkovými sadami bych vás dnes rád upozornil na tištěný motor pro F4F-3 Wildcat (Eduard 1/48) a elegantní proutěné sedadlo pro dvaatřicetinového Sopwith Camela v řadě Brassin. Mezi fotolepty bych vypíchl sestavy sad pro Ansonu od Airfixu a F-16C od firmy Kinetic (obojí 1/48). V případě F-16 nabízíme i dvě sady masek, klasickou a oboustrannou TFace. Mezi maskami najdete rovněž první aršík pro vymaskování RAM panelů na F-35A. Tato sada vybočuje z naší obvyklé nabídky masek, masky na vykrývání povrchových ploch jsme v poslední době nenabízeli. Tato sada je také vyrobena z odlišného materiálu, což není kvůli šetření nákladů, ale proto, že černá fólie, kterou jsme se rozhodli použít, je pro vykrývání ploch na povrchu modelu vhodnější. Tato sada je určena pro sedm strojů z nabídky zbarvení ve stavebnici Tamiya. Jde o modernější stroje s jednodušší strukturou těchto panelů. V březnu bude mezi novinkami podobná, ale výrazně složitější sada masek pro RAM panely staršího provedení pro japonský a americký stroj z výběru markingů ve stavebnici. V únorové nabídce jsou také dvě klasické kabinové masky. Považuji za vhodné zmínit i sady pro pětatřicetinové tanky, jednu pro A-34 Comet od Tamiye a dvě sady pro Jagdpanther Ausf. G1 od Academy. Další novinky, včetně sedmi nových sad řady Space, najdete v sekci představování únorových novinek dále v dnešním čísle Infa.





#648831
F-16 airbrakes PRINT
1/48 Kinetic

Články

Mezi články v dnešním čísle najdete ukázku z knihy Hind E od Jaroslava Špačka a obsáhlý článek o plukovníkovi Elwynu Righettim, veliteli 55th Fighter Group, který pouhé tři týdny před koncem války za záhadných okolností zmizel poblíž německého městečka Riesa. Autorem článku je Richard Plos. Pokračuje i seriál Hledání potopených lodí s Paulom Allenom od Mira Bariče, který se tentokrát věnuje lodním vrakům v okolí Guadalcanalu, a od stejného autora je i jedenácté pokračování letecké války nad Ukrajinou, tentokrát věnované dění v prosinci loňského roku a nazvané Dronmi proti strategickým bombardérom. Čtyři z pěti článků Boxart Story napsal Jan Bobek, jsou to texty pojednávající o boxartech stavebnic A6M3 Zero Model 22, Bf 110E, Fw 190A-8/R2 a Spitfire Mk.VIII. Pátou Boxart Story, o Fokkeru D.VII (OAW), napsal Richard Plos. Richard tuto stavebnici připravoval do výroby. Výběr markingů v ní, který je stejně jako Boxart story Richardovým dílem, považuji za neobyčejně působivý jak z modelářského, tak i výtvarného a historického hlediska a věřím, že po přečtení tohoto textu se mnou budete souhlasit!

Pokud nedojde k něčemu neočekávanému, bude dnešní Info již standardně publikováno v publikačním systému Triobo. Možná se bude někomu z vás jevit tato novinka jako něco neobvyklého a nekonformního, jak už to tak často s novými věcmi bývá. Pokud u vás takový stav nastane, prosím o shovívavost, trpělivost a vybuzení vašeho tvořivého ducha. Dejte té neobvyklosti čas a uvidíte, že si Triobo časem oblíbíte a zjistíte, že přináší víc pozitiv, než negativ. Což je přístup, který je v dnešní bouřlivé době vhodný nejen pro čtení Infa.

Buď kit!
Vladimír Šulc

EAGER EL

Text: Richard Plos

PŘÍBĚH PLUKOVNÍKA ELWYNA RIGHETTIHO

Na konci války se v zajateckých táborech pro spojenecké letce, známých jako Stalag Luft, nacházely desetitisíce letců. Německá kapitulace jim přinesla osvobození a muži psali domů dopisy, ve kterých vyjadřovali touhu vrátit se co nejdříve a obejmout své milované. Na podobný dopis od Elwyna Righettiho, nebo na jakoukoli zprávu o něm čekala i rodina na farmě v San Luis Obispo v Kalifornii. Věděli, že byl nad Německem sestřelen a že přežil nouzové přistání. Tři týdny po jeho sestřelu válka skončila. Righettiovi čekali dny, měsíce a nakonec roky. Žádná zpráva, žádné vysvětlení nepřišlo dodnes. Plukovník Elwyn Righetti, velitel 55th Fighter Group, zmizel nedaleko Riesy beze stopy…

Righetti se do bojů zapojil až na sklonku války, ovšem velmi intenzivně. Když přibyl na začátku září 1944 do Anglie, neměl to snadné. Na jeho výložkách se skvěla hodnost podplukovníka, uniformu mu ale nezdobily žádné stužky, svědčící o nasazení v boji. Byl zelenáčem s hodností vyššího důstojníka, odpovídající funkci minimálně velitele squadrony. A bylo mu 29 let, takže byl starší než většina operačních stíhacích pilotů. Důvod? Byl leteckým instruktorem. Jedním z nejlepších, jaké americké letectvo mělo. I proto končily jeho žádosti o převelení k bojové jednotce pravidelně v koších nadřízených velitelů. Když se konečně dostal do boje, byl zkušeným vylétaným pilotem, dychtivým přispět k porážce Německa. Byl tak dychtivý a horkokrevný, že si zakrátko vysloužil přezdívku „Eager El". Svého prvního sestřelu dosáhl již během druhé bojové mise, ale za svou zbrklost v boji to od svého vedoucího pěkně schytal. Učil se ovšem rychle. Netrvalo dlouho a stal se esem, a to nejen díky sestřelům nepřátelských letounů, ale také díky až neuvěřitelné efektivitě při ničení pozemních cílů. V tomto ohledu nebylo široko daleko lepšího… A pak přišel den jeho třicátých narozenin, 17. duben 1945. Další z řady rutinních bojových letů spočívajících v doprovodu bombardérů a následném vyhledávání vzdušných i pozemních cílů při návratu. Righetti se společně se svým číslem, kapitánem Carrollem Henrym, vrhli na polní letiště u městečka Riesa s lákavě vyrovnanými řadami stíhačů. Righettimu už pomalu docházelo střelivo, prováděl čtvrtý nebo pátý nálet, když se jeho Mustang s velkým nápisem Katydid a kresbou sexy luční kobylky na přídi otřásl pod nárazem střepin flaku. S poškozeným strojem, který rychle ztrácel tlak oleje i chladicí kapaliny, provedl ještě jeden nálet a pak zamířil nad pole, aby vyhledal místo, kde s „tím praští". Nouzové přistání se vydařilo, vysílačkou ohlásil Henrymu, že je až na přeražený nos v pořádku, a pak už o něm nikdo nikdy neslyšel…

Švýcarské, respektive italské kořeny

Rodina Righettiů pocházela z italsky hovořícího kantonu Ticino ve Švýcarsku. Děd z otcovy strany, Francesco Robertino Righetti, přibyl do kalifornského San Louis Obispo v roce 1873. Město mělo v té době jen něco málo přes dva tisíce obyvatel, včetně početné švýcarské komunity. Francesco pracoval jako námezdní dělník na farmách, až se mu podařilo našetřit na vlastní malý ranč v nedalekém Edna Valley, ke kterému postupem času přikupoval další pozemky. Oženil se s Ermeniou Bonetti, se kterou měli v roce 1882 syna Guida a následně tři další děti. Guido pokračoval se svým otcem v budování mléčné farmy, poté vystudoval Armstrong Business College a po několika letech v ropném průmyslu se vrátil k farmaření na domácí farmě. Oženil se s Elizabeth Mary Renkert, ženou se švýcarskými a francouzskými kořeny. První dítě, Elizabeth, se jim narodilo v roce 1913, o rok a půl později, 17. dubna 1915, přišel na svět syn Elwyn a po něm ještě čtyři další děti.

Elwyn Righetti byl tedy farmářský synek s italskou a francouzskou krví v těle. Jeho dětství a rané mládí se točilo okolo krav, chlévů, zemědělských strojů a všeho dalšího, z čeho sestává tvrdý farmářský život. Stejně jako bratři a sestry pomáhal, kde bylo třeba, ale svou budoucnost ve farmaření neviděl, i když na California Polytechnic College získal vyšší odborné vzdělání v oboru chov dobytka. Byl velmi živým, temperamentním mladíkem. Školní časopis El Rodeo z té doby potvrzuje, že byl aktivním studentem s řadou mimoškolních a sociálních aktivit. Studium dvouletého oboru Elwyn ukončil v roce 1935, tedy v době vrcholící hospodářské krize, kdy bylo těžké sehnat zaměstnání. Pracoval jako řidič nákladáku i jako prodejní zástupce mlékárenských společností, zkoušel také prodej nemovitostí nebo aut pro lokálního dealera vozů značky Buick. Jeho život málem skončil už 9. září 1938, kdy třiadvacetiletý Elwyn takřka utonul, když se společně se stovkami dalších mužů snažil využít příležitosti a vylovit pro sebe zadarmo dříví z nákladu, který musela do moře shodit uvízlá nákladní loď. Podchlazený a v bezvědomí byl nakonec zachráněn, ale mnoho nechybělo…

Foto: rodinná sbírka via Jay Stout

Rodina Righettiů asi někdy v roce 1936. Zleva Doris, Elwyn, otec Guido, Elizabeth, matka Elizabeth, Ernie, Maurice a Lloraine.

Nová vášeň

V té době se už živě zajímal o letectví, které bylo díky nejrůznějším rekordům a dálkovým letům té doby stále populárnější. Jenže výcviková hodina s instruktorem stála okolo sedmi dolarů, což byl zhruba dvoudenní dělnický plat. Elwyn ale získal ve zmíněném dealerství Buicku pozici vedoucího prodeje ojetých vozů, která mu zajišťovala pravidelný příjem, z něhož byl schopen si nastřádat na výcvik. Ten zahájil na malém letišti nedaleko města San Luis Obispo, létal také na nedalekém Hancock Field u města Santa Maria. A létání ho uchvátilo. „Miloval létání víc než cokoli jiného, dokonce víc než lov," řekla po letech jeho sestra Doris.[1)] V létě roku 1939 získal licenci soukromého pilota a využíval každé příležitosti, aby si mohl zalétat. Bylo mu ale jasné, že takovým způsobem není

schopen nalétat dostatečný počet hodin na to, aby se mohl stát profesionálním dopravním pilotem. Věděl, že další možností by mohlo být armádní letectvo, tedy v té době United States Army Air Corps (USAAC). To ovšem trvalo u pilotů na čtyřletém vysokoškolském vzdělání. Pro Elwyna by to znamenalo vrátit se na další dva roky na školu, a na to neměl peníze. Už to vypadalo, že se bude muset svých snů na leteckou kariéru vzdát, když přišla zásadní změna. Nepříznivý politický vývoj přiměl armádu snížit požadavky na piloty a nadále tak mělo stačit dvouleté vyšší odborné studium, pokud uchazeč prošel přijímacími zkouškami. A Elwyn prošel.

Rodina doufala, že zůstane coby nejstarší syn na farmě, jejíž část by následně zdědil, Elwyn byl naopak rád, že se z rodinné farmy brzy dostane. Podle vzpomínek bratra Ernieho nechtěl mít s farmařením nic společného. Už byl hlavou v oblacích…

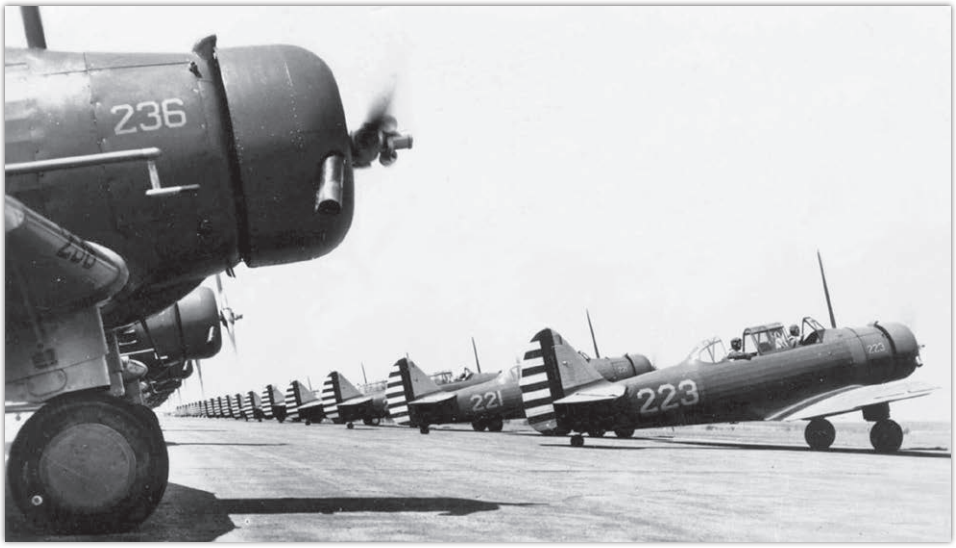


Foto: National Archives

Letouny BT-6 na výcvikové základně Randolph Field v Texasu.

Do armády

Na začátku prosince 1939 si Elwyn Righetti do deníku zapsal: „Dneska mi pan Prescott řekl, že jestli mi to půjde jako doteď, budu na konci výcviku nejlepším kadetem z naší skupiny. Je potěšen tím, jak pokračuju s výcvikem a já vlastně taky."[1)]

Bob Prescott byl instruktorem v Ryan School of Aeronautics v San Diegu, jedné z devíti civilních výcvikových škol, které prováděly základní letecký výcvik mladých adeptů pro USAAC. Takových byly pro celé zemi téměř tři tisíce, nicméně generálmajor Henry Arnold, velitel USAAC, chtěl ve světle událostí v Evropě, kde Německo již obsadilo Polsko a rozdělilo si jej se svým spojencem, Sovětským svazem, mnohem víc pilotů. Righetti byl se svými třiceti šesti spolužáky mezi prvními z téměř půl milionu mužů, kteří byli nakonec během války vycvičeni.

Po základním výcviku byl Righetti poslán v únoru 1940 s výborným hodnocením do Randolph Field v Texasu, kde po dalším výcviku na dvouplošníku PT-13 Kaydet pokračoval na dolnoplošném BT-9. Tento letoun si zamiloval. Bezmála dvoutunový letoun s motorem o výkonu 400 koní byl něco jiného než lehké stroje, se kterými měl do té doby čest. Po pilotážní stránce se mu opět dařilo, vynikal i při nočním létání, ale jeho instruktor mu vyčítal až přílišnou lehkovážnost. I to se nakonec srovnalo a při přezkušovacím letu po 40 odlétaných hodinách se tak mohl v dopise domů pochlubit: „Podařilo se mi získat velmi dobré hodnocení při zkoušce po čtyřiceti letových hodinách, takže by mělo být úspěšné zakončení kurzu hračkou. Tady se říká, že jakmile člověk touto zkouškou projde, je víceméně hotov. Jsem teprve druhý z dvou set mužů, kdo tuto zkoušku složil, a to je dost dobré."[1)]

Miloval létání víc než cokoli jiného, dokonce víc než lov"
(Doris Righetti)

Z žáka instruktorem

V dubnu 1940 dokončil Righetti základní výcvik a přesunul se na základnu Kelly Fields, kde na něj čekal pokračovací výcvik na AT-6 Texan. Patřil opět k nejlepším, což předznamenalo jeho budoucnost. Plány na výraznou expanzi letectva by nebylo možné uskutečnit bez stovek a tisíců instruktorů, kteří následně zajistí výcvik desetitisíců nových pilotů. A bylo logické, že mezi instruktory vybírali vždy ty nejlepší z každého kurzu. Skupina s označením 40 D, do které Righetti patřil, dokončila výcvik 26. července 1940. Na dvě stovky absolventů získaly svůj pilotní odznak a byly povýšeny do důstojnické hodnosti. Righetti se dozvěděl o svém zařazení jako letový instruktor, což ho potěšilo.

První žáci mu byli přiděleni pro základní výcvik na BT-145 v polovině srpna 1940 a on je okomentoval ve svém dopise domů následovně: „Teď mám vlastní třídu kadetů: Cobeagu, Hayese, Stocketta a Pounda. Dva jsou špatní a dva ještě horší. Doufal jsem, že na začátek dostanu nějaký přirozený talent, ale takové štěstí nemám. Tihle moulové jsou ale něco, na čem můžu pracovat, a protože můj kapitán ví, co jsou zač, tak pokud se mi podaří s nimi něco udělat, bude mi to připsáno k dobru."[1)]

Asi nakonec nebyli tak špatní, protože o něco později Righetti napsal: „Včera jsem je všechny pustil na sólo, ale mám strach, kdykoli odstartují. Bojím se, že mi někdo přinese kus hliníkového plechu a řekne, že je mu líto, ale to je všechno, co našli."[1)]

Svatba na zapřenou

Zatímco Righetti přivykal své roli instruktora, za oceánem se plně rozhořela Bitva o Británii. On sám se pak 18. ledna 1941 oženil. Jeho srdce si po několika známostech získala Edith Cathryn Davies, drobná a inteligentní tmavovláska. Ti dva se vzali po poměrně krátké známosti, aniž by je k tomu cokoli, třeba těhotenství, nutilo. Vzali se bez přítomnosti rodiny a bez oslavy. Jméno Edith novomanželka nikdy příliš nepoužívala a její druhé jméno jí přineslo řadu přezdívek a zdrobnělin. Byla Kate, Katie, Kakie nebo třeba taky Katydid… Tehdy asi ještě Elwyn netušil, že právě posledně jmenovanou přezdívku nechá namalovat na příď svého Mustangu a doplní ji kresbou zelené kobylky. Katydid je totiž skupina hmyzu příbuzná kobylkám a cvrčkům…

Mladý pár se zabydloval v důstojnickém bytě v Randolphu, který Cathryn soustavně vylepšovala, ale Righettiho začínal poklidný život a výcvik mladých kadetů poněkud nudit a stále více přemýšlel o bojovém nasazení. „Dva z mých lepších přátel včera odjeli do Číny asi s další stovkou mužů od Air Corps se smlouvou, podle které mají udržet průjezdnost barmské cesty. Dostanou 600 dolarů měsíčně plus výdaje a k tomu 500 dolarů za každé sestřelené nepřátelské (japonské) letadlo. Proč jsem sakra ženatý, a tudíž nucen nést zodpovědnost? Kdybych s tím počkal, mohl bych si vydělat během dvou let 20 000 dolarů."[1)]

V té době ještě nemohl vědět, že se jednalo o základ dobrovolnické jednotky American Volunteer Group, známé o něco později jako Létající tygři (Flying Tigers). Nicméně následné Cathlyino těhotenství jej opět přimělo přehodnotit priority… Vzápětí byl 1. listopadu 1941 povýšen na poručíka a pomalu se z něj stával jeden z nejzkušenějších instruktorů letectva, nyní již nesoucího název United States Army Air Force (USAAF). Po celých Stá-

Foto: rodinná sbírka via Jay Stout

Elwyn Righetti se dočkal převelení do zámoří v červnu 1944, ale první bojové zkušenosti získal až na konci října 1944.

tech se urychleně budovaly nové výcvikové základny a bylo pravděpodobné, že Righettimu bude brzy přiděleno velení jedné z nich. Pak přišel 7. prosinec 1941. Japonský útok na Pearl Harbor americkou veřejnost šokoval a Elwyn poprvé poznal krutost války: „První zprávy o obětech říkají, že jsem přišel o jednoho ze svých žáků, který byl také mým zvlášť dobrým přítelem."[1)]

Rychlý postup

Na začátku roku 1942 byl Righetti odvelen na základnu Moore Field a 30. května mu Cathlyn porodila dceru Elizabeth Kyle Righetti. Vzápětí se ale opět přesunuli na základnu Kelly Field nedaleko San Antonia. Bylo to již jejich třetí stěhování během jednoho roku. V té době vládl ve výcvikovém systému určitý chaos. Lidé byli přesouváni sem a tam, jak vznikaly nové základny a jak se velení snažilo optimálně využít instruktory. Righetti byl přidělen k 1030th Basic Flying Training Squadron a byl povýšen do hodnosti majora. V mírových časech by mu trval takový postup zhruba deset let, ale válka všechno změnila. Když vstupoval do armády, mělo letectvo 3500 důstojníků. Nyní jich bylo 140 000 a celkový stav vzrostl z 45 000 mužů na 1,7 milionu!

Po převzetí velení 1030th BFTS bylo jeho úkolem připravovat instruktory základního výcviku. Také sepsal manuál pro instruktory, který se měl stát základní příručkou na všech výcvikových základnách. Byl stále vytíženější a v jednom dopise domů si postěžoval: „Upřímně, netušil jsem, že je na světě tolik práce."[1)]

Stal se respektovaným expertem na letecký výcvik, ve své pozici vydělával víc peněz, než o jakých se mu kdy předtím snilo, a rodině se i díky tomu vedlo dobře. Ale Elwyn opět myslel na bojové nasazení. Stal se však už příliš důležitou součástí výcvikové mašinérie USAAF a letectvo si nemohlo dovolit jej ztratit. A tak vyhledával jiné způsoby, jak narušit stereotyp základního výcviku leteckých kadetů. Coby vyšší důstojník využíval nejrůznější příležitosti pro cesty do různých koutů země, samozřejmě za řízením letounu. Navštěvoval díky tomu konference, potkával se s přáteli, poznával nová místa a setkával se i s různými celebritami, zejména od filmu. A také si občas zaletěl domů, navštívit rodiče. Svůj nadcházející příjezd ohlásil velmi nízkým průletem nad rančem, po kterém zamířil k přistání na nedalekém letišti, kde absolvoval své první letecké krůčky.

Mezitím se velení USAAF snažilo dále zlepšovat a zefektivňovat systém leteckého výcviku a výsledkem byl v březnu 1943 definovaný koncept centrální instruktorské školy (Central Instructor School – CIS). Mělo se jednat o nejvyšší autoritu ve sjednoceném výcviku instruktorů. Zvlášť pro stíhače (se základnou v Randolph Field), pro piloty bombardérů, navigátory, bombometčíky a další letecké profese. Zde se měli de facto cvičit instruktoři, kteří následně vycvičí instruktory pro výcvik pilotů. Righetti se stal velitelem 46th Squadron, tedy jedné ze dvou výcvikových stíhacích letek. Byl tedy zodpovědný za výcvik poloviny všech instruktorů amerického stíhacího letectva. Už dávno nelétal jen s cvičnými letouny, v rámci pokračovacího výcviku sedlal i bojové stroje. A navzdory své nové a velmi prestižní funkci nadále usiloval o bojo-

Righetti byl ze svého prvního sestřelu stejně nadšený, jako by byl každý nový poručík. Nechtěl jsem jeho nadšení tlumit tím, co jsem měl na jazyku, a tak jsem počkal, až budeme sami. Pak jsem ho seřval tak, že jak to asi ještě nezažil." (Capt. Darrell Cramer).

Foto: USAF

Darrell Cramer, muž, který vedl Righettiho na prvních misích a také ho jednou pořádně seřval…

vé zařazení. Stejné plány měl jeho mladší bratr Maurice, který začal s výcvikem zhruba v době, kdy byl Righetti převelen k CIS. Nakonec byl také on zařazen mezi instruktory a de facto se stal žákem svého bratra. Dokonce spolu provedli i několik výcvikových letů. Nakonec se z Mauriceho stal kopilot B-29 a létal v Pacifiku u 40th Bombardment Group. Válku přežil.

Odjezd se povoluje

V roce 1943 se Righettiho žádosti o zařazení k bojové jednotce ještě nesetkaly s pochopením nadřízených, ale o rok později se dočkal. Domů krátce nato napsal: „Očekávám, že se ze zámoří vrátím, ale pokud ne, pamatujte, že jsem v tom zabránil i několika hochům druhé strany a že jsem pracoval na své interpretaci toho, co znamená být dobrým Američanem."[1)] Věci se daly do pohybu na začátku června 1944, kdy byl odeslán do Aloe Army Airfield nedaleko Victorie v Texasu, kde absolvoval přeškolovací stíhací výcvik na P-40. V té době měl nalétáno přes dva tisíce hodin, mnoho z nich právě na P-40, takže ovládání letounu pro něj bylo druhou přirozeností, musel ale projít střeleckým a taktickým výcvikem. Jeho výsledky byly vynikající, nicméně administrativní záležitosti jej držely doma ještě celý červenec. Spojenecké armády se tou dobou již probíjely Normandií a Righetti, v té době již podplukovník, si uvědomoval, že by mohlo Německo vojensky zkolabovat dřív, než se vůbec dostane do zámoří. On se toho obával, jeho žena v něco takového nepochybně doufala… Čas do svého odjezdu vyplňoval Righetti létáním s P-47 a P-51. A pak, 2. srpna 1944, se přes Overseas Replacement Depot v Greensboro, kde strávil deset dní, vydal na cestu do destinace, která byla v rozkazu popsána jako „chladná, vlhká a větrná". Vesměs se tím rozuměla Anglie… O ženu a dceru si nemusel dělat starosti, přestěhovaly se k jeho rodičům na rodinnou farmu, kde o ně bylo dobře postaráno.

Do Anglie přibyl Righetti na začátku září 1944 a byl přidělen k osmé letecké armádě pod velením legendárního Jamese Doolitlea. Ve Fowlmere odlétal několik

Udělené medaile, ocenění a vyznamenání

Distinguished Service Cross
Silver Star Medal
Distinguished Flying Cross with 3 Bronze Oak Leaf Clusters
Purple Heart
Air Medal
American Defense Service Medal
American Campaign Medal
European-African-Middle Eastern Campaign Medal
World War II Victory Medal
Command Pilot Badge

Foto: rodinná sbírka via Jay Stout

Poté, co mu byl přidělen osobní letoun, nechal na něj Righetti namalovat přezdívku své manželky Cathryn a k tomu také zajímavou kresbu sexy kobylky.

Foto: rodinná sbírka via Jay Stout

S Mustangem si Elwyn velmi rozuměl a rychle prokázal své pilotní zkušenosti.

seznamovacích letů s P-51, v Duxfordu pak absolvoval totéž s P-47. Británie na něj udělala dobrý dojem. „Britové jsou úžasní, přátelští, upřímní a mají starost o naše blaho – skutečně skvělí spojenci,"[1] napsal domů.

Setkal se také s řadou známých a přátel, které během pěti let v armádě získal. Jeho přítel a mentor Fred Gray, pod jehož velením sloužil v CIS, byl velitelem 78th Fighter Group, součásti 66th Fighter Wing. Gray ho provedl po velitelství 66th FW a Righetti se mohl 24. září radovat ze svého zařazení. Hned následujícího dne se hlásil na základně F-159 Wormingford, necelých 100 km severně od Londýna, která byla domovem 55th Fighter Group, jedné ze součástí 66th FW.

Namířil si to do místnosti pro piloty 338th FS, ke které byl přidělen, ale nenašel v ní žádné známé a vlastně je nenašel ani v celé stíhací skupině. Jeho výložky s hodností podplukovníka odpovídaly minimálně pozici velitele squadrony, nebo dokonce celé group, ale něco takového vyžadovalo bojové zkušenosti. A ty neměl. On sám již měl jakožto zkušený a metodický instruktor plán. Chtěl začít jako číslo zkušeného stíhače a postupně nabírat zkušenosti bez ohledu na svou vysokou hodnost. Teprve až svou roli zvládne, měl následovat přesun na pozici vedoucího dvojice a poté na velitele roje. Pěkně krůček po krůčku. Nehodlal si situaci usnadňovat a přeskakovat přirozený postup. Ostatně, v bojových podmínkách se něco takového nevyplácelo. Hodnost byla jedna věc, zkušenosti druhá… Podle plánů velení měl u 55th FG získat dostatek bojových zkušeností na to, aby se poté mohl přesunout na pozici velitele skupiny, ale nikoli 55th FG.

Foto: rodinná sbírka via Jay Stout

Nad mapami při přípravě na další operační let. Elwyn Righetti vlevo.

Úspěch bez pochvaly

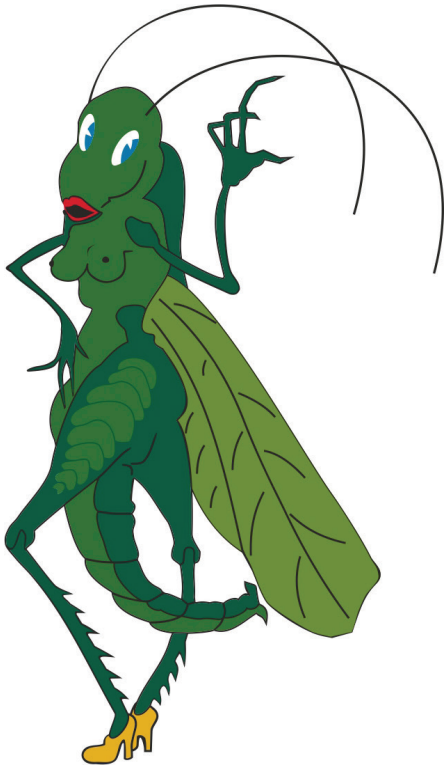
Poprvé vzlétl Righetti k operačnímu letu 30. října 1944 a již při své druhé misi 2. listopadu 1944 zaznamenal sestřel. Jednalo se o doprovod 1100 bombardérů nad Merseburg nedaleko Lipska a cílem byly tamní ropné rafinérie. „Velké hochy" doprovázelo 900 stíhačů a 55th FG dostala za úkol poskytovat blízkou ochranu bombardérům od 3rd Air Division. Righetti byl stejně jako při první misi přidělen coby wingman ke zkušenému kapitánovi Darrellu Cramerovi, který již měl za sebou více než čtyři měsíce bojů. Nepřátelští stíhači se na cestě k cíli neobjevili, zato protiletadlová palba byla nepříjemně přesná a za oběť jí padlo sedm bombardérů. Teprve při návratu zaútočilo na skupinu asi sto německých stíhačů. Nikdo z 55th FG jich doposud neviděl tolik pohromadě a poprvé se ocitli v početní nevýhodě. Formace se rychle rozpadly do bojujících dvojic a čtveřic. Část německých stíhačů se pokoušela dostat k bombardérům, další odkláněla boj stranou. Třetí část Němců vyklesala do mraků a Cramer s Righettim za zády plus další dvojice se pustili za nimi. Jakmile se dostali pod oblačnou vrstvu, vrhl se Cramer na prvního nepřítele, kterého spatřil. Napadený Bf 109 začal zatáčet doprava, Cramer na něj vypálil dávku a dosáhl několika zásahů. Nepřátelský pilot ve snaze uniknout pikoval k zemi a jak přecházel z jedné zatáčky do druhé, namířil si to přímo před kulomety Righettiho Mustangu. „Protože jsem kapitána Cramera předlétl při jeho přechodu do stoupání a otočil jsem ostře doleva, dostal jsem se do pozice mezi mým vedoucím a 109,"[1] napsal později v bojovém hlášení Righetti.

Byl to pro něj okamžik pravdy, ve kterém měl poprvé zúročit své letecké zkušenosti. Usadil cíl do zaměřovače a ze vzdálenosti asi 180 metrů zahájil palbu. „Vypálil jsem jednu dávku a viděl několik zásahů za kokpitem. Nepřátelský letoun provedl jen velmi chabý únikový manévr a zamířil ke stanovišti flaku přímo před námi. Těsně předtím, než jsme k němu doletěli, jsem vypálil třísekundovou dávku a zaznamenal mnoho zásahů kolem kokpitu."[1] Messerschmitt přešel do prudkého náklonu, vyklesal ještě níž, zachytil křídlem o živý plot, což ho přetočilo na bok, a zlomek vteřiny nato se roztříštil při nárazu

do země. Čtveřice Mustangů se přehnala nad místem dopadu a zamířila domů.
Cramer sám situaci zhodnotil v hlášení takto: „Když jsem se dostal do dobré pozice za zádí a přiblížil se na dostřel, zahájil jsem palbu. Krátce nato jsem s údivem sledoval, jak se ke mně zleva blíží další P-51 a i on pálí na Me-109. Moje střely jej minuly jen o několik metrů a já jsem okamžitě přestal střílet."[1)]
Cramerovi bylo jasné, že je to Righetti, který v zápalu boje ignoroval své povinnosti wingmana. „Kdybych nenabral trochu výšky, když se pokoušel dostat do palebné pozice, tak bych ho nemusel vůbec spatřit a mohli jsme se srazit,"[1)] pokračoval naštvaný Cramer.
Po nezbytném rozboru se zpravodajskými důstojníky si vzal Righettiho stranou. Nechtěl podplukovníka kritizovat před poručíky, ale rozhodně nehodlal nechat věc jen tak.
„Righetti byl ze svého prvního sestřelu stejně nadšený, jako by byl každý nový poručík. Nechtěl jsem jeho nadšení tlumit tím, co jsem měl na jazyku, a tak jsem počkal, až budeme sami. Pak jsem ho seřval tak, že jak to asi ještě nezažil,"[1)] vyprávěl po letech Cramer.
Tehdy na hodnostně vyššího důstojníka řval, že pokud by byl jen jedním z nových poručíků, uzemnil by jej za trest nejméně na dva týdny a vedl by proti němu příslušná disciplinární řízení, protože narušil pravidla disciplíny a porušil své povinnosti wingmana. Righettimu slouží ke cti, že tvrdou kritiku od hodností nižšího (ale bojově neporovnatelně zkušenějšího) důstojníka přijal: „Righetti okamžitě uznal, že to podělal kvůli vzrušení ze situace. A také slíbil, že se něco takového už nebude opakovat. Při všech dalších misích, kdy letěl Righetti pod mým dohledem, byly jeho výkony vynikající a k porušení disciplíny už nikdy nedošlo,"[1)] vzpomínal Cramer, který ukončil svou kariéru v roce 1973 jako zástupce velitele 17th Air Force v Německu v hodnosti brigádního generála. Sestřel stodevítky z 2. listopadu 1944 byl nakonec přiznán oběma, každému po polovině…

Velitelem

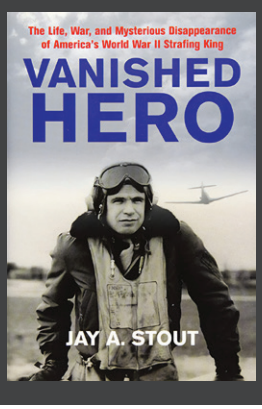
Již v polovině listopadu došlo ke změně plánů a Righettimu bylo oznámeno, že se s ním počítá na post velitele 338th Fighter Squadron a poté i na post velitele celé 55th Fighter Group, pokud bude vše probíhat, jak má. Ta informace byla poměrně citlivá, protože na post velitele 338th FS se počítalo s Cramerem… Righetti za ním ihned poté, co se novou informaci dozvěděl, zašel, a sdělil mu, že se o svou pozici nemusí obávat, protože velení squadrony převezme jen zhruba na tři týdny a potom by měl převzít velení skupiny. I z toho je jasné, že Righettiho pozice nebyla v rámci squadrony jednoduchá, nicméně svým přístupem, a hlavně prokázanou rozhodností v boji ji zvládl výborně. Po prvních dvou misích absolvoval v listopadu 1944 ještě deset bojových letů, během kterých prokázal své schopnosti. Poprvé vedl 338th Squadron do boje 21. listopadu, tedy tři týdny po svém bojovém křestu, a o čtyři dny později byl jmenován jejím velitelem. A mezi piloty nebylo o jeho schopnostech podle nejzkušenějšího pilota squadrony Darrella Cramera žádných pochybností. „V době, kdy se stal velitelem squadrony, si již vybudoval pověst velmi schopného a agresivního lídra v boji. Byl typem velitele s přístupem ‚pojďte a následujte mě' a my jsme ho následovali velmi rádi."[1)]
Více než přidělení velení Righettiho zřejmě potěšilo přidělení osobního letounu. Jednalo se o Mustang P-51D číslo 44-14223, který si okamžitě vylepšil nápisem Katydid a kresbou sexy zelené kobylky. Později jej vyměnil za stroj výrobního čísla 44-72227. Oba nesly kód CL-M a oba byly vyzdobeny víceméně stejným nápisem. Kresba kobylky se ale lišila. Zatímco na prvním Mustangu byla propracovaná kresba v zelené barvě, na druhém tvořila kobylku jen černá silueta s modrými křídly.
Ztráty stíhacích pilotů se pohybovaly během misí okolo dvou procent, což znamenalo, že pokud někdo završil 50 misí, dalo se říci, že svůj příděl štěstí vyčerpal. Přitom 50 misí většinou nestačilo na završení bojové túry, která činila 270 hodin. Righetti si možnost, že se nevrátí, dobře uvědomoval, z některých jeho dopisů domů se dokonce zdá, že s tím příliš nepočítal. Sgt. Millard „Doak" Easton, který byl šéfmechanikem (crew chief) jeho



„Řekněte mé rodině, že jsem okay. Zlomil jsem si při přistání nos. Pracovat s vámi byla po čertech pořádná zábava, bando. Uvidíme se trochu později." (Col. Elwyn Righetti)

NĚKOLIK SLOV AUTORA ČLÁNKU O KNIZE JAYE A. STOUTA

Přečetl jsem už pěknou řádku knih, mapujících osudy druhoválečných pilotů. Kniha Jaye A. Stouta, který byl sám vojenským pilotem, se ovšem v mnoha ohledech vymyká běžným standardům. Autor převzal pomyslný štafetový kolík po Tonym Meldahlovi, historikovi, který věnoval množství času a úsilí mapování života Elwyna Righettiho, stejně jako okolností jeho zmizení. Těžce nemocný Meldahl se obrátil na v té době již renomovaného autora knih s leteckou tematikou Jaye A. Stouta s prosbou, aby jeho úsilí dotáhl do konce a zajistil vydání knihy. Jay tuto výzvu přijal a přes řadu překážek ji napsal a našel pro ni vydavatele. Je to jeden z nejsilnějších příběhů, jaké válka přinesla a také jeho zpracování patří v daném žánru mezi to nejlepší. Knihu vřele doporučuji každému zájemci o leteckou historii, zakoupit ji lze, včetně elektronické verze, zde.



stroje, se zmínil o tom, že se jednou Katydid vrátila se zásahem v oblasti ostruhy, podruhé měla průstřel kapoty motoru od 20mm kanónu. „Řekl mi, že příště to už dostane do kokpitu."[1)]
Na další vzdušné vítězství si musel Righetti počkat až do Štědrého dne, tedy 24. prosince, kdy během jednoho letu sestřelil tři Fw 190 a dva další poškodil. Mezitím absolvoval několik dalších bojových misí a asi nejzajímavější událostí byl jeho souboj s trojicí Me 262, z nichž jeden zasáhl a poškodil. „Zapletl jsem se se třemi proudovými stroji a jeden jsem poškodil. Jsou trochu moc rychlé na to, abychom je sestřelili, ale dělal jsem, co se dalo."[1)]

Foto: rodinná sbírka via Jay Stout

Jedna z fotografií s první Katydid, na které je již patrné opotřebení.

Vzhůru dolů!
Již na začátku roku 1944, v době, kdy velení 8th AF převzal Doolitle, došlo ke změně strategie amerických stíhačů. Kromě ochrany bombardérů se nyní razilo, že je třeba se zbavit Luftwaffe všemi prostředky, tedy i útoky na letiště a koneckonců i na další pozemní cíle. Po Righettiho příchodu a zejména poté, co převzal velení, se v tomto směru stala z 55th FG elitní skupina. Jeho agresivita a bojový zápal vedly k tomu, že se během února 1945 mohla pochlubit například 127 zničenými lokomotivami.
K útokům na pozemní cíle docházelo většinou během návratu bombardérů domů, pokud to situace umožňovala. Část stíhačů s nimi zůstala, část vyklesala až do přízemní výšky, kde pátrala po čemkoli, co stálo za dávku z kulometů. Mnohdy přitom docházelo i ke střetům s nepřátelskými letouny. Jedním z nejkurióznějších byl pro Righettiho střet s letouny Mistel, ke kterému došlo 3. února 1945 nedaleko Boizenburgu. Tehdy si nárokoval dva ze tří sestřelených Mistelů a k tomu jeden poškozený Fw 190. Výjev z tohoto souboje je tématem boxartu stavebnice P-51D-10 (kat. č. 84184), která nabízí také marking Righettiho stroje. Těmito dvěma vítězstvími se zařadil mezi esa, pokud jde o vzdušná vítězství. Co do počtu zničených pozemních cílů pak vládl statistikám celé USAAF! Na jeho kontě bylo nakonec 27 zničených letounů na zemi plus desítky nákladních automobilů, lokomotiv a dalších cílů. Righetti byl v tomto ohledu k nezastavení a jeho muži jej následovali.
Velení 55th FG převzal 22. února 1945 od plukovníka George Crowella a pokračoval v budování stále lepší pověsti celé své skupiny. Neměl sice možnost se zařadit mezi nejúspěšnější esa, na to se do bojů dostal příliš pozdě, v době, kdy aktivita Luftwaffe již výrazně poklesla. Jeho výsledky a příkladné velení mu ale vynesly řadu vysokých vyznamenání (viz tabulka). Ze svého povýšení do pozice velitele skupiny měl velkou radost, o čemž svědčí jeho dopis z 25. února: „Nový job je zdaleka nejlepší, jaký jsem kdy měl. Je to spousta zodpovědnosti, ale skutečně mě to uspokojuje. Teď už skutečně ničím Jerrie (výraz pro Němce) s mým vlastním týmem a tříškáme ho, že z něj lítají kusy. Dnes jsme dostali 14 nepřátelských letounů – 7 proudových – a i když jsem já sám tentokrát neskóroval, jsou to teď všechno moji chlapci, když mám vlastní skupinu."[1)]

Osudný den
Je mimo možnosti časopiseckého článku popisovat dopodrobna bojové mise „Eager Ela" a jeho bandy od 55th FG. Po mnoha nebezpečných situacích při doprovodu bombardérů i útocích na pozemní cíle přišel 17. duben 1945, den Righettiho třicátých narozenin. Měl v plánu otevřít po návratu láhev šampaňského společně s Frankem Stitchem, dalším pilotem, který toho dne slavil narozeniny.
Když se bombardovací svaz otočil, aby zamířil k domovu, Righetti s piloty od 343rd FS vyklesal tak jako už mnohokrát předtím k lovu na pozemní cíle. Přiblížili se k městu Kamenz, kde byly dislokovány části Schlachtgeschwader 77 vyzbrojené Fw 190. Poručíci Robert Welch a Philip Erby spatřili dvojici focke-wulfů krátce po vzletu a zaútočili na ně s převýšením zezadu. Němečtí piloti neměli šanci zareagovat a oba byli sestřeleni. Welch i Erby byli na oplátku zasaženi flakem a oba zamířili k nedalekým americkým pozicím. Erby nakonec ohlásil, že bude skákat, a od té doby se neozval. Poručík Richard Gibbs se svým wingmanem následovali při útoku Welcha s Erbym, ale když viděli palbu flaku, oblétli Kamenz v bezpečné vzdálenosti a spatřili další dvojici krátce po vzletu. Počkali, až se vzdálí od letiště, a poté Gibbs oba sestřelil. Kromě uvedených nepřátel sestřelila toho dne 343rd FS pět dalších letounů od SG 77, ale zaplatila za ně vysokou cenu. Kromě Erbyho byli flakem sestřeleni ještě George Apple a Daniel Langelier. Těla Erbyho a Langeliera nebyla nikdy nalezena…
Mezitím Righetti a jeho wingman Carroll Henry spatřili menší polní letiště u Riesy. Righetti chtěl zaútočit nejprve sám a přikázal zbytku squadrony držet se výše a stranou. „Chtěl, abych zůstal nahoře s ostatními. Ale když jsem ho požádal, tak mi povolil jít na to s ním," uvedl v bojovém hlášení Henry.[1)]
Righetti provedl sám první útok, při kterém cíl netrefil. Seřídil zaměřovač, otočil se a v dalším náletu zasypal letouny na zemi střelami. Útok opakoval ještě dvakrát. A pak se to stalo: Katydid se otřásla pod nárazem a bylo okamžitě jasné, že

Bojové úspěchy

Sestřely	**7,5**
Pravděpodobné sestřely	**1**
Poškození	**2**
Letouny zničené na zemi	**27**
Mnoho zničených pozemních cílů včetně lokomotiv	

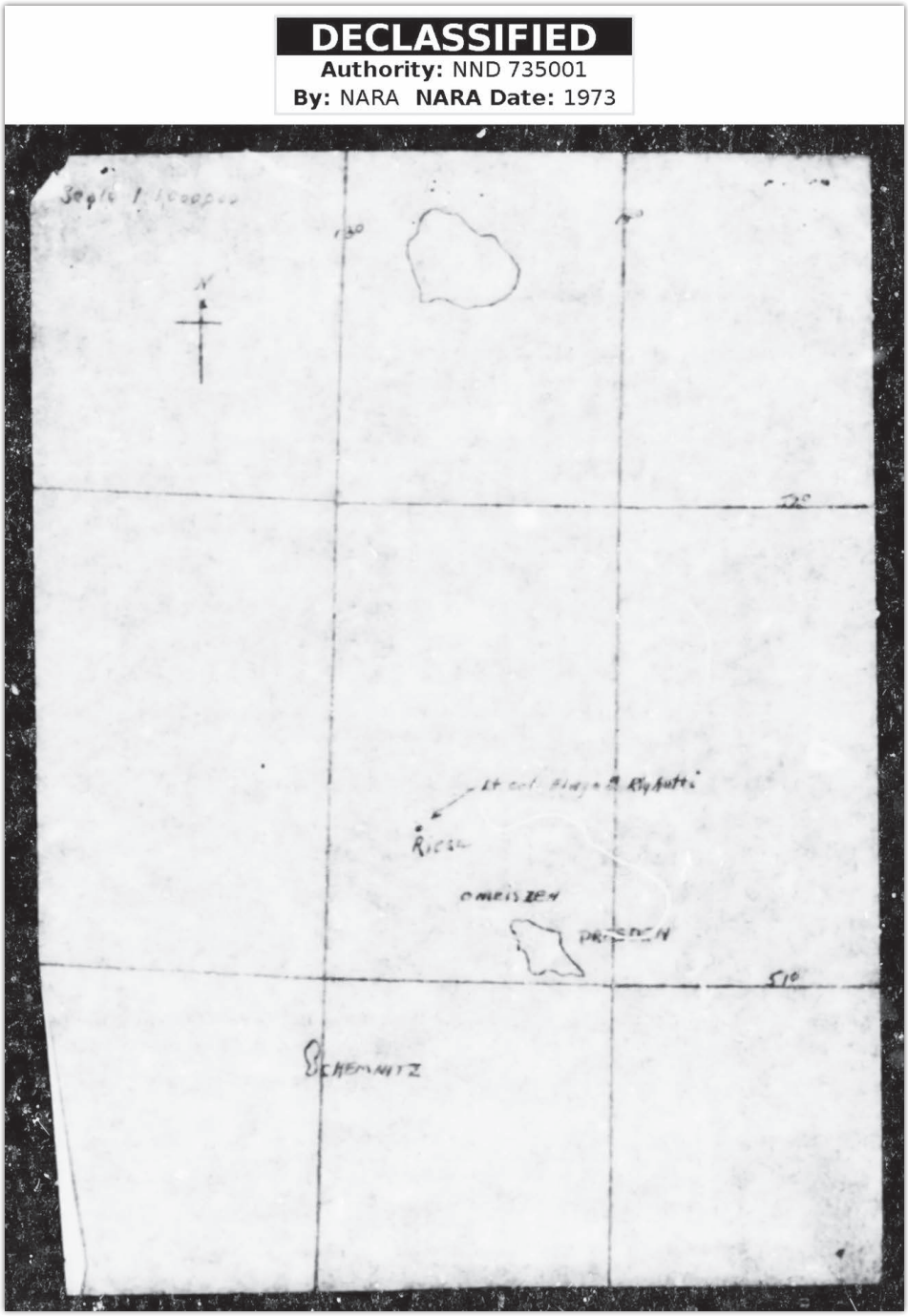


Foto: MACR via Fold3

Kopie nákresu, na kterém Carroll Henry vyznačil místo Righettiho přistání. Neodpovídá to údajům o tom, že od letiště, které se nacházelo na jihozápadě Riesy, zamířil kursem 270°.

dostala zásah. Righetti Henrymu oznámil, že rychle ztrácí tlak oleje. Ten mu potvrdil, že z jeho Mustangu uniká také glykol. Bylo jasné, že se zhruba do minuty motor Mustangu kriticky přehřeje, což věděl i Righetti. Ve světle tohoto faktu je až nepochopitelné, že namísto toho, aby využil zbývající čas k přiblížení se k vlastním pozicím (minuta letu by znamenala asi 10 km), vrhl se do dalšího útoku. Fronta přitom byla od Riesy tou dobou jen necelých 20 km a je možné, že by to nakonec Righetti s trochou štěstí ke svým dotáhl. Namísto toho se ale rozhodl vyprázdnit zásobníky posledním útokem a teprve poté zamířil nad pole. Henry se jej snažil následovat. „Volal jsem ho a ohlásil, že jdu za ním. Potvrdil s tím, že míří kurzem 270 stupňů. Byl jsem ve 3000 ft (900 m) a předletl jsem ho kvůli vyšší rychlosti, kterou jsem nabral v klesání. Byl na mé šesté hodině, a tak jsem se otočil o 270 stupňů," uvedl Henry v hlášení.[2)]

Svého velitele už ale nezahlédl a kvůli mlžnému oparu ho nespatřil ani nikdo ze squadrony, která vyčkávala výše. Pak se v rádiu ozvalo: „Řekněte mé rodině, že jsem okay. Zlomil jsem si při přistání nos. Pracovat s vámi byla po čertech pořádná zábava, bando. Uvidíme se trochu později."[2)] Ray Sharp, jeden z pilotů kroužících výše, porušil rádiovou kázeň a v éteru se ozvalo jeho „Hodně štěstí, plukovníku!"

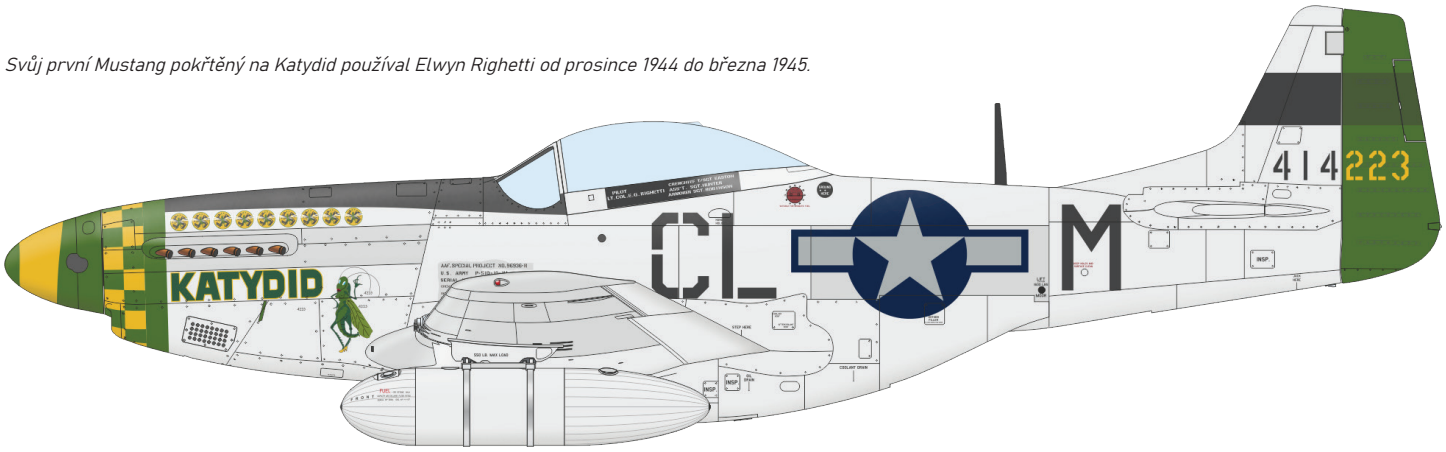
Kvůli nedostatku paliva musela prakticky celá 55th FG toho dne přistát na letištích v kontinentální Evropě. A Frank Stitch musel nakonec lahev šampaňského otevřít sám a v nepříliš veselé náladě, která odpovídala významu ztráty. Svědčí o tom i souhrnné bojové hlášení z toho dne, v němž se píše: „Budete nám chybět, plukovníku, všech dvacet devět let vaší překypující energie a vitality, vaší dychtivosti a odvahy, vaší iniciativy a vedení, které z nás udělalo smrtící bojový nástroj, likvidující nacisty na každém kroku. Bude nám chybět vaše veselí, vaše rozhodnost a vaše lidské porozumění. Prokazoval jste agresivitu při každém letu a udělal jste z nás jednu z nejdychtivějších band. Vaše výsledky mluví samy za sebe – na vašem kontě je 34,5 zničených německých letadel – 27 na zemi a 7,5 ve vzduchu. Počet dalších zničených cílů je příliš velký na to, aby je bylo možné spočítat. Všichni z naší staré pět pět vám salutujeme, ‚Eager Ele'."[3)]

Asi každý nicméně věřil, že se s velitelem zanedlouho setká. Německo mlelo z posledního a Righettiho slova na rozloučenou znamenala, že je relativně v pořádku a pravděpodobně míří k výslechu a do leteckého zajateckého tábora.

Vyhaslá naděje

Válečný odbor zaslal Cathryn Righetti 3. května, tedy více jak dva týdny po Righettiho sestřelení, telegram, ve kterém ji krátce informoval o situaci. Obsah dával naději, že se opět brzy shledají. Čekala s Elwynovými rodiči a sourozenci na další telegram nebo telefonát, který by jim sdělil více, ale zpráva nepřicházela. Více než měsíc dál posílali dopisy, jako by byl Elwyn stále u jednotky. Čekaly tam na něj. A oni stále čekali na dobrou zprávu. Dny a poté i celé měsíce ovšem ubíhaly, přesto stále věřili, že se vrátí. Bylo to vcelku opodstatněné, Evropa byla v poválečném chaosu a neustále se objevovaly zprávy o nových a nových vojácích a letcích, kteří byli v Německu za různých okolností nalezeni mimo zajatecké tábory. Naděje existovala. Major Tom Welch, Elwynův dobrý přítel, který se stále nacházel v Evropě, po něm pátral a udržoval rodinu v naději. Jenže ta se postupně ztenčovala. Jako první zřejmě přijala možnost manželovy smrti Cathryn, zatímco rodiče a sourozenci se něčemu takovému vzpírali uvěřit. Matka napsala prosebný dopis vojenskému guvernérovi US okupační zóny v Evropě, generálu Dwightu Eisenhowerovi, poté i prezidentovi Trumanovi. Prosila je o pomoc v pátrání po synovi. Ale bezvýsledně. Na sklonku roku 1946 obdržela dopis, jehož autorem byl další z Elwynových přátel, Fred Gray, který tvrdil, že pátral mimo oficiální informační kanály. Jeho vlastní popis událostí ze 17. dubna odpovídal velmi dobře oficiálnímu hlášení, ale v jedné věci se lišil. Údajně se zhruba deset minut po Righettiho

Svůj první Mustang pokřtěný na Katydid používal Elwyn Righetti od prosince 1944 do března 1945.



přistání v rádiu ozval Righettiho hlas a něco o tom, že se k němu blíží farmáři... Ale pokud by to byla pravda, Henry by si takovou informaci nenechal pro sebe a ani by nebyl důvod ji nezanést do hlášení. Napadení sestřelených spojeneckých pilotů civilisty a jejich lynčování nebylo ničím výjimečným, došlo k tomu v mnoha případech a řada Němců za to byla po válce souzena a odsouzena. Gray ve zmíněném dopise rovněž psal, že získal od lidí z Pentagonu neoficiální informaci, že jeden z vyslýchaných nacistů potvrdil, že byl Righetti zavražděn civilisty a že pět z nich již bylo pověšeno a dva další čekají na rozsudek. I to je nepravděpodobné. Oblast byla obsazena Rusy, a pokud tedy někdo trestal místní za vraždu amerického pilota, museli by to být oni. Samozřejmě že možnost, že byl Righetti stejně jako mnoho dalších sestřelených letců zavražděn civilisty, je nejpravděpodobnějším vysvětlením jeho zmizení. Mohlo k tomu dojít krátce po přistání, nebo i po několika dnech skrývání. Také mohl být zavražděn jen proto, že někdo chtěl jeho boty, pistoli, případně se dostal do rukou SS a byl zastřelen, k čemuž taky docházelo. V průběhu let vyvstala řada otázek, hypotéz a spekulací. Více světla nevnesl do situace ani speciální pátrací tým JPAC (Joint POW/MIA Accounting Command), ani výpovědi některých Němců. Navíc vyvstaly i pochybnosti ohledně lokality, ve které přistál. I když hovořil o kurzu 270°, tedy přímo na západ, Henry vyznačil v mapě místo, kam se svým poškozeným směrem Righetti zamířil, severovýchodně od Riesy. A tak vyvstaly i pochybnosti o tom, na jaké letiště vlastně s Righettim útočili.

Trochu divoká, ale o to děsivější hypotéza hovoří o tom, že byl zajat Rusy, kteří mu neuvěřili, kdo je (mohl už být převlečen v civilu a na útěku), a buď jej popravili, nebo odvlekli do některého z gulagů, kde zůstal až do smrti. Sovětské autority byly americkou ambasádou v roce 1945 požádány, aby se pokusily syna Elizabeth Righetti najít. Sověti pak v listopadu 1945 odpověděli, že jejich šetření nevypátralo žádného Elwyna Righettiho na území Sovětského svazu. Jestli skutečně pátrali, je otázkou...

Pravdu se tedy pravděpodobně nikdy nikdo nedozví. Přímí účastníci nebo svědci události již zřejmě nejsou mezi námi. Možná se nakonec v něčí pozůstalosti objeví deník, který odhalí nové informace, ale s vysokou mírou pravděpodobnosti leží ostatky plukovníka Elwyna Righettiho dodnes v zemi někde poblíž Riesy...

Poděkování

Autor srdečně děkuje Jay A. Stoutovi, autorovi knihy Vanished Hero: The Life, War and Mysterious Disappearance of America's WWII Strafing King za laskavé svolení převzít pro článek citace z jeho knihy a za pomoc se získáním fotografií od rodiny Righettiových.

[1] STOUT Jay, Vanished Hero: The Life, War and Mysterious Disappearance of America's WWII Strafing King, Casemate Publishers, 2016

[2] MACR (Missing Air Crew Report) 13916

[3] 55th FG Mission Summary Report, April 17th, 1955

Zdroje

knihy

STOUT Jay, Vanished Hero: The Life, War and Mysterious Disappearance of America's WWII Strafing King, Casemate Publishers, 2016

OLYNYK Frank, STARS AND BARS: A tribute to the American Fighter Ace 1920–1973, Grub Street Publishing, 1995

HESS William: Down to Earth, Strafing Aces of Eighth Air Force, Osprey Publishing, 2003

dokumenty

MACR (Missing Air Crew Report) 13916/ NARA (National Archives and Records Administration) M1380

Webové stránky

jayastout.com

valor.militarytimes.com

HĽADANIE STRATENÝCH LODÍ S PAULOM ALLENOM

Na krížniku Juneau zahynulo päť bratov Sullivanovcov

Text: Miro Barič

Bitka o Guadalcanal predstavovala prvú ofenzívu a veľké víťazstvo Spojencov v Tichomorí. Iste, americké námorníctvo zvíťazilo aj v bitke o Midway, ktorej sme sa venovali v predchádzajúcej časti seriálu. Tam však reagovali na japonský útok. V prípade Guadalcanalu v Šalamúnových ostrovoch prevzali strategickú iniciatívu a už ju z rúk nepustili.

Hlavným dôvodom útoku na Guadalcanal bolo letisko, ktoré Japonci začali na ostrove budovať. To by totiž po dokončení umožňovalo ovládať širokú oblasť. Americkým silám sa vďaka zlému počasiu podarilo priblížiť nepozorovane a ich vylodenie 7. 8. 1942 Japoncov zaskočilo. Z prekvapenia sa však rýchlo spamätali a o Guadalcanal sa pol roka tuho bojovalo na zemi, vo vzduchu a na mori. Kampaň sa skončila až 9. 2. 1943 stiahnutím japonských vojsk. Vo vodách medzi Guadalcanalom a ostrovmi Savo a Florida severne od neho sa potopilo toľko lodí, že miesto začali prezývať Prieliv so železným dnom.

Prvá veľká bitka prišla už v noci z 8. na 9. 8. 1942. Pri ostrove Savo vtedy Japonci pre zmenu zaskočili spojenecké sily a v krátkom čase rozstrieľali štyri americké a jeden austrálsky ťažký krížnik. Astoria, Quincy, Vincennes a Canberra sa potopili, zachrániť sa podarilo len ťažko poškodený krížnik Chicago. Slabou náplasťou bolo, že pri návrate 10. 8. ráno potopila americká ponorka S-44 japonský krížnik Kako.

Nasledovali ďalšie bitky a pri jednej z nich bol stratený aj hlavný hrdina nášho príbehu, protilietadlový krížnik USS Juneau (CL-119). V Británii vznikli protilietadlové krížniky už pred vojnou. Išlo o upravené staršie plavidlá triedy C, na ktorých pôvodné 152 mm delá nahradili kanónmi kalibru 102 mm. Ako prvý takto upravili v roku 1937 krížnik Coventry, v rokoch 1938 a 1939 nasledovali Curacao, Curlew, Cairo, Calcutta a Carlisle. Počas vojny získala Británia aj ďalšie protilietadlové plavidlá tejto kategórie.

Americká trieda Atlanta sa však stala prvou skupinou krížnikov na svete, ktoré od začiatku vznikali výhradne s protilietadlovou výzbrojou. Paradoxne sa však s nimi najprv rátalo ako s lídrami flotíl torpédoborcov. Až neskôr začala byť zrejmá ich hodnota pri ochrane námorných zväzov pred nepriateľskými lietadlami a začali byť nasadzované výhradne v tejto úlohe.

Triedu Atlanta tvorilo osem lodí. Prvé štyri (Atlanta, Juneau, San Diego a San Juan) začali stavať v roku 1940 a do služby ich zaradili v priebehu dvoch mesiacov od konca decembra 1941 do konca februára 1942. Ďalšie štyri – Oakland, Reno, Flint a Tucson – vstúpili do služby v mierne odlišnej podobe až v rokoch 1943–45.

Krížniky boli dlhé 165 metrov a ich plný výtlak bol 7400 ton. Prvé štyri lode boli vyzbrojené 16 kanónmi kalibru 127 mm, ktoré boli umiestnené po dvoch v ôsmich vežiach. Tri boli nad sebou na prove a ďalšie tri tiež nad sebou na korme. Po jednej veži bolo na každom boku. Bola to najsilnejšia protilietadlová výzbroj zo všetkých krížnikov druhej svetovej vojny. Za minútu bola hlavná batéria triedy Atlanta schopná vystreliť 6 ton munície.

Delá kalibru 127 mm dopĺňali tri, neskôr štyri štvorhlavňové kanóny kalibru 28 mm.

USS Atlanta (CL-51), vedúca loď celej triedy, počas skúšok v novembri 1941.

Zdroj: Naval History and Heritage Command

Zdroj: Naval History and Heritage Command

Bratia Sullivanovci na palube Juneau, 14. 2. 1942. Zľava Joseph „Joe", Francis „Frank", Albert, Madison „Matt" a George.

Tie boli neskôr nahradené účinnejšími zbraňami kalibru 40 mm a doplnené väčším počtom 20mm kanónov. Druhú štvoricu lodí dokončili len s 12 kanónmi kalibru 127 mm, dve bočné veže boli odstránené. Preto sa niekedy považuje za samostatnú triedu Oakland. Postupne na nich rástol počet 40-mm kanónov.

Protilietadlový križník v akcii

Zmien výzbroje sa však Juneau nedožil. Po dokončení bol na jar a v lete 1942 najprv nasadený na hliadkové plavby v severnom Atlantiku a v Karibiku. V auguste 1942 loď prevelili na tichomorské bojisko a tam ju vrhli do kampane pri Guadalcanale. Keď 15. 9. tri torpéda z japonskej ponorky I-19 zasiahli USS Wasp, Juneau spolu s torpédoborcami zachránili 1910 námorníkov z potápajúcej sa lietadlovej lode. V bitke pri Santa Cruz 26. 10. 1942 pôsobil v eskorte lietadlových lodí Hornet a Enterprise. Americké plavidlá zostrelili 38 útočiacich japonských lietadiel a posádka križnika na tom mala významný podiel.

Bola to prvá bitka, ktorej sa Juneau zúčastnil. Osud križnika sa naplnil hneď v tej druhej. Námorná bitka o Guadalcanal v novembri 1942 bola zároveň jediným stretnutím hladinových plavidiel, ktorého sa križniky triedy Atlanta zúčastnili – okrem Juneau to bola jeho sesterská loď Atlanta. Obe boli v bitke potopené. To na jednej strane dokumentuje, že na boj s hladinovými plavidlami sa skutočne nehodili. Na druhej strane však ich skazu spôsobili torpéda a silnejší protivník. Zásahom, ktoré utrpeli, by neodolali ani iné, väčšie križniky.

Krvavý Guadalcanal

Na začiatku novembra 1942 križnik zaradili do zväzu TF 67, ktorý sprevádzal lode s posilami a zásobami na Guadalcanal. Podobné úmysly však mali aj Japonci. Na ostrove chceli vylodiť vojakov, ktorí by posilnili pozemný útok proti Hendersonovmu letisku. Išlo o rozostavané letisko, ktoré Američania na Guadalcanale obsadili, dokončili a pomenovali po majorovi Loftonovi Hendersonovi, veliteľovi VMSB-41, ktorý 4. 6. 1942 zahynul v bitke o Midway.

Letisko bolo pre Japoncov tŕňom v oku. Lietadlá z neho totiž cez deň ovládali vzdušný priestor. Japonské lode i pozemné jednotky tak mohli nerušene operovať iba v noci. Posily na Guadalcanal tak väčšinou privážali rýchle torpédoborce a ľahké križniky, aby sa stihli ešte v noci vrátiť späť. Tie Američania prezývali Tokijský expres. Japonské torpédoborce okrem vyloženia vojakov zvykli vystreliť aj pár „pozdravov" na Hendersonovo letisko. Pomalšie japonské transportné lode s ťažkými zbraňami a väčšími zásobami si však nemohli dovoliť plavbu v dosahu Cactus Air Force (Cactus bolo spojenecké kódové meno pre Guadalcanal). Preto Japonci vyslali silný zväz bojových plavidiel, ktorý mal letisko zničiť ostreľovaním z mora. Jeho základ tvorili dve bitevné lode Hiei a Kirishima. Každá z nich mala 8 diel kalibru 356 mm. Na túto misiu dostali namiesto prierazných granátov trieštivé, ktoré mali vybuchnúť pri kontakte s povrchom a zničiť americké lietadlá črepinami.

Americké posily sa ku Guadalcanalu dostali 12. novembra a začali vykladať. Pri ochrane transportných lodí Juneau v tento deň zostrelil 6 japonských lietadiel. Keď Američania zistili, že sa blíži silné japonské loďstvo, transportné lode stiahli a ich eskortu poslali do nočného boja. Proti dvom bitevným lodiam stáli na americkej strane len o triedu slabšie križniky. Za normálnych okolností by každý rozumný veliteľ ustúpil, ale tentoraz nebolo kam. Boli tým jediným, čo mohlo zabrániť skaze Hendersonovho letiska.

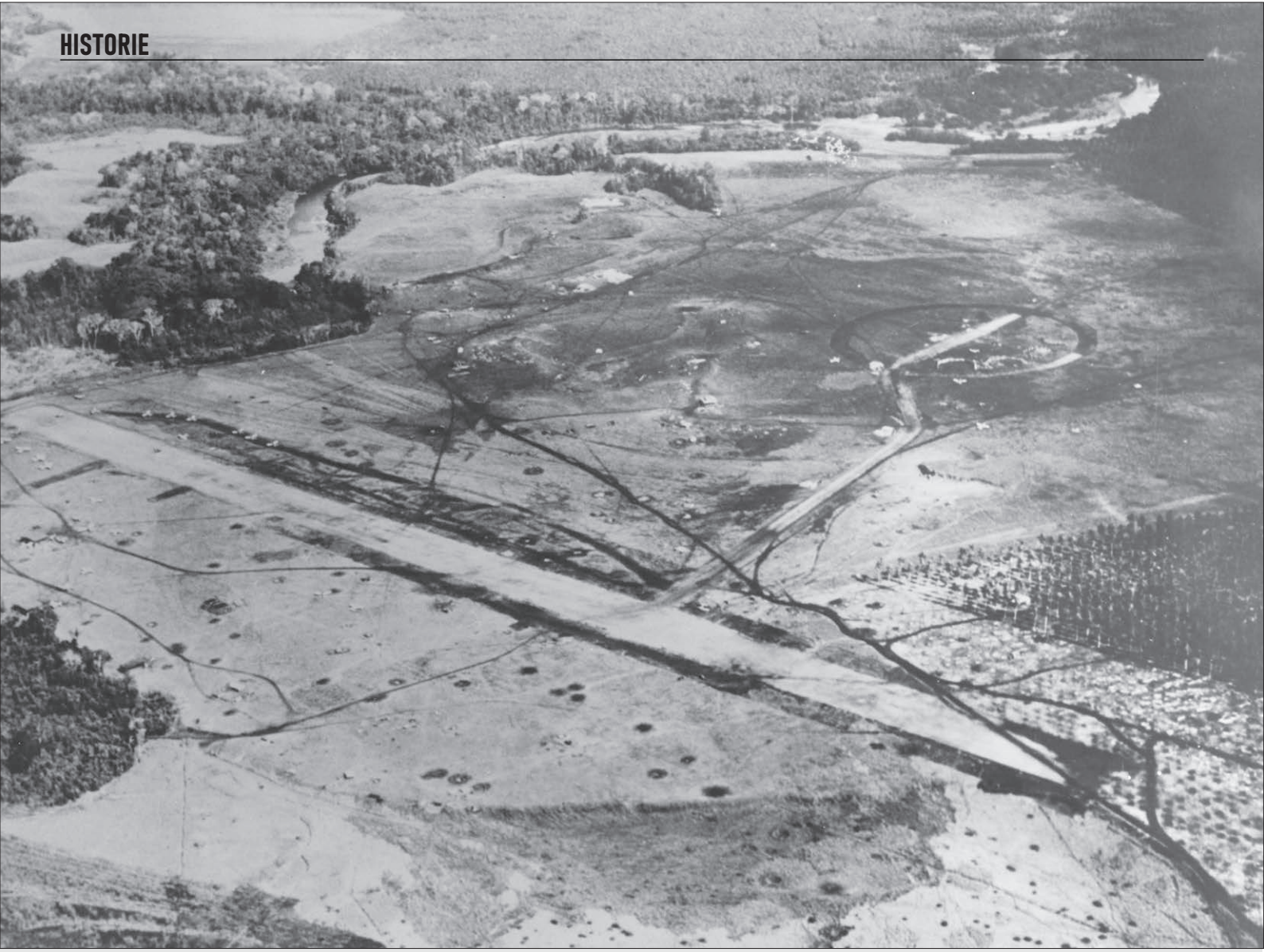
Nočný boj zblízka

Na americkej strane boli výhodou kvalitné radary, kým Japonci vtedy ešte nemali žiadne. Bola temná bezmesačná noc s dažďovými prehánkami, takže viditeľnosť bola minimálna. Americký veliteľ, kontraadmirál Daniel Callaghan, však bol príliš váhavý a informácie z radarov nevedel včas využiť. Keď sa konečne rozhodol, bolo už príliš neskoro. Americké a japonské lode sa k sebe príliš priblížili a jeho rozkazy vyvolali iba väčší zmätok. Stretnutie sa zmenilo na 40-minútový neľútostný chaotický boj zblízka, v ktorom sa každá loď rozhodovala sama za seba. Viaceré lode sa dokonca stali terčom paľby vlastných. Ako to neskôr opísal jeden z amerických dôstojníkov, bolo to ako bitka v nočnom bare, v ktorom zhasli svetlá.

Slabšie americké lode sa však vďaka tomu dostali dosť blízko na to, aby tiež dokázali rozdávať citeľné údery. Hiei napríklad v jednom okamihu ostreľovali tri americké torpédoborce z bezprostrednej blízkosti. Jeden sa s ňou dokonca takmer zrazil, vyhli sa iba o šesť metrov! Ohromná ja-

Zdroj: Naval History and Heritage Command

Vylodenie na Guadalcanale, 7. 8. 1942. Z USS Alchiba vykladajú tank M2A4 Stuart námornej pechoty do vyloďovacieho člna LCM(2).



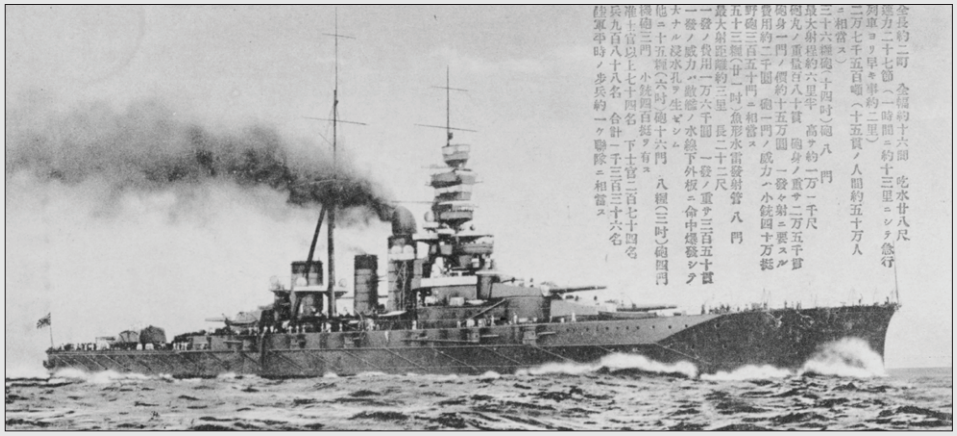
Dejisko urputných bojov, Hendersonove letisko koncom augusta 1942. *Zdroj: US Navy*

ponská loď by ich za normálnych okolností zmietla z hladiny jedinou salvou. Teraz však nedokázala dostatočne skloniť hlavne kanónov a jej ťažké granáty s hukotom prelietavali ponad torpédoborce. Americkí námorníci nelenili a zasypávali Hiei všetkým, čo strieľalo, vrátane guľometov. Jej pancieru uškodiť nemohli, no početné zásahy zakladali požiare na nástavbách a na mostíku zabili mnoho dôstojníkov a zranili samotného veliteľa zväzu, admirála Hiroaki Abeho. Čo bolo vážnejšie, Hiei zasiahli aj najmenej dve torpéda.

Japonský zväz však okrem bitevných lodí tvoril aj ľahký krížnik a 11 torpédoborcov. Tie sa pustili do ôsmich amerických torpédoborcov a Hiei a Kirishima sa zamerali na päť amerických krížnikov. V delových vežiach bitevných lodí však boli pripravené trieštivé granáty, ktoré na krížnikoch síce spôsobovali veľké škody na nástavbách, no nedokázali preraziť pancierovanie trupu a delových veží. Krížniky si tak naďalej zachovávali schopnosť plávať i strieľať. Jeden z nich, San Francisco, zasiahol Hiei tak šťastne, že jej vyradil stroje na ovládanie kormidla. Kolos tak mal veľmi obmedzené možnosti manévrovania. Zranený admirál Abe toho už mal dosť a nariadil ústup. Netušil, že v tej chvíli medzi ním a Hendersonovým letiskom stáli už iba dve nepoškodené americké lode – krížnik Helena a torpédoborec Fletcher.

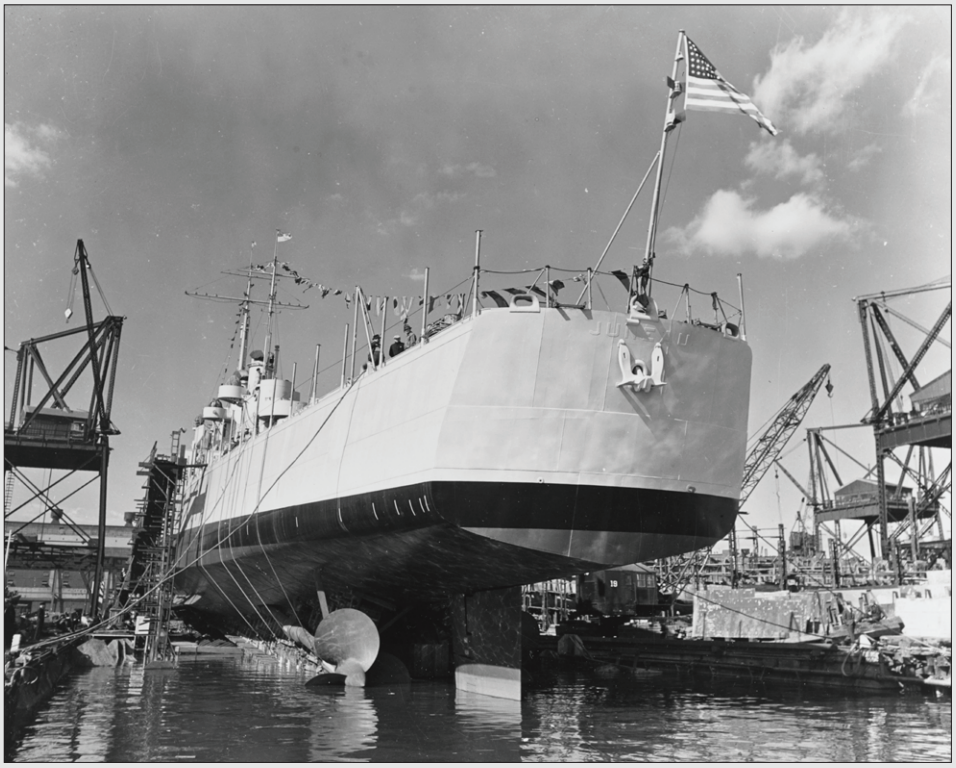
Veľké straty na oboch stranách

Priamo počas nočnej bitky sa potopil japonský torpédoborec Akatsuki a americké Laffey a Barton. Prvé lúče slnka ráno na hladine odhalil ďalších osem vážne poškodených lodí, ktoré buď nehybne stáli, alebo sa pohybovali len veľmi pomaly. Tri boli japonské a päť amerických. Horiace vraky torpédoborcov Cushing a Monssen opustila posádka a v priebehu dňa klesli na dno. Večer sa napriek úsiliu posádky potopil aj krížnik Atlanta. Tá v boji zasiahla postupne tri japonské torpédoborce, no potom jej vyradil stroje zásah japonského torpéda. Najhoršie škody jej spôsobilo 19 zásahov granátmi z krížnika San Francisco, ktorý ju omylom ostreľoval. O život pri tom na palu-



Prvá potopená japonská bitevná loď Hiei. Jej sesterská loď Kirishima ju nasledovala na dno o dva dni neskôr. *Zdroj: Naval History and Heritage Command*

be Atlanty prišiel aj kontradmirál Norman Scott. Na San Franciscu zas bol japonskými granátmi zabitý kontradmirál Callaghan. Boli to jediní dvaja americkí admiráli, ktorí padli v hladinovej bitke počas celej vojny.
Na rozdiel od Atlanty sa podarilo zachrániť torpédoborec Aaron Ward aj ťažký krížnik Portland. Ten popri tom stihol pár salvami potopiť horiaci vrak japonského torpédoborca Júdači. Ďalší poškodený japonský torpédoborec Amatsukaze sa zachránil. Bitevná loď Hiei však nevyviazla. Cactus Air Force bolo celé dychtivé pomstiť sa za pravidelné nočné ostreľovanie. Od rána sa na Hiei sústredili útoky torpédových Avengerov, strmhlavých Dauntlessov aj ťažkých bombardovacích B-17 a večer 13. 11. 1942 sa potopila. Bola to prvá bitevná loď, ktorú Japonsko počas vojny stratilo.



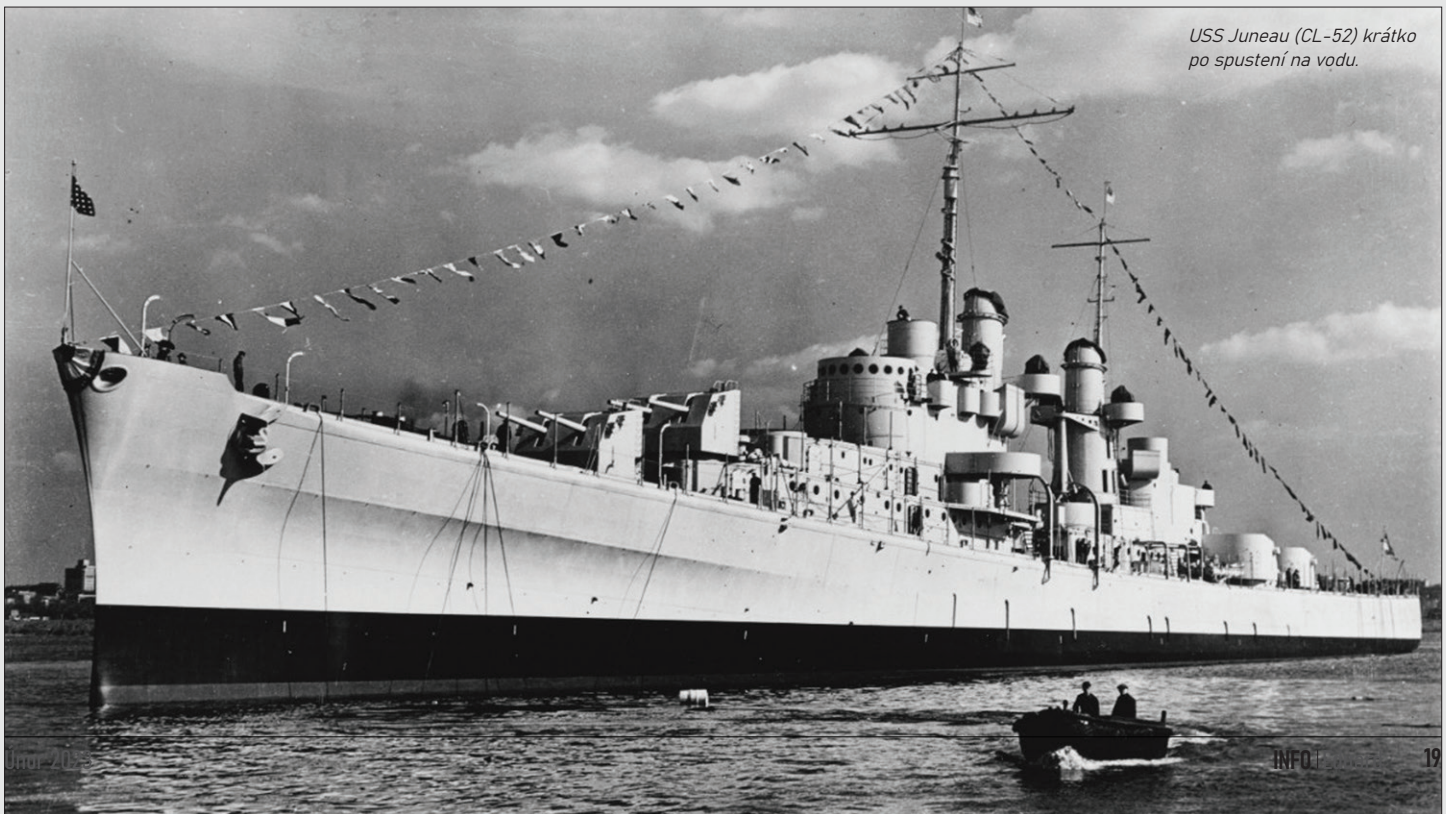
Zdroj: Naval History and Heritage Command

Spúšťanie Juneau na vodu v Kearny v New Jersey, 25. 10. 1941.

Nešťastný deň

Piatok trinásteho sa však stal osudným aj pre Juneau. Skupina piatich amerických lodí schopných plavby ustúpila ešte v noci. Boli to krížniky San Francisco, Helena, torpédoborce Sterret a O'Bannon a práve Juneau. V bitke krížnik utŕžil zásah torpédom do ľavoboku. Fungovala mu len jedna lodná skrutka a prova sa mu norila hlboko do vody, ale udržiaval rýchlosť 13 uzlov. Americké lode však spozorovala japonská ponorka I-26. Jej veliteľ, fregatný kapitán Minoru Yokota, presne o 11. hodine vydal rozkaz na vypustenie dvoch torpéd. Mieril na San Francisco, no minul. Jedno z torpéd ale zasiahlo Juneau nešťastne presne na tom istom mieste, kde utŕžil zásah už v noci. Oceľová kopija prenikla hlboko do lode a spôsobila explóziu muničného skladu. Juneau zahalil obrovský stĺp vody, ohňa a dymu a keď sa rozplynul, krížnik už na hladine nebol. Zvyšné americké lode stáli pre neľahkou voľbou. Vyzeralo to, že výbuch nikto neprežil, a ak by zastavili a hľadali prípadných stroskotancov, stali by sa ľahkým terčom pre ponorku. Okolo práve letel bombardér B-17, tak mu signalizovali, aby hlásil potopenie krížnika na veliteľstve, a pokračovali v plavbe. Posádka lietadla nechcela porušiť rádiové ticho a podala hlásenie až po pristátí. To zapadlo medzi ďalšie papiere na vybavenie a nedostalo sa včas ďalej. Záchrannú loď tak nikto nevyslal. Americké námorníctvo malo plné ruky práce s odrážaním ďalších japonských útokov.

V noci zo 14. na 15. 11. 1942 sa Hendersonove letisko opäť pokúsila ostreľovať bitevná loď Kirishima. Tentoraz sa jej do cesty postavili dve bitevné lode Washington a South Dakota, každá s deviatimi kanónmi kalibru 406 mm. Kirishima sa po mnohých zásahoch prevrátila a potopila.
Námorníci z Juneau medzitým bojovali o život. Presvedčenie, že výbuch krížnika nikto neprežil, bolo mylné. Vo vode sa ocitlo približne 115 námorníkov, ktorých však nikto nehľadal. Boli bez jedla a bez pitnej vody, vydaní na milosť živlom a žralokom. V nasledujúcich dňoch väčšina z nich zomrela krutou smrťou. Viac-menej náhodou



USS Juneau (CL-52) krátko po spustení na vodu.

Zdroj: Naval History and Heritage Command

Zdroj: Naval History and Heritage Command

Juneau v New Jersey, 5. 1. 1942.

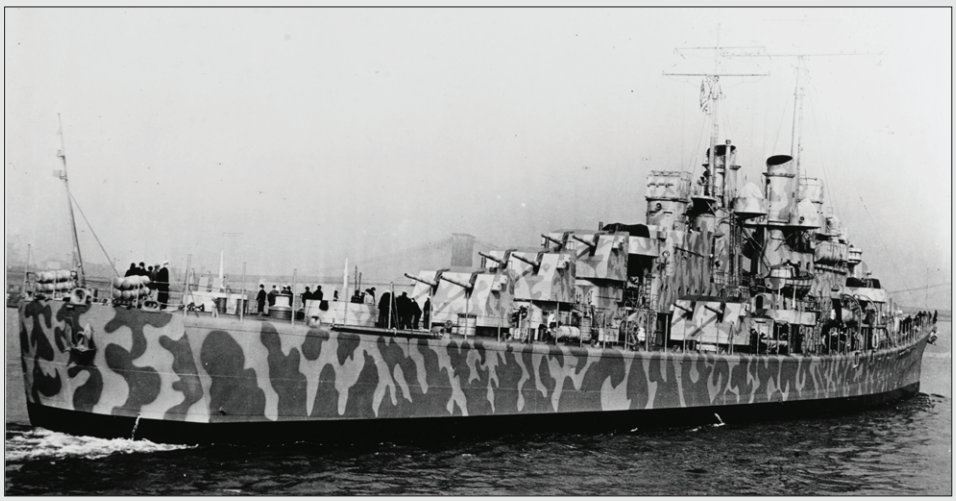
sa po ôsmich dňoch podarilo zachrániť iba 10 žijúcich.

Piati bratia

Zahynulo 687 členov posádky vrátane piatich bratov Sullivanovcov. Tí pochádzali z mesta Waterloo v Iowe a 3. januára 1942 sa všetci naraz prihlásili do námorníctva. Mali jednu podmienku – že chcú slúžiť spolu. Predpisy to nedovoľovali, ale velenie prižmúrilo oko a všetci piati sa ocitli na Juneau. Ukázalo sa to ako nešťastné rozhodnutie. Frank, Joe a Matt podľa výpovedí stroskotancov zahynuli pri výbuchu lode. Najmladší Albert zomrel na druhý deň a najstarší George vydržal päť dní. Potom v delíriu zo smädu a zo smútku po strate súrodencov opustil plť, na ktorej bol, a utopil sa.

Po smrti bratov Sullivanovcov prijalo americké ministerstvo obrany nariadenie, podľa ktorého posledný žijúci potomok rodiny nesmie ďalej slúžiť, ak ďalší padli v boji. O Sullivanovcoch nakrútili ešte počas vojny film. Spomenul ich aj Steven Spielberg vo filme Zachráňte vojaka Ryana. V roku 1943 po nich pomenovali nový torpédoborec triedy Fletcher. Loď USS The Sullivans (DD-537) pokrstila ich mama, Alleta Sullivan. Tej zo šiestich detí ostalo len jedno – dcéra Genevieve. Jej priateľ William Ball zahynul na bitevnej lodi USS Arizona pri útoku na Pearl Harbor. Práve snaha pomstiť jeho smrť bola dôvodom, prečo sa bratia Sullivanovci prihlásili do námorníctva. Albert bol ako jediný z bratov ženatý a mal syna Jimmyho. Ten neskôr slúžil na spomínanom torpédoborci The Sullivans. Loď sa okrem druhej svetovej vojny zúčastnila aj bojov v Kórei a v roku 1961 bola v zostave plavidiel, ktoré vyzdvihli z mora kapsulu s prvým americkým astronautom Alanom Shepardom. Neskôr torpédoborec slúžil na výcvik a v roku 1965 ho vyradili. Dnes je z neho múzeum v Buffale v štáte New York.

V roku 1997 vstúpil do služby ďalší torpédoborec The Sullivans (DDG-68), tentoraz triedy Arleigh Burke. V roku 1995 ho pokrstila Kelly Ann Sullivan Loughren, dcéra Jimmyho a vnučka Alberta Sullivana.



Zdroj: Naval History and Heritage Command

Juneau fotografovaný v prístave v New Yorku 11. 2. 1942 v kamufláži, ktorú dostal krátko po dokončení.

Nový Juneau

Mimochodom, aj meno USS Juneau sa na scéne objavilo znovu. V rokoch 1944 až 46 postavili americké lodenice tri križniky, ktoré vychádzali z triedy Atlanta, no mali zlepšený systém vodotesných prepážok v trupe a účelnejšie prepracované nástavby. Križniky niesli 12 kanónov kalibru 127 mm v šiestich vežiach a volali sa Juneau, Spokane a Fresno. Juneau dal meno aj celej triede. Druhú svetovú vojnu už nestihol, no podieľal sa na vojne v Kórei, kde 2. 7. 1950 spolu s dvomi britskými loďami čelil útoku šiestich kórejských torpédových a delových člnov. Päť z nich bolo potopených bez strát na spojeneckej strane. V roku 1955 bol tento Juneau vyradený zo služby a neskôr zošrotovaný.

V roku 1969 vstúpila do služby obojživelná výsadková loď USS Juneau (LPD-10) triedy Austin. Tá sa zúčastnila na vojne vo Vietname a bola veliteľským plavidlom pri boji s ropnou škvrnou z tankera Exxon Valdez. V roku 2008 ju vyradili.

Nájdenie vraku

Prieliv so železným dnom nemohol uniknúť pozornosti spoluzakladateľa Microsoftu Paula Allena pri jeho pátraní po vrakoch lodí z druhej svetovej vojny. Už v januári 2015 zmapoval na lodi Octopus 980 km2 morského dna a objavil 29 potopených lodí

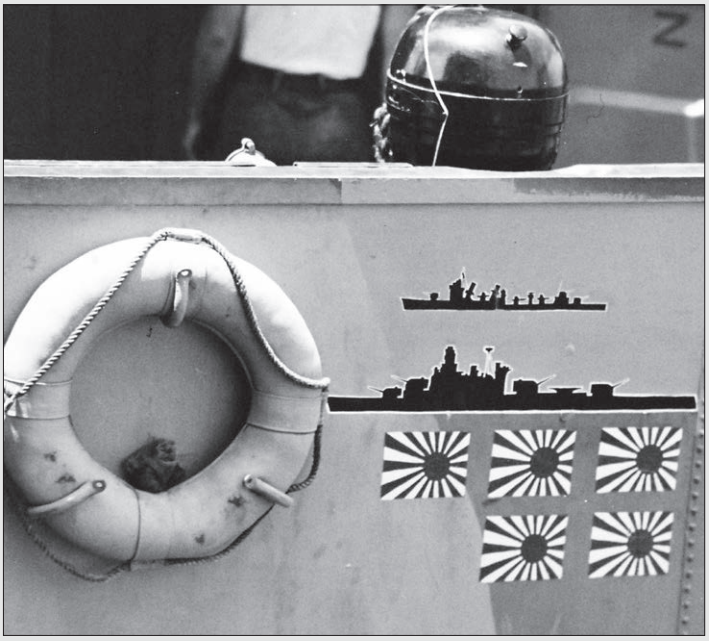
a viacero zostrelených lietadiel. Okrem iného identifikoval aj vrak USS Atlanta.
Vrak Juneau objavila 17. 3. 2018 Allenova nová loď RV Petrel. Stalo sa tak sedem mesiacov pred jeho náhlou smrťou. Krížnik leží v hĺbke 4200 metrov rozlomený na niekoľko častí. Vrak najprv zachytili sonary. Na druhý deň k nemu poslali robota, ktorý ho nasnímal a potvrdil jeho identitu.
V hľadaní lodí pokračovala Allenova spoločnosť aj istý čas po jeho smrti. RV Petrel sa tak vrátila ku Guadalcanalu ešte raz a vo februári 2019 tam objavila aj vraky japonských bitevných lodí Hiei a Kirishima a tiež americkú lietadlovú loď USS Hornet. O tej si napíšeme viac v ďalšej časti.

Zdroje

Hubáček, M.: Vítězství v Pacifiku. Praha 2003.
Hrbek, I./Hrbek, J.: Námořní válka vrcholí. Praha 1995.
https://www.paulallen.com
https://www.bbc.com
https://news.usni.org
https://www.history.navy.mil/

Zdroj: Naval History and Heritage Command

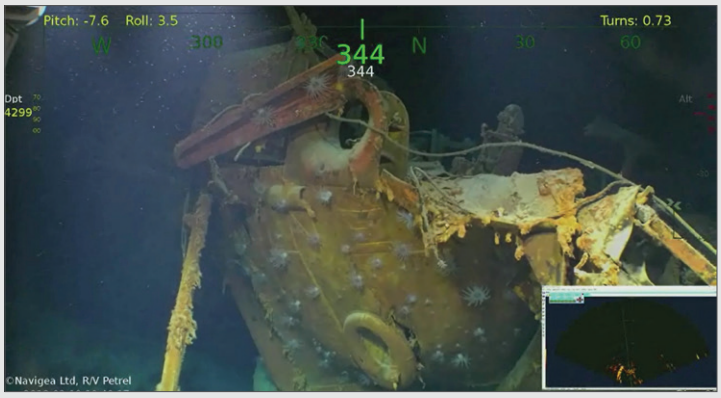
Krížnik Juneau v júni 1942. Trup dostal novú kamufláž, nástavby a veže ostali v pôvodnom sfarbení.



Zdroj: US Navy

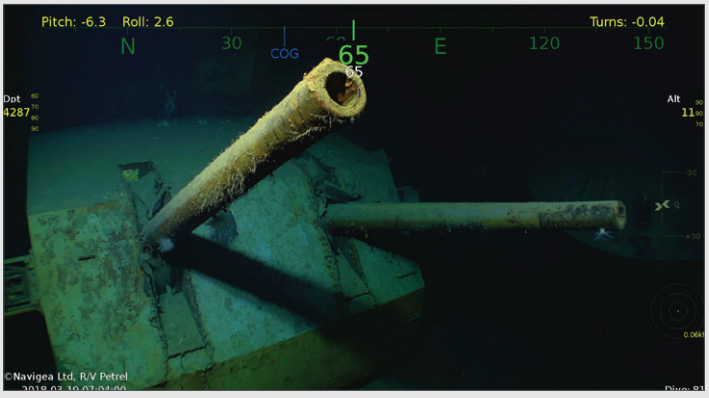
Skóre namaľované na torpédoborci USS Sterret (DD-407) po bitke pri Guadalcanale. Siluety symbolizujú potopený torpédoborec Yūdachi, bitevnú loď Hiei a 5 zostrelených japonských lietadiel.

Vrak Juneau (Zdroj: PaulAllen.com)



Juneau leží v hĺbke 4200 metrov rozlomený na niekoľko častí.

Lodná skrutka Juneau.



Jedna z veží so 127 mm kanónmi.

Letecká vojna nad Ukrajinou

Dronmi proti strategickým bombardérom

Text: Miro Barič

Boje neutíchli ani na Vianoce. Ukrajinskí piloti si ich pripomenuli aspoň takto.

Ukrajinský pilot poslal na Vianoce Rusom pozdrav v podobe dvoch striel HARM proti radarom.

V období od 1. 12. 2022 do 1. 1. 2023 ovplyvňovalo operácie na Ukrajine najmä počasie. Mierna zima v Európe nedovolila Putinovi využiť energetickú krízu na vydieranie. Na druhej strane rozmáčaná pôda na Ukrajine neumožňovala nejaké rozsiahle presuny ťažkej techniky. To prinieslo čas na preskupenie, oddych a reorganizáciu vojsk, kým boli veľké operácie utlmené.

Táto operačná prestávka sa netýkala dvoch vecí. Pokračoval ruský nápor na Bachmut, o ktorý sa bojuje už od augusta, a tiež pokračovala ruská vzdušná ofenzíva proti ukrajinskej civilnej infraštruktúre. V sledovanom období však dostali úder aj dve základne strategických bombardérov hlboko na ruskom území – a to opakovane.

K prvému útoku došlo v pondelok 5. 12. skoro ráno. Výbuchy sa ozvali na základni Engels pri Saratove a na základni Djagilevo pri Rjazani. Tá prvá sa nachádza takmer 500 km od ukrajinských hraníc a je domovom dvoch plukov 22. gardovej divízie ťažkého bombardovacieho letectva. Jej 184. pluk je vyzbrojený bombardérmi Tu-95MS a 121. gardový pluk operuje so strojmi Tu-160M.

Obe jednotky sa pravidelne zapájali do útokov na Ukrajinu. Silný výbuch na tejto základni podľa prvotných správ poškodil dva bombardéry Tu-95 a zranil dvoch ľudí. Následné satelitné zábery veľké škody neodhalili, ale zdá sa, že najmenej jeden Tu-95 bol naozaj zasiahnutý. V tom istom čase došlo k explózii aj na základni Djagilevo, ktorá slúži ako výcvikové stredisko strategického bombardovacieho letectva. Nachádza sa približne 450 km od ukrajinských hraníc a len niečo vyše 200 km od Moskvy. Z tohto incidentu existuje aj séria fotografií, ktoré ukazujú, že výbuch nastal za jedným zo zaparkovaných Tu-22M3 s označením RF-34110. Poškodil mu chvostové plochy a výtokové trysky a zapálil nákladné auto s pozemným zdrojom, ktoré stálo pri lietadle. Zahynuli pri tom traja ruskí vojaci. Veľkým šťastím pre Rusov bolo, že nevybuchla raketa Ch-22, ktorú mal tento Tu-22 zavesenú pod krídlom. Jej tonová hlavica by napáchala výrazne väčšie škody.

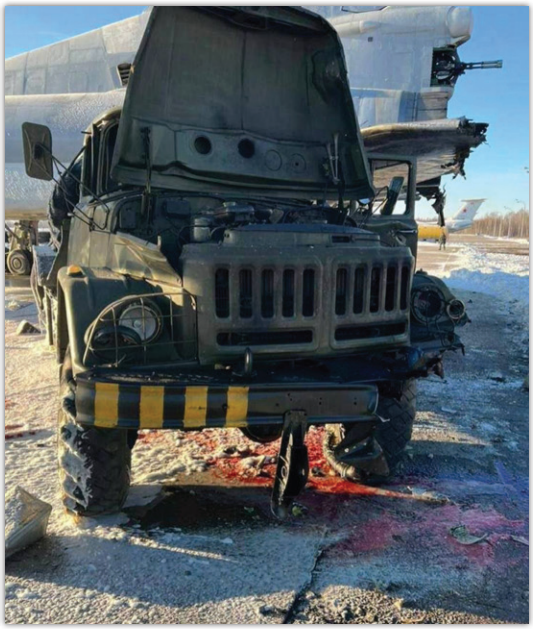
Ukrajinci sa k útoku oficiálne nijak neprihlásili. Na ruskej strane zaznelo aj také bizarné tvrdenie, že išlo o teroristický útok na bezbranné mierumilovné letiská. Ide pritom o základne, z ktorých štartujú stroje bombardujúce ukrajinské mestá. A bezbrannosť poprelo samotné ruské vyhlásenie, podľa ktorého útočili drony letiace nízko nad zemou a protivzdušná obrana letísk ich zostrelila. Škody napáchali iba ich trosky.

Najväčšiu hodnotu z týchto ruských vyhlásení má informácia, že na útok boli použité staré sovietske bezpilotné prostriedky Tu-141, prípadne Tu-143. Ide pôvodne o prieskumné prúdové drony, ktoré Ukrajina upravila na nesenie nálože. Pohybujú sa po vopred naprogramovanej dráhe a pristávajú s pomocou padáku. Pri kamikadze útokoch sa, samozrejme, s padákom neráta.

V pondelok 26. 12. sa základňa Engels stala cieľom ďalšieho útoku. Rozozvučali sa sirény leteckého poplachu a k oblohe začali stúpať dymové stopy rakiet protivzdušnej obrany. Zo smeru od letiska bolo počuť dva výbuchy. Podľa oficiálnych ruských vyhlásení bol nízko letiaci dron zničený PVO. Na plochu základne však dopadli jeho trosky a zabili troch príslušníkov pozemného personálu. Informácie o vyššom počte obetí a zničení viacerých bombardérov sa nepotvrdili. Známe sú mená troch mŕtvych – major Andrej Voronov, nadporučík Maxim Anufrienko a nadporučík Alexandr Pampuchin. Všetci boli príslušníkmi 121. gardového pluku ťažkého bombardovacieho letectva vyzbrojeného strojmi Tu-160M. Podľa ruskej strany došlo k ďalšiemu pokusu o útok na základňu Engels aj vo štvrtok 29. 12.

K incidentu s dronom Tu-141 naloženým výbušninami došlo už na začiatku vojny, 11. 3. 2022. Vtedy sa tento bezpilotný prostriedok zrútil po vyčerpaní paliva na parkovisko pred študentskými internátmi v chorvátskom Záhrebe. Priletel tam

Výbuch na základni Djagilevo zničil pozemný zdroj a poškodil Tu-22M3 s označením RF-34110. Bombardér má pod krídlom raketu Ch-22.



Pri výbuchu a následnom požiari zomreli traja ruskí vojaci.

Detail poškodenia Tu-22M3 s označením RF-34110.

smerom z Ukrajiny ponad Maďarsko. Vtedy sa objavili na ruských sieťach posmešky na adresu protivzdušnej obrany NATO, ktorá nechala dron letieť stovky kilometrov nad svojím územím. Nuž, ruská PVO sa tiež zrovna nevyznamenala. Ak aj boli drony naozaj zostrelené, ako Rusi tvrdia, tak predtým tiež nerušene preleteli stovky kilometrov a beztak dopadli na základne, kde napáchali škody. A zdá sa, že Rusi si svojou obranou do budúcnosti vôbec nie sú istí, pretože z letiska Engels po útokoch presunuli väčšinu bombardérov na vzdialenejšie základne.

Patrioty z USA i Nemecka

Svoju protivzdušnú obranu zatiaľ vďaka spojencom posilňuje Ukrajina. Po dodávkach viacerých systémov z viacerých štátov v októbri a novembri USA v stredu 21. 12. oznámili, že dodajú aj batériu systému Patriot. Vzápätí sa pridalo aj Nemecko a sľúbilo poslať ešte jednu batériu. Tá americká je vo verzii PAC-3, ktorá je primárne určená na ničenie balistických rakiet. Strely PAC-3 majú vylepšené navádzanie a manévrovacie schopnosti. Dosah proti balistickým raketám je 30 km, v prípade ďalej modernizovanej verzie PAC-3 MSE je to až 60 km. Nevýhodou je nižší dosah proti lietadlám. To sa ale dá riešiť použitím starších striel PAC-2 s dosahom až 160 km proti lietadlám. Je potvrdené, že nemecká batéria má byť vo verzii používajúcej PAC-2 aj PAC-3. Výcvik ukrajinskej obsluhy Patriotov sa mal začať vo Fort Sill v Oklahome v priebehu januára.

Posilňovanie PVO si vyžadujú neustále ruské útoky na ukrajinskú civilnú infraštruktúru. Tie pokračovali aj počas sviatkov. Ukrajina sa čoraz viac prikláňa k sláveniu Vianoc v „našom" termíne. Voľno majú aj 25. decembra, aj 7. januára a môžu si vybrať. Tento rok si približne 60 percent Ukrajincov vybralo prvý dátum. Rusko na to nič nedbalo a na Vianoce ostreľovalo niekoľko desiatok miest a obcí v Charkovskej a Záporožskej oblasti. V Chersone pri tom zomrelo najmenej 13 civilistov. Aj na Silvestra vystrelilo na Kyjev vyše 20 striel s plochou dráhou letu, ktoré trafili hotel a obytný dom.

Niektoré spadnú samé

Najväčší útok prišiel medzi sviatkami, vo štvrtok 29. 12. Rusko vtedy podľa prvých správ vystrelilo 100 až 120 striel. Ukrajinské územie dosiahlo približne 70 z nich a protivzdušná obrana ich zostrelila 54. Objavilo sa viacero videí, na ktorých Ukrajinci ničia strely s plochou dráhou letu prenosnými raketami odpaľovanými z pleca. Vďaka tomu, že ich odpálenie dokážu zistiť pomerne skoro, odhadnú ich stovky kilometrov dlhú trasu a do cesty im presúvajú tímy s raketami Stinger. Väčšinou vystrelia niekoľko Stingerov naraz, aby aspoň jeden ruskú strelu trafil. Posledné takéto tímy bývajú rozmiestnené na strechách domov na predmestiach predpokladaných cieľov ruských útokov. Tie strely, ktoré preniknú obranou, páchajú veľké škody na energetickej infraštruktúre.

Zaujímavý je však rozpor medzi 100 až 120 ruskými raketami hlásenými v ten deň ráno zrejme na základe údajov zo spojeneckých prieskumných lietadiel) a 70 raketami, ktoré skutočne preleteli. Aspoň čiastočne nemusí ísť o omyl a Rusi skutočne vypustili viac striel, ako doletelo. V nasledujúcich dňoch sa objavili najmenej tri videá zachytávajúce trosky ruských striel, ktoré po vypustení zlyhali a dopadli na vlastné územie. Dve ležali neškodne v poli, no jedna sa zrútila na dom a zapálila ho. Koľko ďalších nefunkčných striel dopadlo niekde v šírej ruskej pustatine bez toho, aby ich našli, možno len hádať.

Dostanú aj sady JDAM?

Okrem protivzdušnej obrany dostáva Ukrajina, samozrejme, aj inú výzbroj. Výpočet všetkých typov obrnených vozidiel, delostreleckých zbraní a najnovšie aj tankov by vydal na samostatný článok a navyše nesúvisí s primárnou témou tohto seriálu. Jedna nová zbraň, o ktorej sa v sledovanom období začalo hovoriť, sa však leteckej vojny priamo týka. Podľa denníka Washington Post plánujú USA dodať na Ukrajinu súpravy JDAM, ktoré zmenia klasické neriadené bomby na presne navádzané zbrane. Skratka znamená Joint Direct Attack Munition, čiže Spoločná munícia pre priamy letecký útok. Slovo spoločná v názve znamená, že na jej vývoji sa v 90. rokoch spoločne podieľalo americké letectvo i námorníctvo.

Súprava JDAM pozostáva z troch častí – navádzacieho systému, ktorý pracuje na princípe súradníc GPS, pozdĺžnych plutiev na tele bomby, ktoré zlepšujú jej schopnosti plachtiť, a ovládacích krídeliek na konci bomby. Súpravy sa vyrábajú v rôznych veľkostiach a americké letectvo či námorníctvo ich používaj na bombách s hmotnosťou od 500 libier (227 kg) po dvetisíc libier (910 kg). Z toho vyplýva, že by sa mala dať ľahko prispôsobiť a jej úprava na použitie pri ukrajinských bombách sovietskej výroby nepredstavuje (čo sa týka rozmerov) nič zložité. Zo správy denníka Washington Post totiž vyplýva, že USA ani bomby nedodajú, iba tieto súpravy.

Bombu so súpravou JDAM je možné použiť tromi spôsobmi. Najsofistikovanejší je ten, pri ktorom lietadlo zároveň nesie

Tento Ka-52 nosil na trupe bojachtivú kresbu aligátora. V novembri 2022 bol zostrelený v Chersonskej oblasti.

Nové fotografie ruskej helikoptéry Mi-8AMTŠ s trupovým číslom „modrá 92", ktorá bola zničená ukrajinskými silami na Haďom ostrove ešte 7. 5. 2022.

Fotka vraku ukrajinskej helikoptéry Mi-8 bola zverejnená 24. 12. a má byť z Doneckej oblasti. Okolo však nie sú žiadne ďalšie trosky. Je možné, že ide o stroj zničený skôr.

Ruský prieskumný dron Orlan-10 zostrelený 30, 12. v Černihivskej oblasti.

Ukrajinský vrtuľník Mi-24P s tradičnou maľbou z obce Petrykivka v Dnipropetrovskej oblasti, kde takýmito motívmi zdobili domy aj predmety v domácnosti.

aj kontajner na vyhľadávanie a zameriavanie cieľov (napríklad Sniper alebo LITENING II). Kontajner vyšle súradnice bombe a pilot ju iba vypustí. Presnosť je do piatich metrov. Aj v prípade, že dôjde k výpadku GPS signálu, si bomba „zapamätá“, kam má dopadnúť s presnosťou do desiatich metrov.

Ďalšia možnosť je, že pilot zadá súradnice manuálne počas letu podľa toho, aký cieľ objaví, alebo aké súradnice mu dodá pozemná kontrola. V tomto i v predchádzajúcom prípade je potrebná integrácia v elektronických systémoch lietadla.

Tretí spôsob je najjednoduchší. Súradnice cieľa sa do bomby zadajú na zemi ešte pred štartom a pilot ju iba zhodí na určenom mieste. Je pravdepodobné, že Ukrajinci budú JDAM používať práve týmto spôsobom. Vyžaduje si totiž len minimálne zásahy do lietadla – pridanie GPS zariadenia a ovládacieho prvku na vypustenie bomby.

V predchádzajúcich mesiacoch Ukrajinci úspešne zvládli integráciu protiradarových rakiet HARM na stíhačky MiG-29 a Su-27. HARM je schopný sám si aktívne vyhľadávať ciele, a tak Ukrajinci pridali do svojich stíhačiek iba GPS zariadenie a tablet, s pomocou ktorého raketu HARM vystrelia a tá sa už sama zameria na nepriateľský radar – a funguje im to. Je možné, že v prípade prepojenia JDAM bomby s tabletom v lietadle (napríklad cez Bluetooth) sa Ukrajincom podarí dosiahnuť aj to, že pilot bude môcť zadávať súradnice cieľa počas letu.

Je pravdepodobné, že bomby JDAM budú Ukrajinci zhadzovať z lietadiel Su-24 a Su-25. Pri zhodení z veľkej výšky a pri vysokej rýchlosti je táto munícia schopná dokĺzať na vzdialenosť viac ako 20 km. Lietanie vo veľkej výške v blízkosti frontu si však ukrajinské lietadlá nemôžu dovoliť. Su-25 ich tak zrejme budú zhadzovať tak, ako teraz vystreľujú neriadené rakety – po balistickej krivke. Stroj poletí maximálnou rýchlosťou tesne nad zemou, potom začne stúpať a bombu odhodí oblúkom pred seba. Na rozdiel od neriadených rakiet však bude JDAM omnoho presnejší. Pre dodanie JDAM hovorí aj jeden podstatný detail – bomba s touto súpravou je šesťkrát lacnejšia ako navádzaná strela do raketometov HIMARS.

Straty vrtuľníkov

V sledovanom období obe strany nárokovali viacero zostrelov nepriateľských strojov, no vizuálne potvrdených bolo len niekoľko. Je možné, že ďalšie sa potvrdia neskôr, ako sa to stávalo aj v predchádzajúcich mesiacoch. Všetky potvrdené zostrely súviseli s podporu vojsk na fronte, najmä v oblasti Bachmutu.

Na ukrajinskej strane došlo k strate dvoch vrtuľníkov Mi-8. Prvý havaroval

Podplukovník Maxim Fedorov (na snímke) zahynul spolu s poručíkom Vladislavom Levčukom 11. 12. v Mi-8. Všimnite si odkaz Putinovi v okne helikoptéry a guľomet namontovaný v jej nose.

v nedeľu 11. 12. pri útoku neriadenými raketami na ruské pozície pri Konstantinovke v Doneckej oblasti. Zahynuli pri tom piloti Vladislav Levčuk a Maxim Fedorov.

K ďalšej strate došlo v pondelok 19. 12. pri obci Tonenkove neďaleko Donecku. Dva vrtuľníky Mi-8 vtedy leteli za sebou tesne nad zemou. Kamera zo zadného stroja zachytila zásah prvej helikoptéry raketou. Vyvalil sa z nej hustý čierny dym a po krátkom čase havarovala. Piloti druhého stroja sa napriek nebezpečenstvu otočili a pristáli pri dymiacom vraku, aby sa pokúsili pomôcť jeho posádke. Dvoch členov sa však už zachrániť nepodarilo – podplukovník Oleksandr Zubač a podplukovník Vladislav Gulov zahynuli.

Aj na ruskej strane boli preukázateľne zničené dva vrtuľníky. Išlo o typ Ka-52, ktorý vo vojne na Ukrajine trpí vysokými stratami. Prvý zničili v nedeľu 4. 12. príslušníci Dniprovskej protilietadlovej raketovej brigády. Ruská posádka sa dopustila osudovej chyby a letela pomerne vysoko nad terénom. Po zásahu raketou ich stroj vybuchol a nedostali šancu na prežitie. Zostrel bol zachytený na videu, na ktorom bolo vidno aj druhú ruskú helikoptéru, tá však letela podstatne nižšie a zásahu tak unikla.

Ďalší Ka-52 s trupovým číslom „žltá 23“ bol zasiahnutý v utorok 20. 12. Na svedomí ho má údajne priateľská paľba vlastného systému Pancir-S1. V tomto prípade sa posádka zachránila. Do tretice sa v sledovanom období objavilo aj video zničenia ďalšieho Ka-52. To však pochádza ešte z marca z okolia Kyjeva a zachytáva vrtuľník po núdzovom pristátí, ktorý ruskí vojaci radšej vyhodili do vzduchu, aby nepadol do rúk ukrajinských ozbrojených síl.

Okrem týchto vrtuľníkov boli poškodené už spomínané Tu-22M a Tu-95 na základniach strategických bombardérov. A v nedeľu 4. 12. bol južne od Bachmutu zničený Su-24M s označením RF-93798 a trupovým číslom „modrá 48“. Obaja piloti pri tom zahynuli. Išlo o príslušníkov žoldnierskej skupiny Wagnerovcov.

Ruské ministerstvo obrany zverejnilo sériu fotografií vojakov s vrtuľníkom Mi-8.

Černé úterý

Text: Jan Bobek
Ilustrace: Piotr Forkasiewicz

Málokterá námořní základna získala během druhé světové války takovou důležitost jako Rabaul na Nové Británii v jižním Tichomoří. Japonci ji obsadili na počátku roku 1942 a po dobu následujících dvou let se pro ně stala klíčovým zázemím pro hladinové, letecké a pozemní jednotky při tažení v Šalamounových ostrovech a na Nové Guinei. Byla natolik silně bráněna, že se ji Spojenci rozhodli neutralizovat a neplýtvat silami při jejím dobývání. Na konci roku 1943 zajišťovali její stíhací ochranu piloti Zer z Kōkūtai 201, 204 a 253.

Spojenci zahájili 1. listopadu 1943 vylodění u mysu Torokina severně od zátoky císařovny Augusty na západním pobřeží ostrova Bougainville. Jejich úkolem bylo vybudovat letecké základny, které budou blíže k Rabaulu. Japonci se na toto riziko připravovali, a proto do Rabaulu vyslali posily jak ve formě křižníků a torpédoborců, tak i leteckých jednotek z letadlových lodí Shōkaku, Zuikaku a Zuihō. Letadlové lodě však ponechali v bezpečí základny Truk.

Na Američany nejdříve neúspěšně zaútočili letci z jednotek letadlových lodí a v noci se na plavidla zajišťující vylodění pokusily zaútočit dva těžké křižníky, dva lehké křižníky a šest torpédoborců. Za nimi k ostrovu směřovala plavidla s japonskými posilami. Došlo k noční bitvě v zátoce císařovny Augusty, v níž se několik válečných lodí srazilo a Japonci ztratili jeden lehký křižník, jeden torpédoborec, dva křižníky byly poškozeny a těžká poškození utrpěly i dva torpédoborce. Američané z vítězného boje vyšli lehce, poškození utrpěl jeden křižník a jeden torpédoborec. Američané na úterý 2. listopadu 1943 naplánovali nálet na plavidla v rabaulské zátoce. Útok v malé výšce dostalo za úkol provést 75 bombardérů Mitchell z 3rd, 38th a 345th BG s doprovodem 70 stíhaček Lightning z 8th, 49th a 475th FG. Stíhacímu doprovodu velel Gerald Johnson z 9th FS a jeho zástupcem byl budoucí nejúspěšnější americký stíhač Dick Bong. Nálet měly současně provést i osádky Liberatorů, ale kvůli špatnému počasí se čtyřmotoráky s částí doprovodu vrátily zpět na Novou Guineu. Při plánování útoku Američané neměli informace o leteckých posilách, které do Rabaulu dorazily, a nevzali ani v úvahu, že se do přístavu vrátí válečné lodi po noční bitvě u Bougainvillu. Osádky Mitchellů směřovaly do smrtelně nebezpečné akce.

Bombardéry k Rabaulu přiletěly ze severovýchodu a nad cíl prolétly mezi sopkami Tovanudatir a Komvur. Jako první zaútočily dvě peruti Lightningů na letiště Lakunai, ale namísto momentu překvapení ve vzduchu narazily asi na sto Zer. Jednotlivé peruti Mitchellů na letiště a plavidla v Rabaulu nalétávaly asi s minutovým odstupem. Obránce útok nejdřív překvapil, ale dělostřelci na pobřeží i na lodích rychle zahájili palbu. Obraně vévodily těžké křižníky Haguro a Myoko. Japonci stříleli velkými rážemi i do vody, aby pomocí vysokých gejzírů ohrozili nízko letící bombardéry.

Nad zátokou se rozpoutalo peklo, vzduch byl vyplněn výbuchy granátů a padajícími stroji. Bombardéry se snažily letět pod úrovní palub křižníků, aby unikly jejich palbě a vyhýbaly se sloupům vody. Tuto fázi boje na boxartu zachytil Piotr Forkasiewicz. Letoun 2-163 byl pravděpodobně osobním strojem Hikōtaichōa 201. Kōkūtai korv. kapitána Shirō Kawaie. Ten se však této akce neúčastnil a formaci jeho jednotky vedl podpor. Yoshio Ôba.

Při odletu se na Mitchelly pokoušela útočit některé Zera, ale jejich piloti se vyhýbali útoku zepředu, protože měli respekt z výzbroje gunshipů. Některým japonským pilotům očividně došla munice, chvíli letěli vedle Mitchellů, pak zasalutovali a odletěli.

Japonci ztratili čtrnáct Zer a devět pilotů, dalších šest stíhaček bylo zničeno během srážek při poplachovém startu. Japonci ohlásili 119 sestřelených letounů, z toho 22 pravděpodobně. Americká strana svoje hlášení rovněž nadsadila, stíhači a střelci bombardérů nárokovali 55 sestřelených Zer. O přesných škodách na japonských plavidlech se dodnes vedou spory, ale po tomto útoku Japonci od dalšího útoku svazem křižníků na Bougainville upustili.

Američané přišli o 11 Mitchellů a devět Lightningů, řada letounů byla poškozena. Většina stíhaček byla sestřelena v soubojích, naopak velkou část bombardérů sestřelila protiletadlová obrana. Díky těmto ztrátám dostal 2. listopad 1943 mezi letci USAAF přezdívku „Černé úterý". Major Raynold H. Wilkins z 8th BS, 3rd BG byl za svůj útok na jeden z křižníků a odvahu při vedení formace posmrtně vyznamenán Medailí cti.

Vzpoura na Morotai

Text: Jan Bobek
Ilustrace: Antonis Karydis

Squadron Leader Henry Maxwell Gibbes DSO, DFC & BAR a OAM patřil mezi špičku australských stíhacích pilotů. Díky své malé a pevně stavěné postavě byl Bobby Gibbes mezi spolubojovníky znám jako „chodící sud". Bojovou službou prošel nejdříve ve Středomoří jako velitel No. 3 Sqn. RAAF, u níž dosáhl 10,25 vítězství. Mezi jeho soupeři nebyli jen němečtí a italští piloti, ale i protivník, který bojoval za vichystickou Francii. Velitelský post opustil v dubnu 1943 po absolvování 274 bojových letů. Toužil pilotovat Mosquito a v rámci kurzu na tomto typu odlétal 25 hodin. Měl se totiž stát velitelem noční stíhací No. 464 Sqn. RAAF, namísto toho však byl přeložen do Austrálie jako Chief Flying Instructor k No. 2 OTU. Zpět do první linie se vrátil v říjnu 1944. Byl jmenován na pozici zástupce velitele No. 80 Wing RAAF, jemuž velel legendární Clive Caldwell. V té době wing tvořily No. 452 a 457 Sqn. RAAF vyzbrojené Spitfiry Mk.VIII. V prosinci 1944 se části wingu postupně přesunuly na ostrov Morotai v severní části dnešní Indonésie. Tohoto přesunu se Gibbes neúčastnil, protože 5. prosince utrpěl popáleniny při nouzovém přistání na letišti Sattler. Ale všechno zlé je pro něco dobré, v nemocnici se znovu setkal se sestřičkou, které se již dva týdny dvořil, a v lednu 1945 byla svatba.

Ostrov Morotai byl důležitý pro postup spojeneckých sil na Filipíny. Proto na něm v polovině září 1944 americké a australské jednotky provedly vylodění. Malá japonská posádka, přečíslená v poměru 1:100, byla zatlačena do méně významných částí ostrova a ihned započaly práce na dvou hlavních letištích, která byla dokončena v říjnu. Japonci se však ostrova nechtěli vzdát a boje o něj skončily teprve kapitulací na konci války. Během několika měsíců po vylodění provedli japonští letci na ostrov řadu nočních náletů, na které spojenecké stíhací jednotky prakticky nenašly efektivní obranu. Bombardéry na zemi zničily nebo poškodily přes 70 letounů.

Caldwellovy Spitfiry se za půl roku působení z této základny dostaly do střetu s nepřátelským letounem jen jednou. Veškerá jejich činnost byla zaměřena na útoky proti málo významným pozemním cílům na okolních ostrovech. Díky tomu při útoku na Filipíny zůstali australští letci stranou hlavního těžiště bojů a postupně to vedlo k jejich narůstající frustraci. S nasazením jejich výškových stíhacích Spitfirů v roli bitevního letounu nebyli spokojeni. Přesto se snažili velení navrhnout úpravy, které by tuto roli usnadnily. Část z nich však byla zamítnuta. Gibbes se například neúspěšně pokoušel prosadit použití zkrácených koncových oblouků křídla nebo závěsníků pro rakety.

Ani práce na přípravě zázemí pro australské jednotky na ostrově Morotai neprobíhaly ideálně. Měly je na starost americké ženijní jednotky, ale tempo bylo velmi pomalé. Caldwell a Gibbes se tedy rozhodli práce urychlit ilegálními dodávkami alkoholu. Došlo však k vyzrazení, oba důstojníci stanuli před válečným soudem a byla jim snížena hodnost. Gibbes se po vyléčení k jednotce dostal v březnu 1945 a absolvoval u ní proti izolovaným japonským pozicím 44 bojových letů. Při jedné z nich, 4. dubna, byl zraněn při útoku na postavení kanonů na ostrově Ternate. Palba protiletadlového kanonu zasáhla pravý chladič Spitfiru, zásahy z kulometu poškodily levou polovinu křídla a několik střepin zasáhlo Gibbsovo pravé stehno.

Gibbs později vzpomínal, že v bojových operacích, do kterých byla jeho jednotka vysílána, neviděl žádný smysl. Dokonce přestal vidět smysl dále sloužit u letectva. Obzvláště se mu příčilo střílet na pasoucí se dobytek. Dříve pracoval na farmě a ze střelby stíhačkou na zvířata se mu doslova dělalo zle.

S těmito pocity na ostrově Morotai nebyl sám, a proto se připojil ke Caldwellovi a dalším šesti důstojníkům wingu v bezprecedentním kroku v historii RAAF. Společně podali rezignaci s odkladem po skončení bojů. Velení se pokusilo kauzu zamést pod koberec, problémy neřešit a chtělo důstojníky přesvědčit, ať rezignace stáhnou. To vzbouřence namotivovalo, aby platnost rezignací změnili na okamžitou. Nakonec to vedlo k inspekci nadřízených složek z Austrálie, jež vyústila ve výměnu části velení nadřízené 1st Tactical Air Force, napravení problémů a postupné zlepšení morálky. Bobby Gibbes později dostal zpět hodnost Squadron Leader a v roce 1946 odešel do civilu. Jeho civilní letecký život nebyl o nic méně pestrý než jeho válečná služba. V roce 1994 vydal životopisnou knihu You Live But Once.

Nálet na Markersdorf

Text: Jan Bobek
Ilustrace: Piotr Forkasiewicz

Velení Luftwaffe se v první polovině roku 1944 rozhodlo k zesílení stíhacích jednotek v západní Evropě. Počet Staffel v určité stíhací Gruppe se zvýšil ze tří na čtyři. Některé stíhací Gruppe na jiných bojištích proto musely vyčlenit jednu Staffel a poslat ji na západ. Takto se I./JG 51 „Mölders", bojující na východní frontě s Messerschmitty Bf 109 G, musela zbavit své 2. Staffel, která červnu 1944 přešla do podřízenosti IV. Sturm/JG 3 „Udet". Velitelem této jednotky byl Major Wilhelm Moritz. Byla jednou ze tří Sturmgruppe v Obraně Říše, určených pro útoky na formace bombardérů z bezprostřední blízkosti. Pro tento účel byla v květnu přezbrojena z Messerschmittů Bf 109 na silně pancéřované Fw 190 A-8/R2 (a několik A-7). Jedna z jejích tří Staffel byla v květnu rozpuštěna a nahradila ji Sturmstaffel 1, která se na tyto útoky specializovala. Její nově přidaná Staffel, 2./JG 51, se během celého června přeškolovala na Focke-Wulfy. V srpnu byla formálně přeznačena na 16. Sturm/JG 3. Poprvé se IV. Sturm/JG 3 dostala do boje v roli Sturmjägerů 7. července 1944. Se 44 letouny štábu a čtyř Staffel se jí u Oscherslebenu podařilo napadnout formaci Liberatorů bez doprovodu a během tříminutového boje jich 19 sestřelila. Následkem tohoto střetnutí musela být rozpuštěna 492nd BG.

Obdobný útok Moritz a jeho čtyři Staffel s 45 pancéřovanými stroji provedly nad Starnberským jezerem 18. července 1944. Výškové krytí měly zajistit Focke-Wulfy z 2./JG 51 pod vedením Oblt. Haaseho. Němcům se podařilo napadnout formaci B-17 z 483rd BG, která se právě nacházela bez doprovodu. V následném boji bylo sestřeleno 14 bombardérů. Americká jednotka za statečnou obranu obdržela Distinguished Unit Citation. Oblt. Haase však porušil Moritzův rozkaz a namísto ochrany kolegů nařídil své 2./JG 51 na bombardéry rovněž zaútočit. Mustangy, které na místo krvavého střetu dorazily, tuto chybu tvrdě ztrestaly a výsledkem bylo 12 sestřelených Focke-Wulfů a stejný počet zabitých nebo zraněných pilotů. V následujících týdnech se počet letounů, které IV. Sturm/JG 3 do boje nasazovala, snížil ve většině případů na 10 až 20.

Podobně tomu bylo i 23. srpna 1944, když pod Moritzovým velením odstartovala z letiště Schongau formace 17 Sturmjägerů. Bombardéry 15. Air Force měly za cíl závody na výrobu paliva ve slezském Blechhammeru (Blachownia Śląska) a Odertalu (Zdzieszowice), letecké a průmyslové cíle ve Vídni a v jejím okolí. Němci proti náletu vyslali 96 stíhaček, ale jen 50 z nich se dostalo do kontaktu s nepřítelem. Doprovodní stíhači sestřelili sedm Focke-Wulfů z II. Sturm/JG 300 a jediný výrazný úspěch zaznamenala Moritzova Sturmgruppe. Ta se nejdříve připojila k části JG 300, která na sebe upoutala stíhače, a poté IV. Sturm/JG 3 jihozápadně od Vídně zaútočila na 24 Liberatorů 451st BG, které letěly severozápadním kurzem bez stíhacího doprovodu ke svému cíli, jímž bylo letiště Markersdorf. Bombardéry zaujaly sevřenou formaci, aby ztížily Němcům útok zblízka. Došlo k boji na život a na smrt, který probíhal ve výšce šesti kilometrů na trase dlouhé šedesát kilometrů přibližně mezi městy Nasswald a Kilb. Moritz a jeho stíhači během tří minut nárokovali sestřelení devíti bombardérů a devět se jich skutečně zřítilo. Další byly těžce poškozeny. Velitel americké jednotky Col. Robert E. L. Eaton v hlášení uvedl, že na ně mimořádně agresivně zaútočilo asi čtyřicet stíhaček, které před útoky zkušeně využívaly hustou oblačnost. Němci na ně nalétávali ve skupinách šesti až deseti strojů velmi agresivním, skoro až sebevražedným způsobem. Některé Liberatory byly tak těžce zasaženy, že se rozpadly ve vzduchu. Snímek hořícího Liberatoru „Extra Joker" těsně před explozí patří mezi nejznámější fotografie z letecké historie. Jeho velitel 1st Lt Kenneth A. Whiting zahynul s celou osádkou.

Nad cíl se dostalo 16 letounů 451st BG a podařilo se jim letiště Markersdorf zasáhnout. Za tuto akci jednotka obdržela citaci od velitele 15. Air Force, Maj. Gen. Twinninga, v níž se uvádí, že palubní střelci sestřelili nebo poškodili 29 letounů protivníka. Určitě jim padlo za oběť pět pilotů z 15. a 16. Staffel, kteří padli nebo zůstali nezvěstní, k nim je zřejmě nutné připočítat tři další stroje, jež byly poškozeny. V průběhu bojů nad Evropou ztratila 451st BG nad nepřátelským územím 112 osádek. Boj nad podhůřím Alp 23. srpna 1944 patřil k těm nejtěžším.

Ty mě nedostaneš!

Text: Richard Plos
Ilustrace: Adam Tooby

Ještě ležel v posteli, když zazvonil telefon. Hmátnul rozespale po sluchátku, ve kterém se ozval hlas hejtmana od dělostřelců: „Pane, severně od lesa u Villiers-Cotterets řídí francouzský Bréguet nepřátelskou dělostřeleckou palbu. Její účinek je strašný!" Rychle si poznamenává oblast v mapě a pak do telefonu úsečně odpoví: „Hned tam budeme!"

Nemá službu, měl mít možnost si dnes, 29. června, přispat, ale není zbytí. Koukne na hodinky. Ještě není ani půl osmé ráno! Všichni ostatní už ale odletěli na ranní hlídku, a tak je to jen a jen na něm. Dělá vše téměř automaticky. Kombinézu, kuklu, brýle, rukavice, mapu… Za pět minut je připraven. Mechanik pobíhá kolem jeho nového Fokkeru D.VII. Tyto krasavce dostala Jasta 4, které velí, 13. června, tedy jako poslední z celé JG I. To bylo před dvěma týdny. Vybral si hned jeden z nových letounů, nechal jeho trup, horní křídlo i výškovku natřít na červeno, příď dostala černou barvu a po vzoru Kirschsteinova Fokkeru Dr.I, který ještě nedávno sám používal, ozdobily horní křídlo šikmé bílé pruhy. Když pak ještě nechal jako obvykle namalovat na boky trupu písmena Lo doplněná vykřičníkem, bylo dílo téměř hotové. Něco tomu ještě ale přece jenom chybělo. Chtěl mít na svém stroji nějaké motto, vzkaz. Už to nosil nějaký čas v hlavě a teď se tedy na výškovém kormidle objevil nápis Du doch nicht!!

Vyšvihne se do kokpitu, usadí se, nastříkne palivo, zapne magneto, zahýbá kniplem, aby prověřil volnost kormidel. Mechanik dvakrát protočí vrtuli a napotřetí se už celý letoun otřese prvními otáčkami motoru v přídi. Přidává plyn a s hlavou vykloněnou do strany pojíždí směrem ke vzletové dráze. Minutu nato se odpoutá od země.

Míří k frontě a oči za ochrannými brýlemi pátrají po nepříteli. Dlouho to netrvá. Támhle je! Severně od lesa, asi 600 m vysoko. Na nic nečeká a okamžitě zezadu útočí. Musí být obezřetný, kulometné „dvojče" v Bréguetu by jej mohlo pořádně pocuchat. Drží se na jeho úrovni a přímo za zádí. Pozorovatel by si rozstřílel vlastní kormidla, kdyby se o něco pokusil. Natáhne závěry kulometů, vypálí krátkou dávku a postava za kulomety mizí. Zasáhl jej? Vypadá to tak. Francouzský pilot ale nehodlá dát svou kůži lacino a prudce manévruje.

Napodruhé tedy útočí z boku, což by bylo za normálních okolností velmi riskantní, ovšem za kulomety Bréguetu je prázdno. Pozorovatel se zřejmě zhroutil do kokpitu. Už je snad jen dvacet metrů od francouzského letounu, když za kulomety zaznamená pohyb. A je zle! Od hlavní se zableskne a on doslova cítí, jak střely prolétají těsně okolo. Pak se jeho Fokker vzepne vzhůru a v řídicí páce náhle klesne odpor. Táhla vedoucí k výškovému kormidlu přeťaly nepřátelské střely a letoun je ve vteřině neovladatelný. A co hůř, zasaženo bylo i směrové kormidlo! Fokker se stáčí a opisuje kruh, zatímco Bréguet uniká. Souboj jej zanesl až nad nepřátelské pozice a teď sedí v letounu, který nelze řídit. Musí se nějak dostat ke svým! Jakmile se příď začne stáčet do směru vlastních pozic, přidá plyn. Zvětší tím průměr zatáčky, což jej zanese o kus dál kýženým směrem. Opakuje to znovu a znovu. Jde to pomalu, ale jde to. Vlastní pozice jsou už na dosah, když se náhle Fokker prudce nakloní a po křídle přejde do střemhlavého letu. Není nač čekat! Skrčí nohy, zapře je o hranu sedáku a pak se vymrští z kokpitu. Proud vzduchu jej vrhne přímo na poškozené směrové kormidlo, o které se zachytí volný popruh padákového postroje. Je lapen v nejdivočejší jízdě svého života! Proud vzduchu jím smýká, země se blíží rychle. Příliš rychle… Cloumá napůl ustřelenou směrovkou, nechce umřít! Co jeho milovaná Lo? Určitě bude plakat, bleskne mu hlavou… Rup! Kormidlo povolí a popruh vyklouzne ze sevření. Tahá za madlo uvolňovače. „Je pozdě", pomyslí si, když spatří rychle se blížící zemi. Ale vtom jím něco škubne vzhůru. Padák se otevřel! Uběhne vteřina, možná dvě a on tvrdě dopadá na zem.

Bolest vystřeluje poručíku Ernestu Udetovi z kotníku do celé nohy. Leží a zhluboka dýchá. Kolem duní dělostřelecká palba a jeden granát exploduje tak blízko, že na něj dopadne hrouda hlíny. Musí odtud vypadnout! Chvíli zápasí s hromadou bílého hedvábí, až je konečně volný. Srdce mu poskakuje, vydává se k nedalekým palebným pozicím německých dělostřelců. Tak ještě není konec. Znovu unikl smrti… Du doch nicht!!

Horké vosí léto

Text: Jan Bobek
Ilustrace: Martin Novotný

Zerstörergeschwader 1, známá díky malbě na přídích Messerschmittů Bf 110 jako Wespen (vosy) nebo Wespengeschwader, svůj původ odvozovala od předválečné JG 132 „Richthofen", z níž byly její části založeny. Richthofenovské tradice jednotka udržovala, i když se její označení postupně měnilo na ZG 141, ZG 1 a později na SKG 210.

ZG 1 byla znovu založena v lednu 1942 v Lechfeldu. Tehdy se Stab, I. a II./SKG 210 specializovaly na nasazení Bf 110 v roli stíhacích bombardérů. Stal se z nich Stab, I. a II./ZG 1. Současně byla nově založena III./ZG 1 vyzbrojená Messerschmitty Bf 109 E. Kommodorem eskadry byl major Ulrich Diesing.

Celá eskadra se na konci května 1942 přesunula do ruského Bělgorodu v rámci VIII. Fliegerkorpsu, jemuž velel Gen. Feldm. Wolfram Freiherr von Richthofen, bratranec dobře známého Manfreda. ZG 1 se nezapojila do bojů na Krymu, ale byla nasazena ve směru na Taganrog, Rostov a Krasnodar. Hlavním úkolem jejích letců byla podpora pozemních jednotek. Útočila na zásobovací kolony, mosty, postavení flaku a polního dělostřelectva a na frontě napadala uskupení pěchoty a pancéřovou vozbu. Osádky Bf 110 při tom využívaly silnou výzbroj v přídi a pumy, nejčastěji ráže 250 a 50 kg. Preferovanou metodou bombardování bylo strmé klesání, kterému osádky říkaly Sturzflug (střemhlavý let). Stodesítkám se začalo přezdívat „létající dělostřelectvo". V období červen až srpen 1942 byla největším nepřítelem letců ZG 1 sovětská protiletadlová obrana. V tomto období přišla I./ZG 1 přičiněním nepřítele o 19 strojů a II./ZG 1 jich ztratila dokonce 52. Řada poškozených letounů se dokázala vrátit nad vlastní území s jedním motorem.

Pokud to bylo možné, v leteckém boji se piloti Bf 110 snažili využít výhody vysoké rychlosti a silné výzbroje v přídi. Ne vždy to však bylo možné, a tak osádky stodesítek využívaly i tzv. obranný kruh, který využívaly již v bitvě o Anglii. Docházelo tedy i ke ztrátám v boji se sovětskými letci. A jednu stodesítku dokonce sestřelil tank.

Bojové nasazení „vos" bylo v některých dnech nesmírně intenzivní. Jako příklad může sloužit 25. srpen 1942, během něhož byla I./ZG 1 nasazena v oblasti Kotlubanu. Od tři čtvrtě na čtyři ráno do půl sedmé večer (něm. času) osádky Bf 110 provedly 25 akcí v celkovém počtu 134 nasazených strojů. Na pozice nepřítele svrhly 79,6 tuny pum. Zničily jeden tank, čtyři děla (tři další byly vyřazeny z provozu), tři traktory a 16 nákladních vozů, 12 dalších bylo poškozeno. Dále zničily čtyři tažená vozidla a dvě spřežení. Zasáhly rovněž vlak a na šesti místech přerušily bombardováním koleje. Jeden Bf 110 byl sestřelen flakem a osádka zahynula.

Boxart, který před lety vytvořil náš zesnulý kamarád Martin Novotný, zobrazuje osádku z 6./ZG 1 v souboji s Polikarpovem I-16. Během června 1942 tato Staffel přišla o dva velitele. Nejdříve to byl Hptm. Götz Baumann, který byl zraněn při bojovém letu 9. června. Jeho nástupce Oblt. Albert Heilmayer byl sestřelen flakem již o dva dny později. Novým velitelem se stal Oblt. Egon Albrecht, Němec, který se narodil v Brazílii. ZG 1 však nebojovala jen s Rudou armádou. Překvapivě se jejím žárlivým rivalem stal velitel VIII. Fliegerkorpsu von Richthofen. ZG 1 dokázala velmi efektivně spolupracovat s pozemními jednotkami a podporovat jejich postup. VIII. Fliegerkorps se často na dynamickém bojišti nacházel v situaci, kdy neměl dostatek informací na to, aby dokázal efektivně nasazovat jednotky.

Důstojníci ZG 1 se také snažili přimět velení, ať vědeckým způsobem připraví řešení kalibrace kompasů v oblastech s velkým množstvím železných rud. Kvůli této anomálii docházelo k navigačním chybám a ztrátám letounů. Neochota velení tento problém řešit vedl Kommodora Diesinga k tomu, aby vědecké kapacity kontaktoval sám a problém vyřešil na úrovni jednotky.

Von Richthofen se v červnu 1942 rozhodl dvě Gruppe ZG 1 zrušit, ale velení ZG 1 diskrétně kontaktovalo Göringa, který nedovolil rozpuštění dvou jednotek s tradicí navazující na Manfreda Freiherr von Richthofena. Popuzený Wolfram von Richthofen začal komplikovat zásobování a dodávky nové techniky pro ZG 1, ale na konci června byl převelen do čela Luftflotte 4 a situace se postupně uklidnila. Podrobně se tomuto problému věnuje John J. Vasco v druhém dílu publikace Zerstörer od Ian Allan Publishing.

12. ročník modelářské soutěže

PANTHERS CUP

Hlavní téma: KDYŽ HVĚZDY TANČÍ

Kdy: 25. 3. 2023

Kde: Novoborská 2, Praha 9

Další informace: www.pantherscup.cz

ProfiPACK edition

A6M3 Zero Type 22

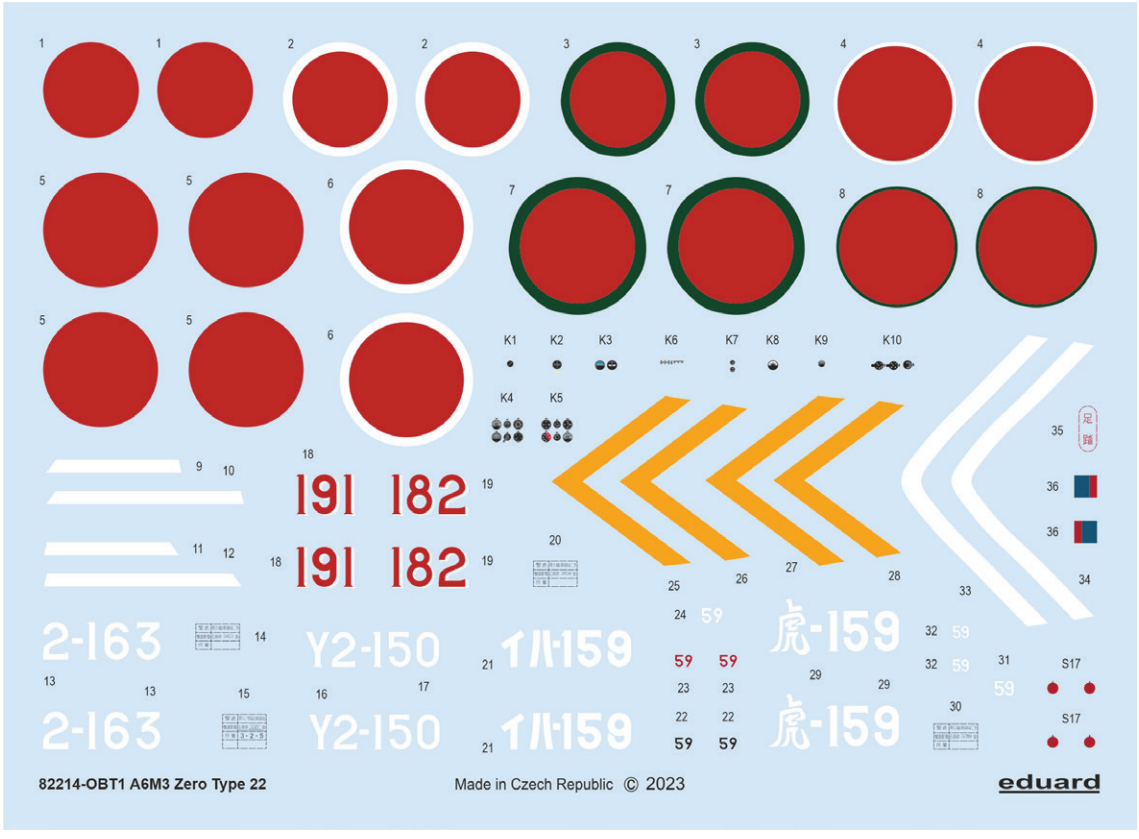
1/48

#82214

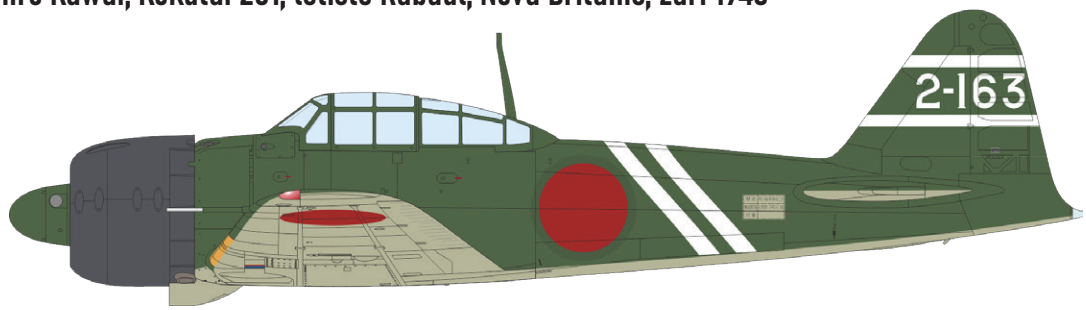
Stavebnice japonské námořní druhoválečné stíhačky A6M3 Zero Model 22, edice ProfiPACK v měřítku 1/48. Ze stavebnice je možné postavit varianty A6M3 Zero Model 22 a 22a.

- plastové díly: Eduard
- počet kamuflážních schémat: 5
- obtisky: Eduard
- leptané díly: ano, barvené
- maska: ano
- resinové díly: ne

stránka produktu

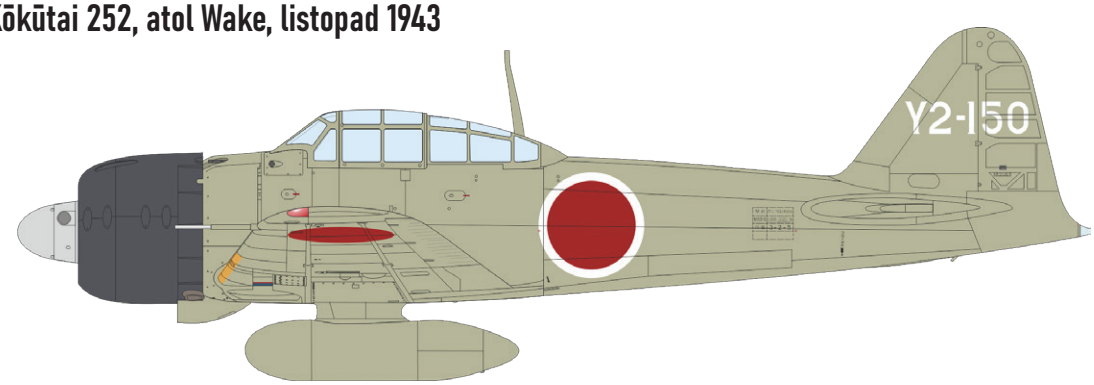


korv. kpt. Shirō Kawai, Kōkūtai 201, letiště Rabaul, Nová Británie, září 1943



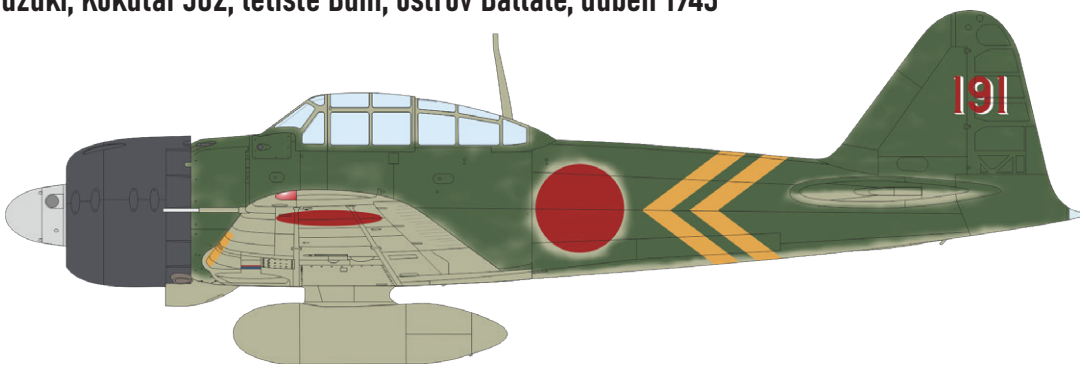
Tento letoun s velitelským označením a továrním zeleným nátěrem byl nafilmován pro japonský válečný týdeník, zveřejněný v říjnu 1943. Některé japonské zdroje tento stroj připisují korv. kpt. Kawaiovi, jenž v té době sloužil jako Hikōtaichō u Kōkūtai 201. V druhé polovině roku 1943 se označování strojů stíhacích jednotek v Rabaulu změnilo a začaly být používány číslice v rozmezí 1 až 9, jejichž přiřazení k jednotlivým jednotkám dosud není spolehlivě určeno. Letouny s tímto označením se neoficiálně zařazují k bojovému uskupení pod názvem Rabauru Kōkūbuntai (Rabaulské letectvo). Jedním z možných vysvětlení je přiřazení číselných kódů k částem stíhacích jednotek, které v tu dobu v Rabaulu operovaly. Jednalo se o Kōkūtai 201 (kódové označení 1 až 3), Kōkūtai 204 (4 až 6) a Kōkūtai 253 (7 až 9). Shirō Kawai absolvoval námořní akademii v březnu 1937 a byl veteránem 12. Kōkūtai z bojů v Číně. Své nejúspěšnější období zažil v roce 1942 jako velitel části 4. Kōkūtai a později Tainan Kōkūtai. Od počátku roku 1943 sloužil u Kōkūtai 201. Jednotka byla od července nasazena na Bougainvillu a v Rabaulu, Kawai však absolvoval velmi málo bojových letů. V říjnu 1944 byl přidělen k Hikōtai 308 v rámci Kōkūtai 221. Zůstal nezvěstný po leteckém boji 24. prosince v okolí Clark Fieldu na Filipínách. Seskočil na padáku v nedalekých horách, ale patrně byl zabit partyzány. Po válce se zjistilo, že Kawai v únoru 1942 na ostrově Manus nařídil popravu spojeneckých zajatců.

c/n 3257, Kōkūtai 252, atol Wake, listopad 1943



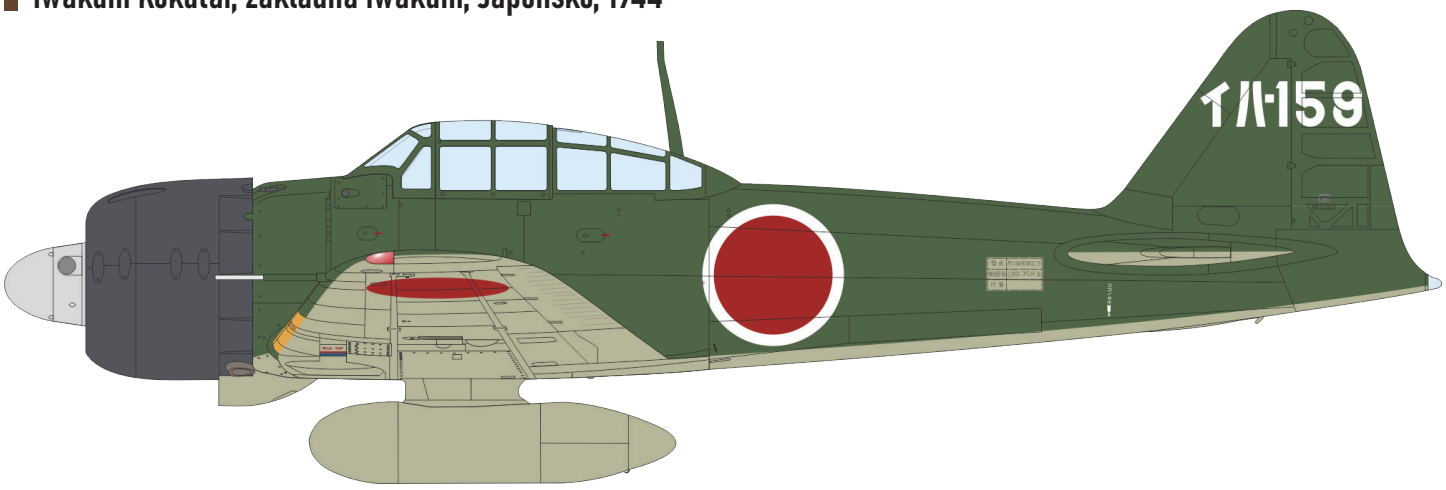
Vrak tohoto letounu byl nalezen na Atolu Wake při jeho obsazení americkými silami v září 1945. Tato základna padla do japonských rukou v prosinci 1941 po statečném odporu obránců. Část amerických zajatců na něm byla ponechána kvůli nuceným pracím. Kōkūtai 252 vznikla na konci roku 1942 ze stíhací jednotky Genzan Kōkūtai a účastnila se bojů nad Guadalcanalem. V únoru 1943 se přesunula do Mikronésie a její část, která měla základnu na atolu Wake, byla pod velením por. Yūzō Tsukamota a později por. Suhōa. Jejich piloti se dostávali do ojedinělých střetnutí s americkými bombardéry B-24. Jednotka ale utrpěla těžké ztráty 5. října 1943 během útoku Task Force 14 na atol Wake. Proti Američanům vzlétlo 26 Zer, ale 16 jich bylo ztraceno i s piloty. Japonci nárokovali deset vítězství a americká strana přišla o šest letounů. Podle záznamů Kōkūtai 252 měl být stroj c/n 3257 na počátku listopadu 1943 přeznačen z kódu Y2-157 na 52-150. Fotografie, však naznačují, že ke změně došlo jen u individuálního čísla letounu. V polovině listopadu již toto Zero na seznamu techniky Kōkūtai 252 nefiguruje. Jednotka byla na počátku roku 1944 během bojů v Marshallových ostrovech zničena. Nálet 5. října na základně Wake způsobil značné škody na technickém zázemí i letecké technice. Jeden z japonských námořních důstojníků z obav před předpokládaným vyloděním nařídil popravit zbývajících 98 zajatců. Po válce byl společně se svým podřízeným odsouzen k smrti.

Lt. Usaburō Suzuki, Kōkūtai 582, letiště Buin, ostrov Ballale, duben 1943



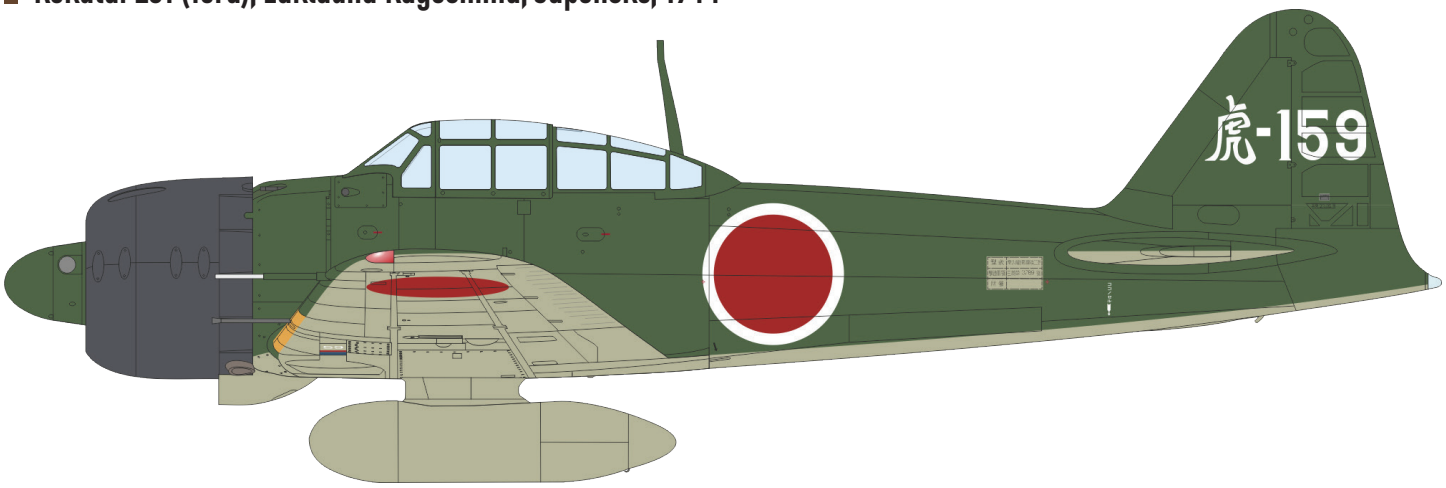
Tento původně šedý stroj byl v polních podmínkách přestříkán tmavě zelenou barvou, která byla na křídle a vodorovných ocasních plochách po jejich obvodu vynechána. Pilotem toho stroje měl údajně být poručík Suzuki. Letoun je zachycen na fotografii z letiště během operace I-gō. Číslo na směrovce bylo bohužel cenzorem vyretušováno. Číslice 191 a 182 jsou jen hypotetické varianty a jsou odvozeny od principu rozdělení jednotky na formace devíti strojů. Velitelský stroj se dvěma klíny na trupu s fotograficky doloženým kódem na směrovce nesl číslo 173. Kōkūtai 582 byla smíšená jednotka, vyzbrojená stíhačkami A6M i bombardéry D3A Val. Usaburō Suzuki absolvoval námořní akademii v srpnu 1940. O dva roky později byl zařazen ke 3. Kōkūtai (pozdější Kōkūtai 202) a prošel boji nad Novou Guineou a Guadalcanalem. U Kōkūtai 582 jako Buntaichō její stíhací jednotky vedl piloty při řadě bojů v polovině roku 1943 během obrany Bougainvillu. Velel také v poslední akce, 12. července, po níž byla stíhací jednotka Kōkūtai 582 rozpuštěna a Suzuki byl převelen ke Kōkūtai 204. V listopadu 1943 se ujal funkce Hikōtaichō v Kōkūtai 265, jež byla od jara 1944 nasazena v oblasti Marian a po těžkých ztrátách byla v červenci rozpuštěna. Poté se stal velitelem Hikōtai 301 v rámci Kōkūtai 201 (II) a padl v boji u Taiwanu 13. října 1944.

Iwakuni Kōkūtai, základna Iwakuni, Japonsko, 1944

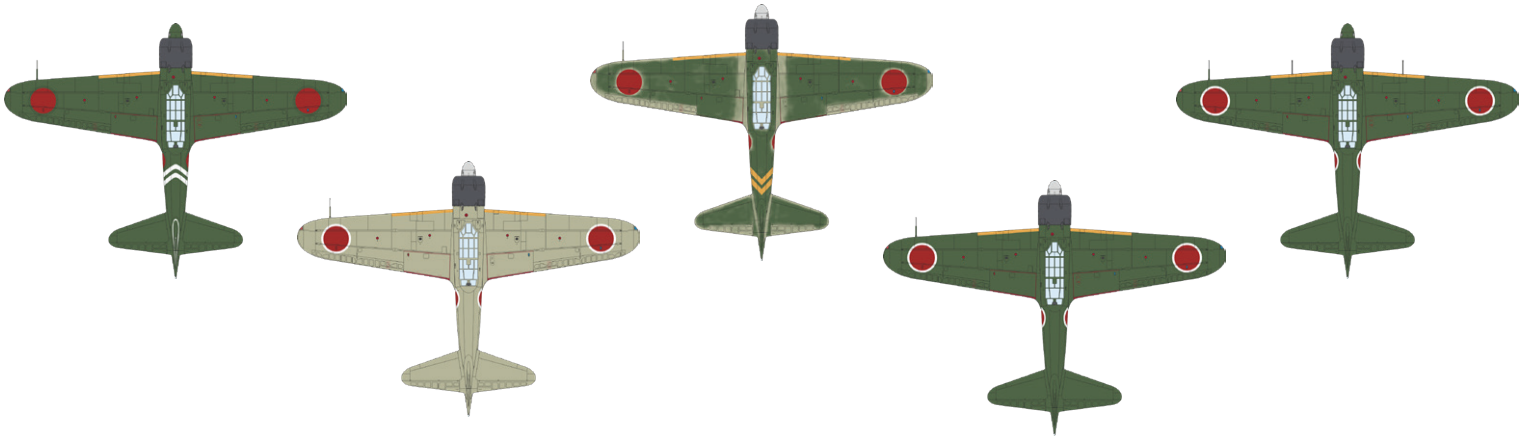


Stroj byl vyroben s továrním nátěrem tmavou zelenou barvou na horních plochách. Označením této výcvikové jednotky jsou znaky Katakany „I" a „Ha". Iwakuni Kōkūtai byla založena v červenci 1940 a sloužila k výcviku pilotů pro námořní jednotky operující z pozemních základen až do srpna 1944. Poté byla rozpuštěna a znovu byla ustavena v březnu 1945. Jejími řadami prošla v roli instruktorů stíhací esa Akio Matsuba (18 vítězství), Momoto Matsumura (13 vítězství) nebo veterán z letadlové lodi Sōryū Ki-ichi Oda (9 vítězství). Jako pilotní žák prošel jednotkou Hiroshi Shibagaki, který v Rabaulu u Kōkūtai 201 a 204 dosáhl třinácti vítězství. Dalším úspěšným absolventem se stal podpor. Kagemitsu Matsu-o. V srpnu 1943 byl přidělen do Rabaulu ke Kōkūtai 253 a s více než deseti sestřely na kontě se stal se jediným záložním námořním důstojníkem, který dosáhl statusu esa.

Kōkūtai 261 (Tora), základna Kagoshima, Japonsko, 1944

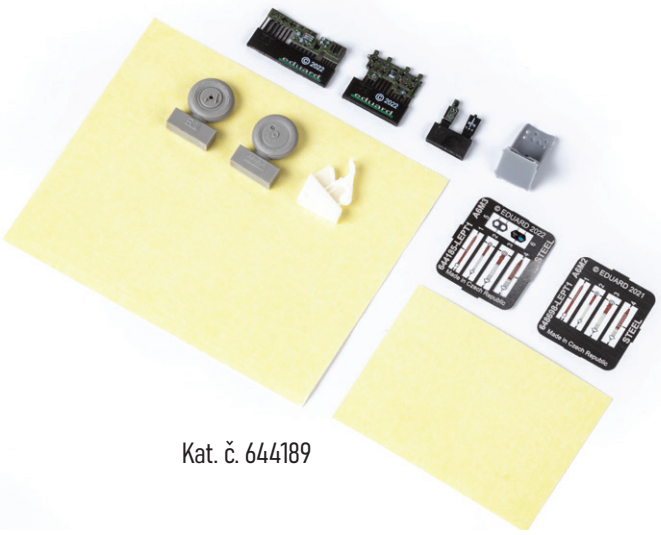


Stroj byl vyroben s továrním nátěrem tmavou zelenou barvou na horních plochách. Kōkūtai 261 byla založena v červnu 1943 na základně Kagoshima v Japonsku a dostala bojové jméno Tora (tygr), byla označována i jako Tora Butai. Identifikačním prvkem jejích letounů byl číselný kód 61, nebo znak Kanji pro tygra. Jeho provedení se na jednotlivých strojích lišilo. Počet strojů Kōkūtai 261 postupně dosáhl 72 a na konci února 1944 se přesunula na Iwo Jimu. Až do poloviny roku 1944 procházela těžkými boji s letci US Navy, především na ostrovech Saipan, Palau, Guam a Yap. Krátce působila i z ostrova Biak severně od Nové Guineji. Dostávala se také do bojů s osádkami Catalin a Liberatorů. V květnu 1944 byl již počet jejích letounů na polovině původního stavu a v červenci musela být jednotka kvůli vysokým ztrátám rozpuštěna. Někteří ze zbývajících příslušníků jednotky padli při pozemních bojích, nebo na palubě ponorky během evakuace. Funkci Hikōtaichō zastával poručík Masanobu Ibusuki, který se zúčastnil útoku na Pearl Harbor a Bitvy u Midway na letadlové lodi Akagi a během bojů v jižním Tichomoří sloužil na letadlové lodi Shōkaku. Je možné, že Ibusuki během války dosáhl 25 až 30 leteckých vítězství. Po válce se stal prvním velitelem jednotky JSDAF se stíhačkami F-86 Sabre, dosáhl hodnosti podplukovníka, ale zahynul v lednu 1957 při srážce s jiným F-86.

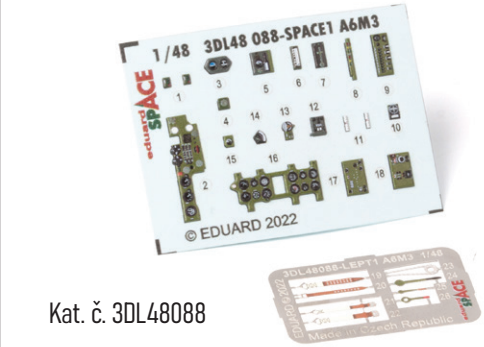


Pro A6M3 Zero Type 22 1/48
DOPORUČUJEME:

481091	A6M3 Zero landing flaps (fotolept)
481092	A6M3 Zero (fotolept)
644185	A6M3 LööK (Brassin)
644189	A6M3 Zero LööKplus (Brassin)
648695	A6M undercarriage legs BRONZE (Brassin)
648786	A6M3 seat PRINT (Brassin)
648787	A6M3 tailwheel PRINT (Brassin)
648788	A6M3 cannon barrels & cockpit guns PRINT (Brassin)
648799	A6M3 wheels (Brassin)
648800	A6M3 cockpit PRINT (Brassin)
648801	A6M3 exhausts PRINT (Brassin)
648806	A6M3 Type 22 folding wingtips PRINT (Brassin)
648807	A6M3 Type 22 landing flaps PRINT (Brassin)
648808	A6M wheels w/smooth tire (Brassin)
3DL48088	A6M3 SPACE (3D Obtisk)
EX899	A6M3 Zero TFace (maska)

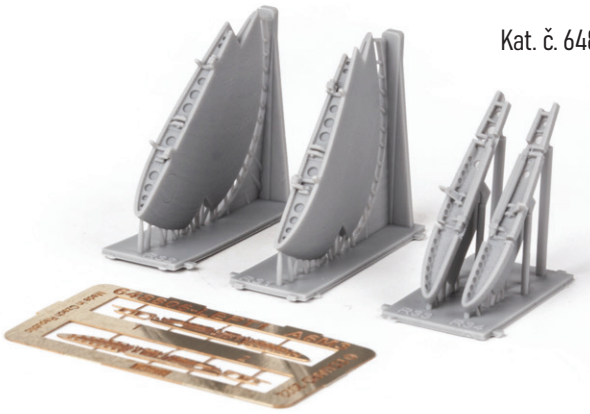


Kat. č. 644189

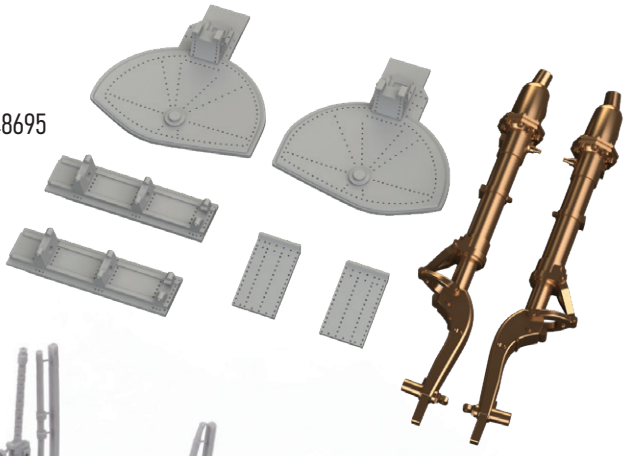


Kat. č. 3DL48088

Kat. č. 648806

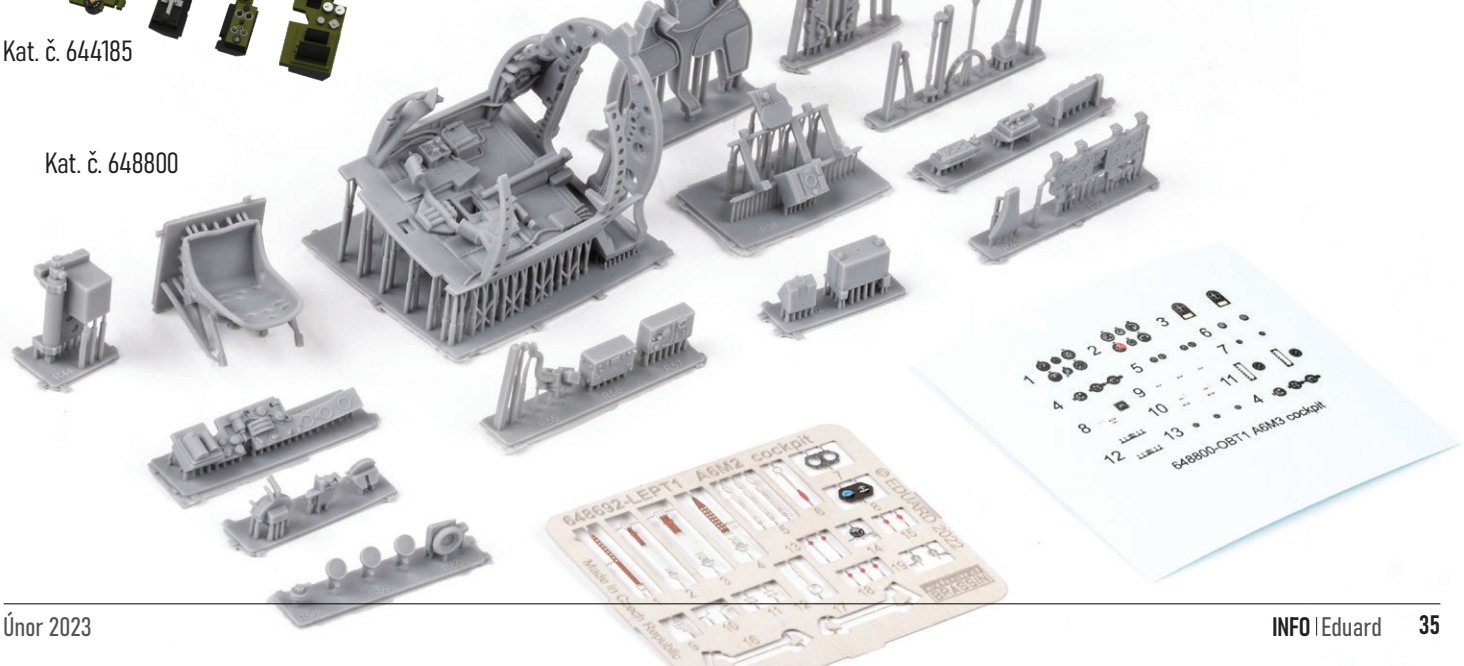


Kat. č. 648695



Kat. č. 644185

Kat. č. 648800



LIMITED

HIND E

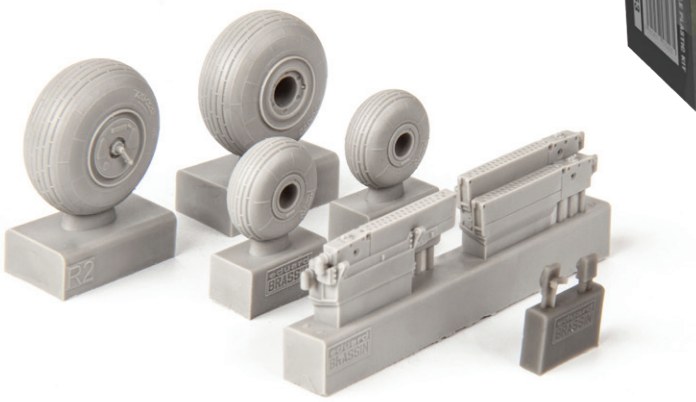
1/48

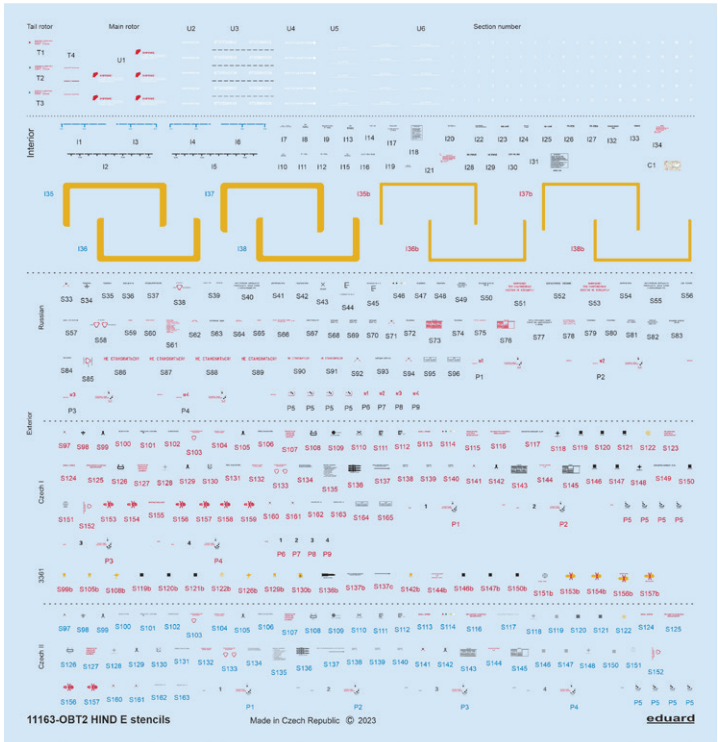
#11163

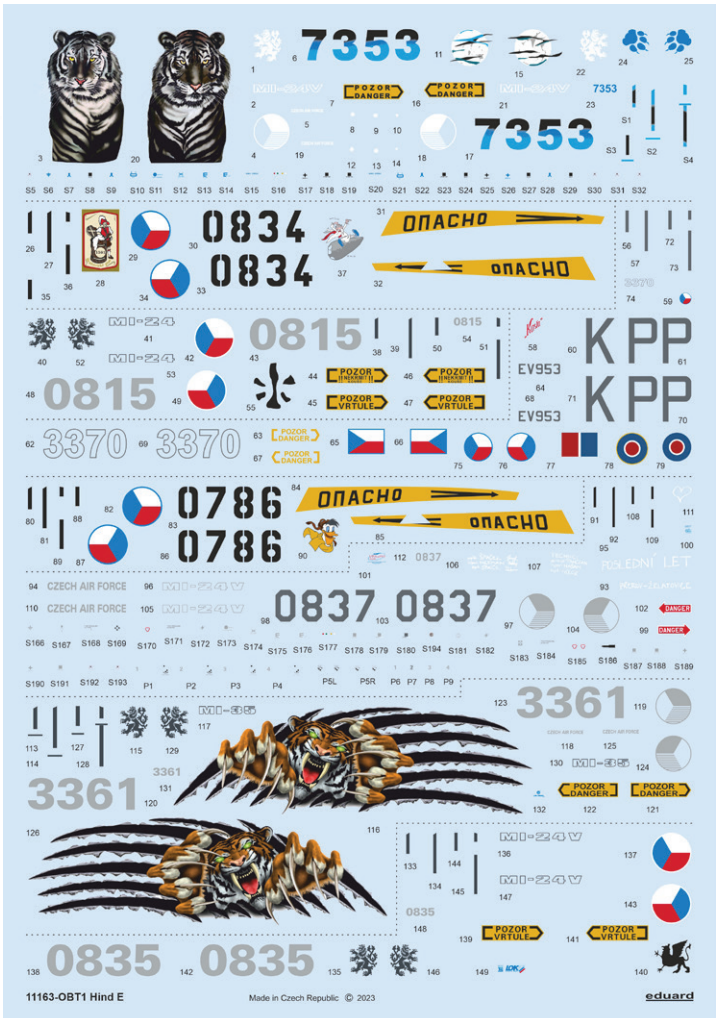
Stavebnice sovětského bitevního vrtulníku Mi-24V a Mi-35, edice Limited Edition v měřítku 1/48. Stavebnice představuje stroje používané v československém a českém letectvu.

- plastové díly: Zvezda
- počet kamuflážních schémat: 8
- obtisky: Eduard
- leptané díly: ano, barvené
- maska: ano
- resinové díly: kola, výmetnice klamných cílů a antény GPS
- extra: kniha o službě vrtulníků Mi-24 u československého a českého letectva

stránka produktu





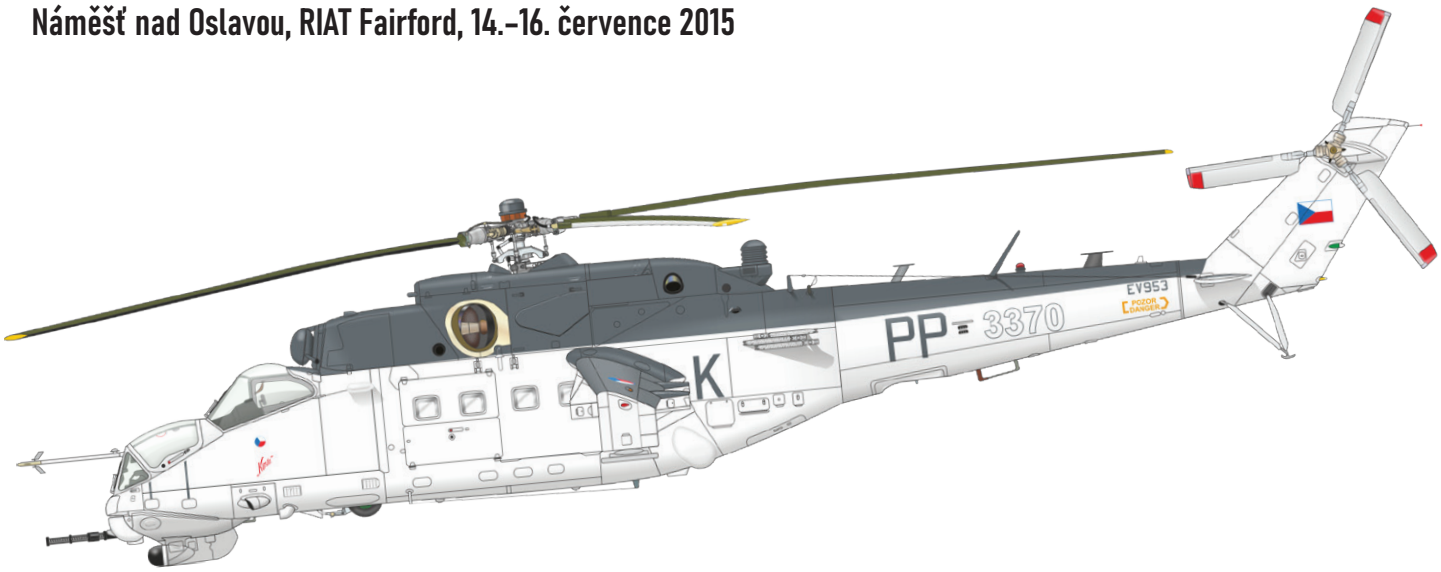


Mi-24V, 7353, kpt. Brom, npor. Hynčica, prap. Tisoň, 221. VrL, 22. zVrL, Náměšť nad Oslavou, poslední let „Nočního tygra“, 27. květen 2015

Mi-24V, 0834, mjr. Bohuslav Dvořák, kpt. Jan Jiřík, pprap. Viliam Švacho, 2. letka, 11. vrp, letiště Líně, CIAF Hradec Králové, 17. července 1993

Mi-24V, 0815, kpt. Rudolf Straka, npor. Martin Vaniš, kpt. Ondřej Pospíšil, 331. lbvr, 33. zVrL Přerov, NATO Tiger Meet, Beja, Portugalsko, 28 června – 9 července 2002

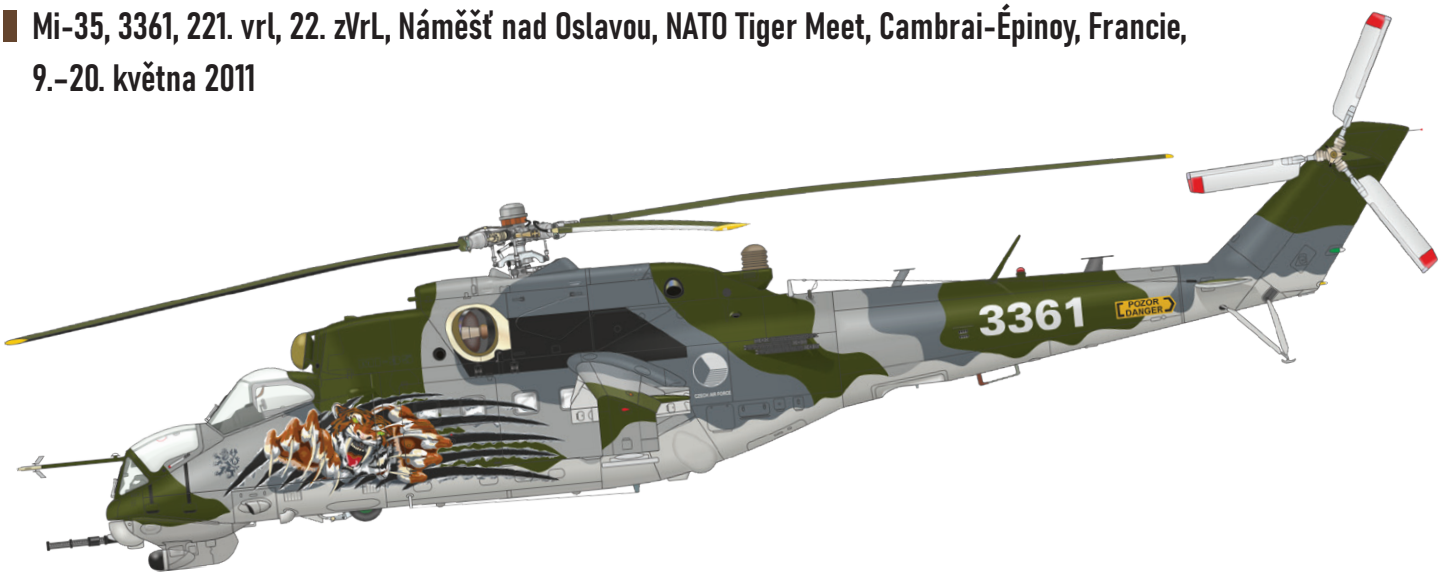
Mi-35, 3370, , mjr. Jan Vanický, npor. Marek Matloch, prap. Ladislav Pospíšil. 221. vrl, 22. zVrL, Náměšť nad Oslavou, RIAT Fairford, 14.–16. července 2015



Mi-24V, 0786, mjr. Bohuslav Dvořák, kpt. Richard Plos, nrtm. Petr Vavrík, 2. letka, 11. vrp, letiště Plzeň-Bory, CSIAF Bratislava, Slovensko, 5. září 1992

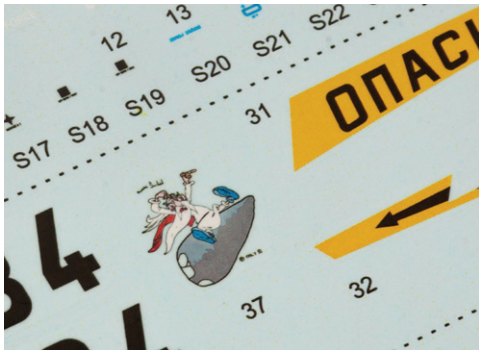
Mi-24V, 0837, pplk. Jaroslav Špaček, npor. Pavel Heřman, kpt. Radek Spáčil, 231. lbvr, 23. zVrL, Přerov, Poslední let, trať Přerov–Želátovice, 12. prosince 2005

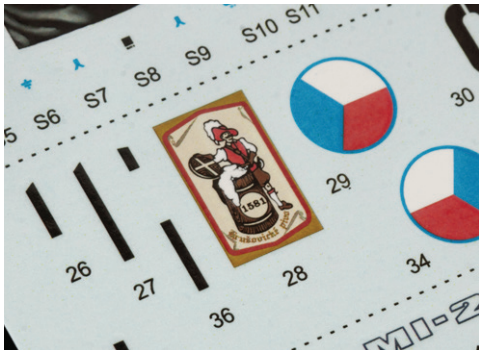
Mi-35, 3361, 221. vrl, 22. zVrL, Náměšť nad Oslavou, NATO Tiger Meet, Cambrai-Épinoy, Francie, 9.–20. května 2011



Mi-24V, 0835, 331. lbvr, 33. zVrL, Přerov, 27. březen 2002, březen 2002

OBTISK v detailu



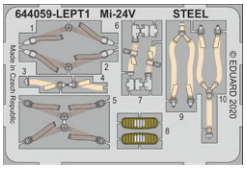


KNIHA

eduard
Večka...
Mi-24V a Mi-35
v československých
a českých službách
Jaroslav Špaček

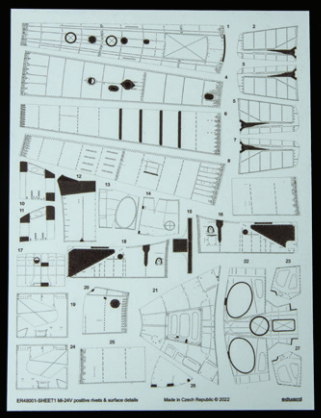
Pro HIND E 1/48
DOPORUČUJEME:

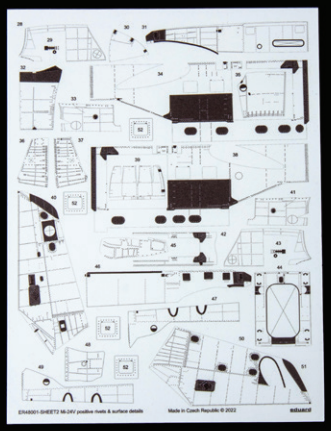
FE1098	Mi-24V seatbelts STEEL (fotolept)
644059	Mi-24V LöökK (Brassin)
644085	Mi-24V LöökKplus (Brassin)
648126	OFAB-100 Soviet bombs (Brassin)
648574	UB-32A-24 rocket launcher (Brassin)
648585	Mi-24V/VP Pitot tubes (Brassin)
648587	Mi-24V 9A624 machine gun (Brassin)
648696	Mi-24V cockpit (Brassin)
ER48001	Mi-24V positive rivets & surface details (Eddie The Riveter)
3DL48001	Mi-24V SPACE (3D Obtisk)

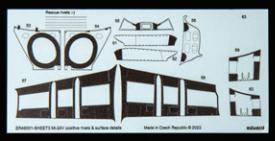


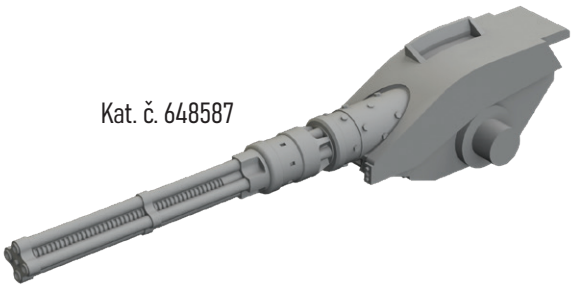
Kat. č. 644059

Kat. č. ER48001

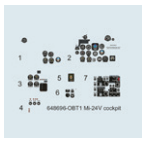


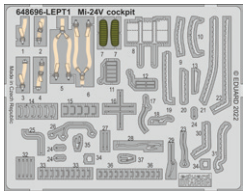


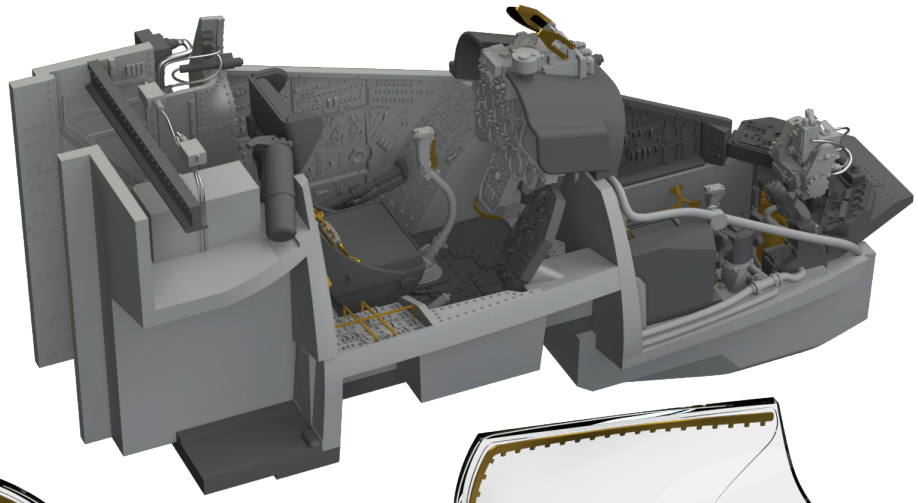


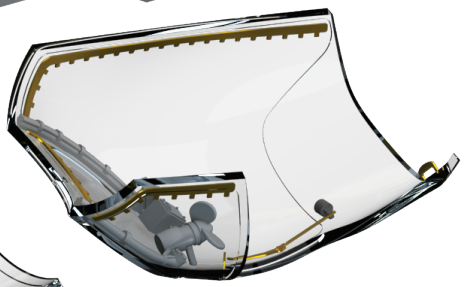


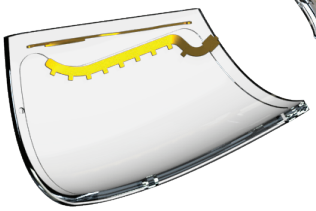
Kat. č. 648587

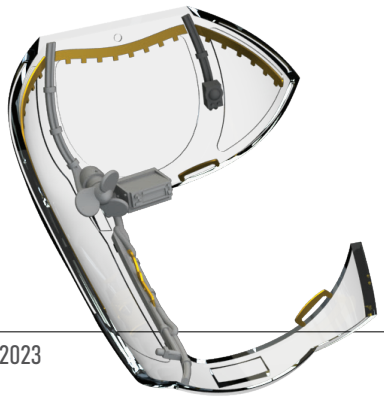












Kat. č. 648696

SH PVOS – pohled z druhé strany

Mark Carlisle

Ukázka z knihy Véčka od Jaroslava Špačka

Náhlý konec Studené války a desetiletí, která od té doby uplynula, umožňují snadno zapomenout na napětí a nebezpečí, které Evropu obklopovalo krátce od skončení druhé světové války. Armády NATO a Varšavské smlouvy stály proti sobě a snažily se zjistit schopnosti a záměry toho druhého. Středobodem toho všeho byla právě československo-německá hranice, myšleno samozřejmě hranice západoněmecká. Za sledování západoněmeckých hranic s jižní částí východního Německa a Československa byl zodpovědný americký 2. obrněný jízdní pluk (2nd Armoured Cavalry Regiment — 2 ACR). V prostoru odpovědnosti 2 ACR prováděly pozorovací lety posádky 4. perutě (4/2 ACR).

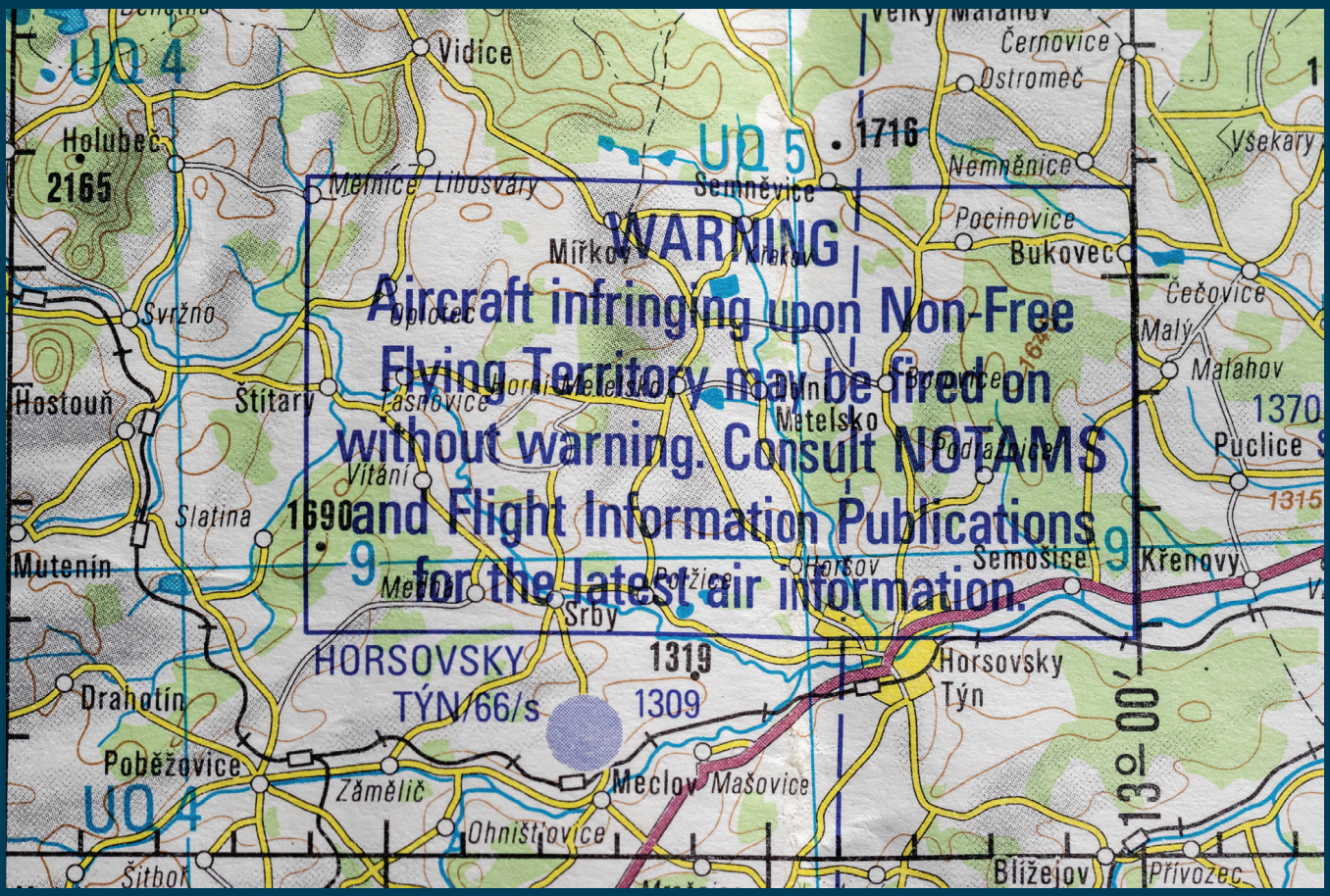
Mark Carlisle sloužil v americkém letectvu v letech 1977 až 1998. Během doby, ke které se vztahuje jeho příběh, byl štábním seržantem přiděleným k 6913. letce elektronického zabezpečení v Augsburgu v západním Německu jako vedoucí mise. Na snímku stojí u Kiowy při doplnění paliva v BGS kasárnách v Deggendorfu v roce 1988. Oblečenu má neprůstřelnou vestu, přesně podle nařízení.

Jako příslušník amerického letectva jsem během studené války většinu osmdesátých let strávil v západním Německu. Moje peruť měla základnu v bavorském Augsburgu. Nebyla to létající jednotka, takže jsem byl rád, když se naskytla jakákoliv příležitost zúčastnit se pohraničních misí. Během roku 1988 jsem měl možnost se zúčastnit pohraničních hlídkových letů právě s jednotkou 4/2 ACR.

Vrtulníkové hlídky 2 ACR podél západoněmeckých/československých hranic se nazývaly mise „RedCatcher“ a umožňovaly americké armádě denně pozorovat československou aktivitu a změny podél hranic. Zároveň sloužily ke zdůraznění přítomnosti NATO na periferii Varšavské smlouvy. Byly plánovány po 365 dní v roce a rušeny byly obvykle pouze v případě nevhodných povětrnostních podmínek. Po mnoho let byly mise „RedCatcher“ obecně prováděny jediným vrtulníkem, ale okolnosti nakonec přesvědčily velení americké armády, že pohraniční oblast je stále nebezpečnější. Nejprve v září 1985 československý L-39 vypálil rakety na americký AH-1 v západoněmeckém vzdušném prostoru, naštěstí však minul a nezpůsobil žádné škody. Nedlouho poté americká rozvědka zjistila, že československé osádky dostávají pokyny ke střelbě bez varování v případě sebemenšího narušení hranic. V důsledku toho 2 ACR požadoval, aby mise „RedCatcher“ dále prováděly dvojice vrtulníků a osádky si musely na československých hranicích oblékat neprůstřelné vesty. Zajímavé je, že nosit tyto vesty nebylo povinné podél východoněmeckých hranic – sovětské osádky, které tam zajišťovaly bezpečnost vzdušného prostoru, byly považovány za méně agresivní než československé. Působení dvojic vrtulníků také sloužilo ke snížení pravděpodobnosti neúmyslného vlétnutí do zakázaného prostoru za hranicí. Aby k tomu došlo, musely by se zmýlit obě dvě osádky.

4/2 ACR měla základnu na armádním letišti Feucht, jihovýchodně od Norimberka. Oblast odpovědnosti pluku byla rozdělena do dvou sektorů. Sektor Weiden vedl z blízkosti přechodu mezi NDR a NSR Eussenhausen/Meiningen asi 15 km jižně od Rozvadova. Sektor Regen pak odsud pokračoval k trojhraničnímu bodu NSR/ČSSR/Rakousko. Každý den byla plánována dvojice vrtulníků, které měly hlídkovat v každém sektoru. V době, kdy jsem s jednotkou létal, tedy v roce 1988, byla vybavena vrtulníky AH-1F Cobra, OH-58C Kiowa a UH-60A Blackhawk. Hraniční lety byly prováděny v libovolné kombinaci – například Cobra a Kiowa, dvě Kiowy nebo Blackhawk a Cobra. Někteří čtenáři by se mohli domnívat,

Znak tehdejšího F oddílu 2. bojové letky (2 Combat Air Squadron). Jednotky „jízdních“ pluků dodnes hrdě nesou tradice z dob, kdy hlavním dopravním prostředkem byli koně. Mezi ně patří i označení podřízených jednotek, kdy se pluk (Regiment) dále dělí na letky (Squadron) a oddíly (Troop), na rozdíl od praporů (Battalion) a čet (Company). Po reorganizaci na přelomu let 1986/87 se oddíl F 2 CAS stal oddílem P 4 letky 2 ACR, tedy 4/2 ACR. Po této reorganizaci měla 4/2 ACR čtyři oddíly – N (Nomads), O (Outlaw), P (Palehorse) a Q (Quickstrike). Mark Carlisle létal s chlapci z oddílů P a O. Balón ve znaku má tradiční červenou a bílou barvu praporu (vlajky) jezdectva, přičemž „pilot“ má na hlavě tradiční kavaleristický klobouk. Vepsaná hesla znamenají „příliš nízko“, „příliš pomalu“ a „vystrašení poserové“.



Důrazné varování americkým letcům, aby nevlétávali na československé území, bylo zvýrazňováno i razítky na západočeském území.
POZOR! Letadla, která naruší zakázanou letovou oblast, mohou být vystavena palbě bez vyzvání. Prověřte NOTAMy a publikované letové příručky pro aktuální letové informace.

že Cobry sloužily jako doprovod pro jiné typy vrtulníků, ale ve skutečnosti nenesly na hraničních letech žádnou výzbroj. Raketomety a závěsníky pro protitankové střely TOW byly prázdné a 20mm Gatling kanón nenesl také žádnou munici. Piloti však běžně nosili ruční zbraně, nemyslím si ale, že by se osádky Hindů cítily ohroženy!

Aby piloti získali kvalifikaci pro létání podél hranic, museli projít rozsáhlým výcvikem a složit certifikační test. Identifikace meziněmeckých hranic byla poměrně snadná, protože většina z nich byla jasně vymezena liniemi oplocení, strážními věžemi, rozoranými pásy atd. Německo/československá hranice byla obecně mnohem delikátnější, často naznačená pouze kamennými a dřevěnými značkami. V zalesněném a kopcovitém terénu tak byla ze vzduchu často v podstatě neviditelná. V důsledku toho si piloti „RedCatcher“ museli pamatovat značné množství vizuálních kontrolních bodů, některých vytvořených člověkem, a tedy velmi výrazných. Těmi byly hraniční přechody nebo různé budovy. Mnoho pak bylo přirozených — různé výrazné skalní výběžky nebo shluky stromů. Tyto kontrolní body byly většinou na německé straně a do několika set metrů od hranice. Aby pilot získal certifikaci a volací znak „RedCatcher“, musel být schopen zpaměti odříkat všechny kontrolní body v pořadí za sebou, a to v obou směrech, a dále prokázat schopnost je důsledně lokalizovat za letu.

V rámci typické mise jsme po vzletu z Feuchtu letěli ve volné formaci do ten den určeného výchozího bodu na hranici. Výšky letu byly pro vrtulníky celkem vysoké — 300 až 600 metrů nad zemí, v závislosti na počasí a terénu. Po přiblížení se k hranici jsme sestupovali mnohem níž, často až na úroveň korun stromů. Po dosažení hranice jsme zatočili rovnoběžně s ní a letěli podél ní, přičemž jsme hledali známky jakékoli nové nebo neobvyklé činnosti nebo stavby. Piloti měli značnou volnost ve výběru vzdálenosti od hranice, nadmořské výšky a rychlosti letu. Tyto faktory se během každé mise lišily nejen podle okolností (počasí, terén), ale i podle způsobu letu různých pilotů. Jeden pilot, se kterým jsem letěl, raději zůstával 2 až 3 km od hranice. To se mi zdálo, že se zvyšuje šance, že ztratím přehled o hranici, protože bylo obtížné z této vzdálenosti zaznamenat vizuální kontrolní body! Různé dvojice osádek prováděly koordinaci letu různými způsoby. V některých případech vedoucí pilot letěl dle svého a druhý jej jednoduše následoval ve volné formaci. Jiné dvojice měly tendenci pracovat téměř nezávisle, když prováděly určenou činnost podél hranice, ale zůstávaly od sebe vzdáleny jeden nebo dva kilometry.

Za dobu mého působení jsem nikdy neviděl žádnou československou vojenskou aktivitu na zemi, ale několik objektů Pohraniční stráže bylo na dohled. Po severní straně hranice byla rozeseta vizuální pozorovací stanoviště, ale ani na nich jsem nikdy nikoho neviděl. Působivé objekty byly stanoviště SIGINT (radioelektronický průzkum) na Poledníku, Čerchově, Dyleni, Zvonu a Havranu. Věž Havran byla jen 300 metrů od hranic a český personál tam byl často na balkóně a díval se, jak prolétáme kolem, vlastně obvykle pod nimi!

Činnost „RedCatchera“ samozřejmě nezůstala bez povšimnutí československého letectva a PVO. Američané předpokládali, že jakmile budou v dosahu radarů, vizuálních nebo hlukových hlásek, budou ihned odhaleni. Nízká výška letu a maskování terénem mohly být využity ke ztížení naší detekce, ale odhaleni jsme byli v podstatě vždy. Detekce téměř pokaždé vyústila v reakci československých vojenských letadel. Nejčastěji se jednalo o Mi-24 nebo L-39, ale občas na nás byl vyslán i MiG-21 nebo MiG-23. Reagující letadlo jsme mohli očekávat do 20 minut od dosažení hraniční oblasti. Snažili jsme se, abychom zasahující stroj viděli co nejdříve, nikdo nechtěl být překvapen nepřítelem! Způsob aktivity československých letadel vyplýval z toho, jak blízko se k nám přiblížily. MiGy se

Fotografie z druhé strany. AH-1S Cobra při průzkumném letu v blízkosti objektu Havran.

držely daleko od hranic a vysoko nad terénem, kdy obvykle kroužily na druhé straně hranice, často mimo náš dohled. Tím byly pravděpodobně i naše vrtulníky mimo jejich dohled. L-39 létaly pomaleji a níže, jejich manévrování bylo prováděno na menších vzdálenostech, takže s námi zůstávaly v kontaktu. Mi-24 byly v našem sledování samozřejmě nejlepší a někdy létaly opravdu blízko hranice. Vzhledem k tomu, že postup „RedCatcherů“ podél hranice mohl být velmi pomalý, občas jsme i zaviseli, protože osádky prováděly svá pozorování, tak i Mi-24 létaly v zatáčkách, aby se držely blízko nás. (Pozn. autora — československé „čtyřiadvacítky“ měly po havárii Mi-24D dne 12. září 1985 nařízeno dodržovat minimální rychlost 100 km/h) S vrtulníky Mi-24 jsem se na druhé straně setkával nejčastěji, v jižní třetině hranice však byly k vidění jen zřídka. Pravděpodobně kvůli poloze své základny a pro vyšší nadmořské výšky na Šumavě.

Typickým příkladem tehdejší činnosti může být má mise dne 14. června 1988. Měli jsme k dispozici dvě OH-58 a z Feuchtu jsme odlétli směrem na východ. Hranice jsme dosáhli v bodu Waldmünchen/Nemanice. Dále jsme letěli jihovýchodně podél hranice a stoupali se zvyšujícím se terénem. Zamávali jsme si s turisty pijícími pivo v restauraci na vrcholu Grosser Osser (Velký Ostrý, 1293 m). Ale nemávali jsme si s pilotem L-39, který nás sledoval. Míjeli jsme radarové stanoviště NATO na Grosser Arber a stanoviště SIGINT na Poledníku. Poté, co jsme, včetně stále nás sledujícího Albatrosu, dosáhli trojmezí Německo/Československo/Rakousko, zatočili jsme na západ směrem na Deggendorf. Tam jsme přistáli v areálu německé pohraniční policie, abychom doplnili palivo. Po krátké zastávce jsme vyrazili na severovýchod a u Grosser Rachel jsme opět dorazili na hranici. Už si nevzpomínám, jestli tam na nás L-39 ještě čekal. Následovali jsme opět hranici, minuli jsme původní výchozí bod trati a pokračovali do blízkosti Velkého Zvonu. Tam jsme odbočili na západ a po celkem 3,8 letových hodinách jsme dorazili zpět do Feuchtu.

Další let dne 20. července byl atypický v tom, že jsme měli za úkol působit v oblasti obou sektorů — Regen i Weiden. Z Feuchtu jsme tehdy vzlétli v UH-60, doprovázeném AH-1. Přeletěli jsme do oblasti Grosser Osser a pak jsme začali provádět průzkum na hranici. Brzy jsme získali „doprovod“ Mi-24, který nás sledoval od přechodu Fürth im Wald/Folmava, kolem stanoviště SIGINT Čerchov, až po přechod Waidhaus/Rozvadov. Neobvyklým jevem bylo zpozorování dvouplošníku An-2, který postřikoval zalesněnou oblast poblíž hranic. Občas se Hind přiblížil k hranici, a tím i k nám. Později jsem se dozvěděl, že pilotem byl major Jan Schejbal, jeden z nejzkušenějších českých pilotů Mi-24. Pokračovali jsme do oblasti areálu Havran SIGINT, než jsme hranici opustili, abychom doplnili palivo na armádním letišti Grafenwöhr. Poté jsme se vrátili na hranice trochu severněji, až u Chebu. Objevil se jiný Mi-24 a sledoval nás na jih, dokud jsme neopustili hranici u Havrana a nevrátili se domů.

Celkem jsem odlétal patnáct misí, včetně jedné v noci. Nejdelší let trval přes šest hodin. A věřte, to je opravdu dlouhá doba na to, aby byl člověk v neprůstřelné vestě pevně připoután k vibrujícímu vrtulníku… Samotné létání bylo velmi příjemné, často nad krásnou krajinou a velmi nízko. Vždy jsem s sebou nosil fotoaparát. Bylo nepochybně vzrušující vidět nepřátelská letadla a vrtulníky v provozu, i když jsem si vždy uvědomoval, že československá letadla jsou stíhači a že my jsme cíle. Na hranici ale byli přítomni jen proto, že jsme tam byli my. Oni byli ozbrojení, my ne. Pravidla však byla jasně stanovena, a dokud každý zůstal na své straně hranice, bylo vše v pořádku. Skutečnost, že tisíce setkání během mnoha let nikdy neskončily tragédií, svědčí o profesionalitě a dobrém úsudku všech zúčastněných osádek. Moje krátké působení v této letecké aréně je něco, co si budu už navždy pamatovat.

Jako bonus navíc, moje zkušenosti z létání s vrtulníky americké armády později posloužily jako katalyzátor pro setkání s členy vrtulníkové komunity AČR, když jsem byl na vojenské styčné misi v České republice po pádu Železné opony. Některé z těchto vztahů přetrvávají dodnes, čehož důkazem je právě tento článek!

Sledování amerických vrtulníků osádkami československých Hindů bylo na západní hranici hlavním úkolem v SH PVOS plzeňského 11. vrp.

Poznámka autora: Na rozdíl od amerických za Studené války létaly československé vrtulníky vyzbrojené dvěma bloky raket UB-32, celkem tedy nesly 64 neřízených raket S-5 a k tomu plný palebný průměr 1470 nábojů ráže 12,7 mm pro kulomet. Narozdíl od amerických, ale nebyli naši letci vůbec vybaveni osobními zbraněmi.

Vrtulník 0703 ještě v původní kamufláži se čtyřmi přídavnými nádržemi u Doverských útesů při návratu z leteckého dne International Air Tattoo ve Fairfordu, kde tým HINDS získal cenu The Sir Douglas Bader Trophy za absolutně nejlepší letovou ukázku. Kdykoli při míjení těchto bílých útesů by se těžko našel člen osádek, kterému by v mysli nevytanuly příběhy našich letců v RAF v časech Bitvy o Británii.

WEEKEND edition

Spitfire Mk.VIII

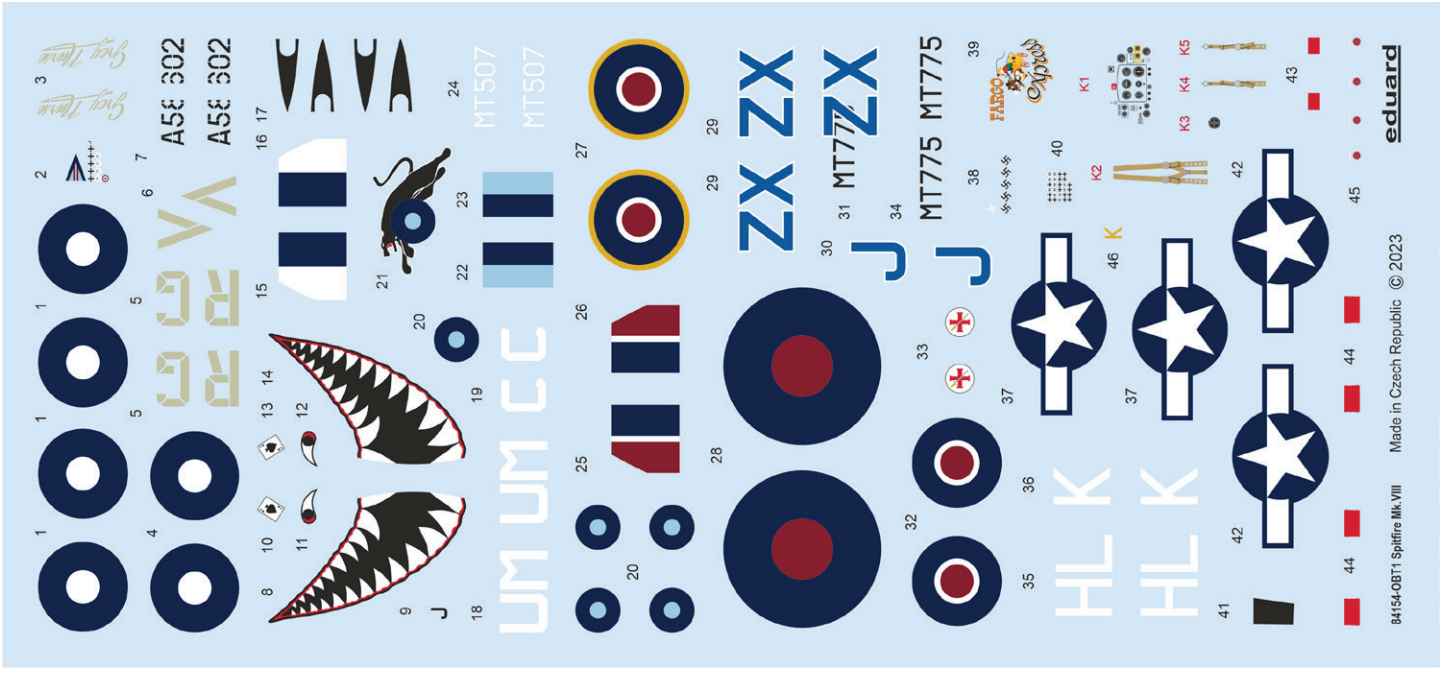
1/48

#84154

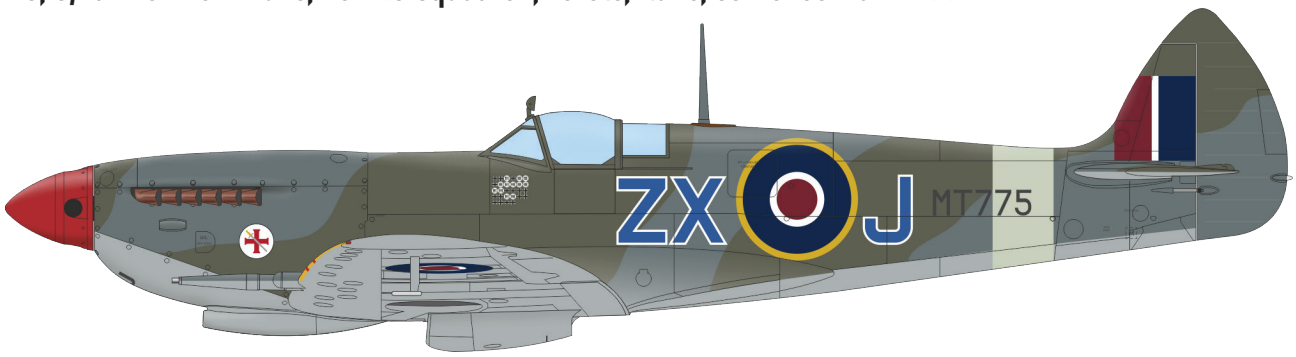
Stavebnice britského stíhacího letounu Spitfire Mk.VIII v měřítku 1/48, edice Weekend. Stavebnice nabízí Spitfiry bojující nad Itálií, Barmou a v řadách australského letectva nad Novou Guineou.

- plastové díly: Eduard
- počet kamuflážních schémat: 4
- obtisky: Eduard
- leptané díly: ne
- maska: ne
- resinové díly: ne

stránka produktu

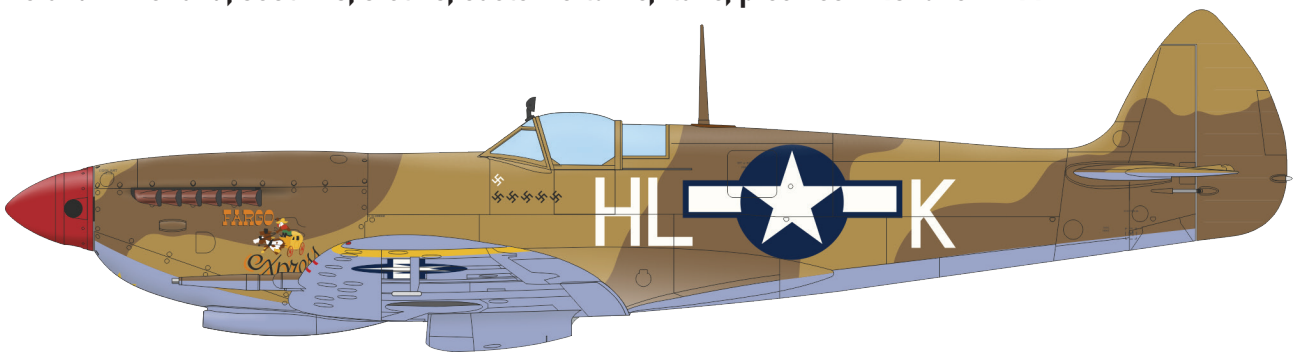


MT775, S/Ldr Neville F. Duke, No. 145 Squadron, Loreto, Itálie, červenec–září 1944



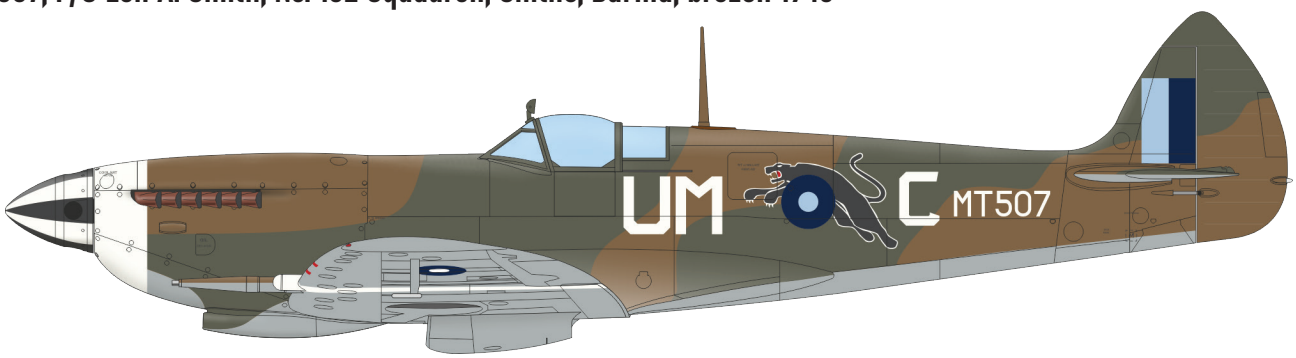
Neville Frederick Duke, rodák z Turnbridge v Kentu, vstoupil do RAF ve svých osmnácti letech v červnu 1940. Po výcviku byl v únoru 1941 zařazen k No. 92 Squadron u které zaznamenal své první dva sestřely. Často létal jako wingman slavného „Sailora" Malana, velitele bigginhillského Wingu. V říjnu 1941 byl Duke odeslán do severní Afriky k No. 122 Squadron, létající s Tomahawky a Kittyhawky, u níž dosáhl dalších šesti sestřelů. Druhou operační túru začal opět u No. 92 Squadron, která se přesunula také na africký kontinent, kde obdržela „tropické" Spitfiry Mk.Vb. Během několika měsíců si připsal dalších 14 vítězství. V březnu 1944 převzal velení No. 145 Squadron vybavené Spitfiry Mk.VIII a do září zaznamenal dalších šest sestřelů. Ve funkci velitele No. 145 Squadron používal Duke tři osobní Spitfiry Mk.VIII. Jejich sériová čísla byla JG241, JG953 a MT775. Všechny tyto tři Spitfiry měly namalované kódy ZX-J v barvě Deep Sky s bílým lemem. Jeho poslední Spitfire s/n MT775 měl na obou stranách motorového krytu namalován znak No. 145 Squadron. Fotografie levé strany bohužel není známa, ale s největší pravděpodobností měl stejně jako na svých předchozích Spitfirech pod levým čelním štítkem namalovány dosažené sestřely. Neville Duke dokončil válku s 28 vítězstvími a stal se tak nejúspěšnějším pilotem středomořské oblasti. Po návratu do Evropy pokračoval v létání jako hlavní zkušební pilot u společnosti Hawker.

1Lt. Leland P. Molland, 308th FS, 31st FG, Castel Volturno, Itálie, prosinec 1943–únor 1944



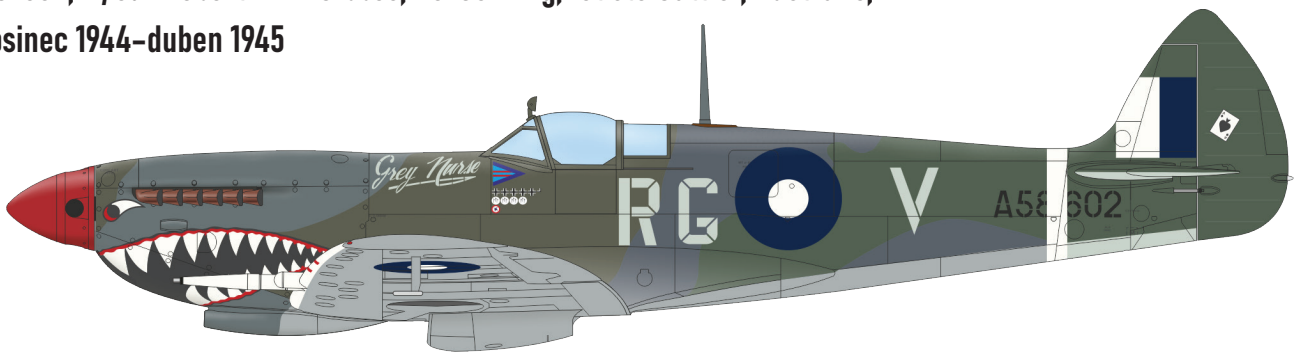
Leland Phillips „Tommy" Molland se narodil 7. května 1919 v Chaffie ve státě Severní Dakota. Pilotní výcvik absolvoval v Moore Field v Texasu a k 31st FG se připojil 5. července 1943. Prvního stíhacího úspěchu dosáhl 16. ledna 1944, kdy se mu podařilo sestřelit ve spolupráci jeden Bf 109. Další úspěchy rychle následovaly. Dne 22. února 1944 se stal po sestřelu dvou Bf 109 leteckým esem a zároveň i jedním z nejúspěšnějších pilotů Spitfirů verze Mk.VIII. Po přezbrojení 31st FG na letouny P-51 Mustang koncem března 1944 pokračoval dál v bojových operacích a sestřelil dalších šest nepřátelských letounů. Molland zůstal i po válce u letectva, byl povýšen do hodnosti Lieutenant Colonel, ale 16. května 1951 tragicky zahynul v Koreji. Se svým T-33 narazil ve ztížených povětrnostních podmínkách do terénu během návratu z meteorologického průzkumu nad nepřátelským územím.

MT507, F/O Len A. Smith, No. 152 Squadron, Sinthe, Barma, březen 1945



Len Smith sloužil v roce 1943 v hodnosti Sergeant u No. 152 Squadron, která operovala nad Tuniskem, Sicílií a jižní Itálií. Dosáhl čtyř sestřelů, za které byl vyznamenán DFM. Před přesunem perutě na barmskou frontu byl v listopadu povýšen do hodnosti Flying Officer. Koncem roku 1944 si připsal potvrzený sestřel Ki-43 a stal se tak esem. Jeho sestřel představoval jeden z pouhých tří zničených japonských letounů, které byly No. 152 Squadron během bojů v barmské oblasti připsány. Na jaře 1945 Smith ukončil působení u této jednotky a vrátil se zpět do Velké Británie. Bohužel krátce po svém návratu zahynul při letecké nehodě. Jeho Spitfire, na kterém létal počátkem roku 1945, měl oproti předpisu o bílém značení letadel SEAC, vytvořeném v zájmu rychlé identifikace, bíle natřenou také přední část trupu. Vrtulový kužel zdobil v místech vrtulových listů černý klín. Na levé straně trupu byl namalován znak jednotky, černý panter ve skoku.

A58-602, W/Cdr Robert H. M. Gibbes, No. 80 Wing, letiště Sattler, Austrálie, prosinec 1944–duben 1945

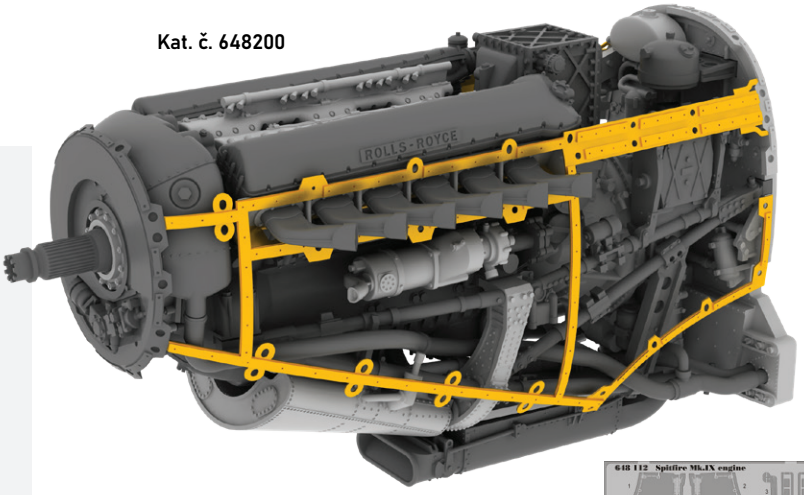


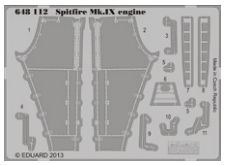
Bobby Gibbes, kterému kolegové piloti kvůli jeho nízké postavě říkali „chodící sud“, byl jedním z nejvýznamnějších australských pilotů a dosáhl jednoho nezvyklého úspěchu tím, že sestřelil letadla tří různých mocností Osy, tedy německého, italského a francouzského vichistického letectva. Celkem dosáhl 12 sestřelů. Gibbesův Spitfire Mk.VIII A58-602 si ponechal tovární kamuflážní schéma, australské výsostné znaky doplnila kódová písmeny RG-V a nápis Grey Nurse. Obojí bylo vyvedeno v barvě Sky Blue. Jednalo se o odstín velmi světlé modré barvy, používaný RAAF. Použití této barvy na kódová písmena bylo zavedeno v lednu 1943. Původně bílé ocasní plochy byly shora a z boku přetřeny odstínem Foliage Green, zespodu pak barvou Sky Blue. Pikové eso na směrovce bylo na Gibbesově stroji vzhůru nohama. Pod kabinou měl letoun namalovány symboly sestřelů, které znázorňují Gibbesovy úspěchy dosažené na středomořském bojišti v řadách No. 3 Squadron RAAF. Prvek rychlé identifikace – bílá náběžná hrana křídla – se na australských Spitfirech objevil poprvé v polovině roku 1943 a No. 80 Fighter Wing tuto praxi převzal. Během své služby nosil Gibbesův Spitfire dvě podoby žraločí tlamy. Zde je zobrazen ve své pozdější podobě s širokou tlamou.

Pro Spitfire Mk.VIII 1/48
DOPORUČUJEME:

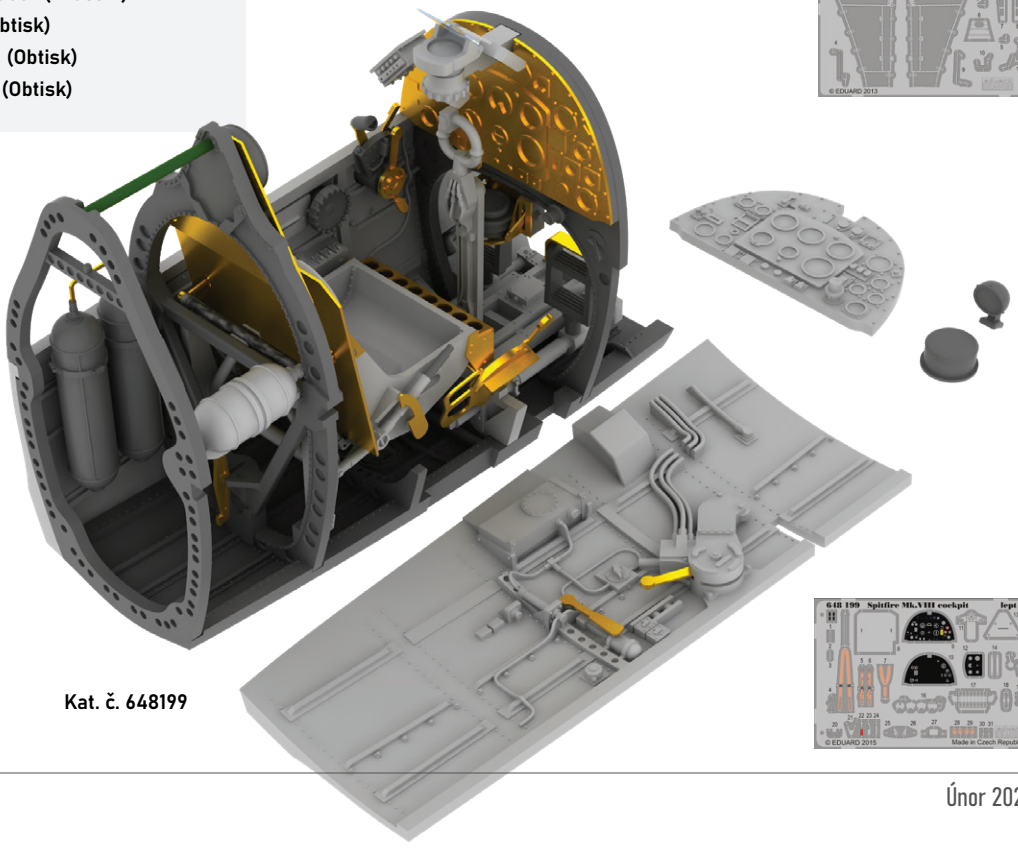
49708	Spitfire Mk.VIII (fotolept)
FE746	Spitfire Mk.VIII Weekend (fotolept)
648099	Spitfire exhaust stacks fishtail (Brassin)
648115	Spitfire wheels - 4 spoke (Brassin)
648118	Spitfire wheels - 4 spoke w/pattern (Brassin)
648120	Spitfire - radio compartment (Brassin)
648199	Spitfire Mk.VIII cockpit (Brassin)
648200	Spitfire Mk.VIII engine (Brassin)
648201	Spitfire Mk.VIII gun bays (Brassin)
648338	Spitfire Mk.VIII top cowl (Brassin)
648380	Spitfire Mk.VIII / IX cockpit door (Brassin)
3DL48039	Spifire Mk.VIII SPACE (3D Obtisk)
D48048	Spitfire Mk.VIII over Europe (Obtisk)
D48049	Spitfire Mk.VIII over Pacific (Obtisk)

Kat. č. 648200

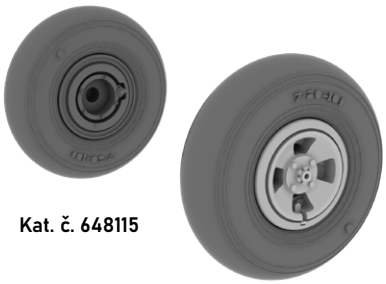




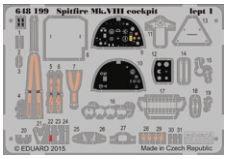
Kat. č. 648338



Kat. č. 648115



Kat. č. 648199



Fw 190A-8/R2

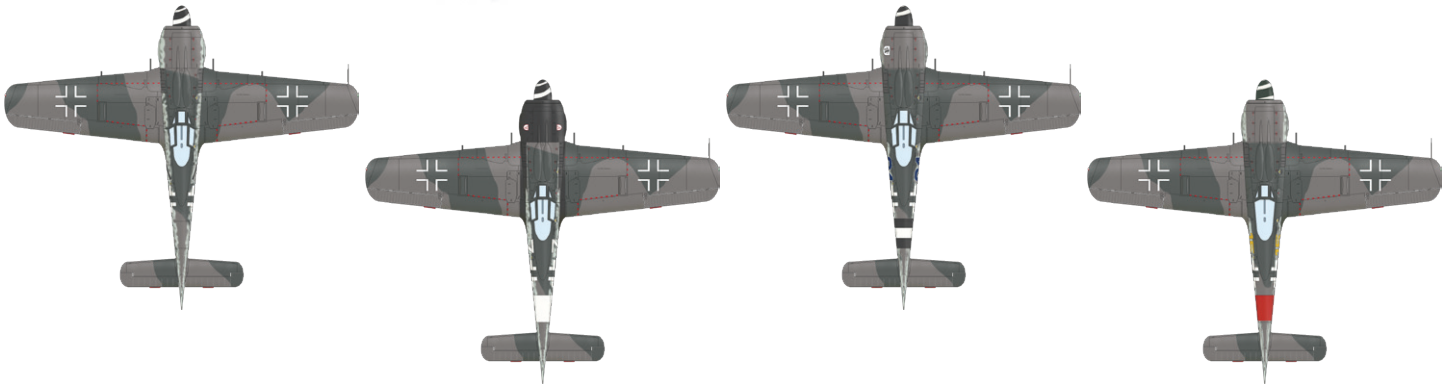
1/72

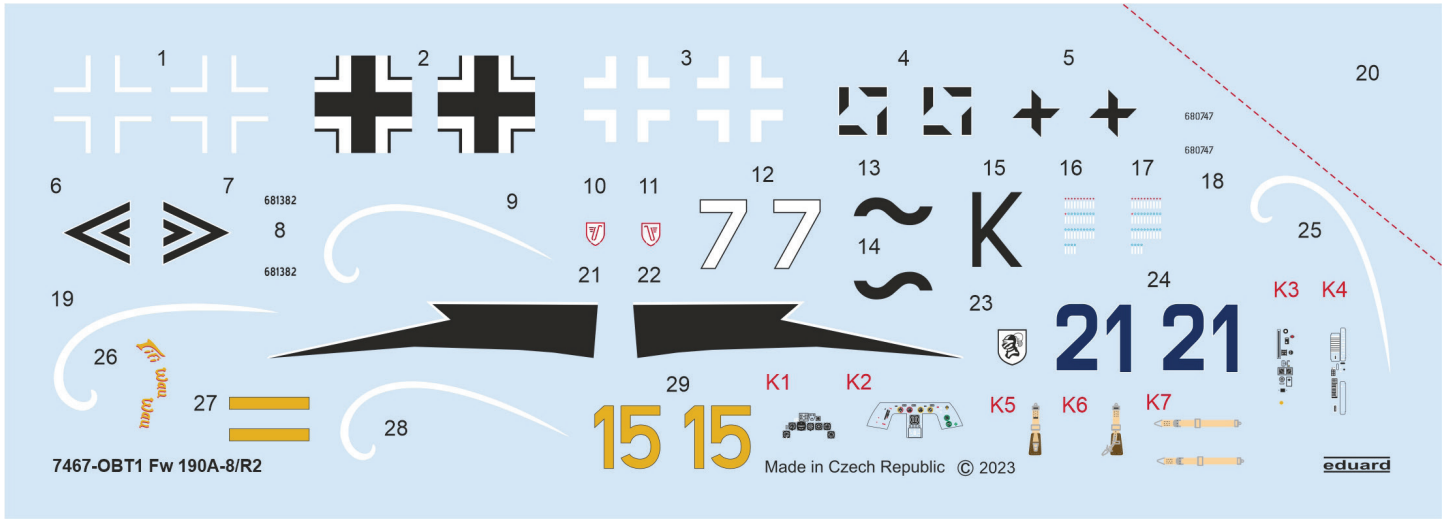
#7467

Stavebnice německé druhoválečné stíhačky Fw 190A-8/R2, edice Weekend v měřítku 1/72. Stavebnice nabízí Sturmbocky sloužící u JG 3, JG 4 a JG 300.

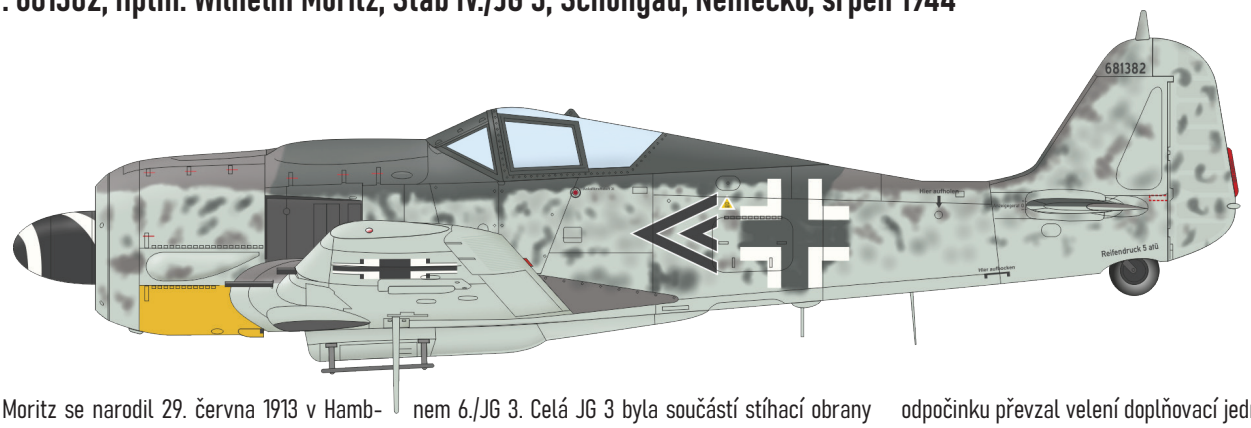
- plastové díly: Eduard
- počet kamuflážních schémat: 4
- obtisky: Eduard
- leptané díly: ne
- maska: ne
- resinové díly: ne

stránka produktu



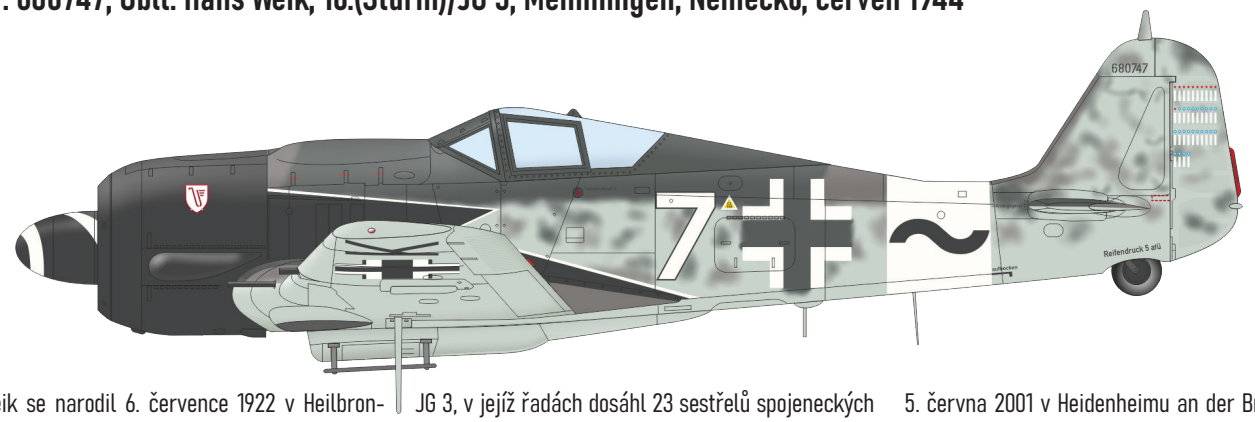


WNr. 681382, Hptm. Wilhelm Moritz, Stab IV./JG 3, Schongau, Německo, srpen 1944



Wilhelm Moritz se narodil 29. června 1913 v Hamburgu, v roce 1933 vstoupil do německé armády, poté byl přeřazen k Luftwaffe a absolvoval výcvik stíhače. Začátek války jej zastihl mezi piloty dvoumotorových Bf 110 u II./ZG 1 a v létě 1940 byl zařazen do 6./JG 77. V dubnu 1942 sloužil jako velitel 11./JG 1, v září 1942 byl převelen k JG 51 na východní frontu, kde sestřelil 25 letadel. Dne 19. října 1943 se stal Staffelkapitänem 6./JG 3. Celá JG 3 byla součástí stíhací obrany Německé říše (Reichsverteidigung) a Wilhelm Moritz se 18. dubna 1944 ujal funkce velitele její IV. Gruppe. Tato jednotka se specializovala na útoky těžce ozbrojenými a pancéřovanými jednomotorovými stíhačkami proti spojeneckým čtyřmotorovým bombardérům. Dne 5. prosince 1944 byl Moritz po nervovém zhroucení zproštěn funkce velitele IV. Gruppe a po odpočinku převzal velení doplňovací jednotky IV./EJG 1. Na konci války se vrátil k bojovému útvaru, když 18. dubna 1945 převzal velení II./JG 4 a v jejím čele zůstal do konce války. Celkem má uznáno sestřelení 44 nepřátelských letadel. Dne 18. července 1944 byl vyznamenán Rytířský křížem.

WNr. 680747, Oblt. Hans Weik, 10.(Sturm)/JG 3, Memmingen, Německo, červen 1944



Hans Weik se narodil 6. července 1922 v Heilbronnu a do Luftwaffe vstoupil v říjnu 1941. Po ukončení výcviku byl 21. února 1943 odvelen ke štábu JG 3 na východní frontu, kde sestřelil deset sovětských letadel. Od května do listopadu působil jako instruktor u 4./JGr Ost. Zde dosáhl prvního sestřelu čtyřmotorového bombardéru B-17. Následně byl převelen k 9./JG 3 a 10. února 1944 převzal velení 10. Staffel JG 3, v jejíž řadách dosáhl 23 sestřelů spojeneckých letadel. Dvacet z nich byly čtyřmotorové bombardéry. Za dosažené úspěchy mu byl propůjčen 27. července 1944 Rytířský kříž. V dubnu 1945 se jeho novým působištěm stala III./EJG 2, kde podstoupil výcvik na Me 262. Po válce vystudoval Hans Weik architekturu a podle jeho projektů bylo postaveno mnoho staveb. V důchodu se věnoval lodnímu modelářství. Zemřel 5. června 2001 v Heidenheimu an der Brenz. Weikův stroj nesl marking strojů IV. Gruppe JG 3, tedy černý motorový kryt a stylizovaný Adlerflügel na bocích trupu. Na zádi trupu měl bílý pruh, který označoval stroje JG 3 v rámci Obrany říše. Na něm byla vlnovka, označující stroje IV. Gruppe. Na směrovce je vyobrazen počet sestřelů k začátku června 1944.

Hptm. Gerhard Schröder, II.(Sturm)/JG 4, Welzow, Německo, září 1944

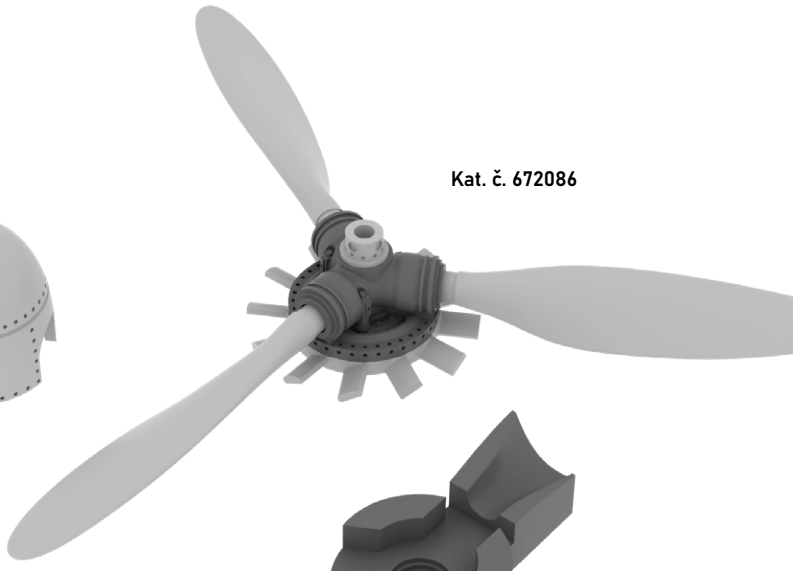
Po smrti Obstlt. Hanse-Günthera von Kornatzkiho, který zahynul 12. září 1944 poté, co jeho poškozený stroj při nouzovém přistání zachytil o vedení vysokého napětí, převzal velení II./JG 4 dvaatřicetiletý Hptm. Gerhard Schröder, do té doby velitel 8. Staffel. Na postu velitele Gruppe zůstal až do počátku března 1945, kdy byl nahrazen uzdraveným Maj. Wilhelmem Moritzem, jenž v čele II./JG 4 působil až do konce 2. světové války. Historici uvádějí, že důvodem výměny velitele II. Gruppe byla nepodařená účast této jednotky při operaci Bodenplatte. Stroj ve standardní kamufláži barvami RLM 74/75/76 měl na přídi znak JG 4 a před ocasními plochami nesl označení strojů JG 4 v rámci Obrany říše v podobě černo-bílo-černých pruhů

Fw. Adalbert Koch, 6./JG 300, Löbnitz, Německo, podzim 1944

Stejně jako sesterská JG 301, také JG 300 byla původně určena k nočnímu stíhání spojeneckých bombardérů útočících na cíle v okupované Evropě. Začátkem roku 1944 se však přeorientovala na denní stíhání. Její II. Gruppe, zformovaná v červenci 1943, byla v létě roku 1944 vybavena těžce vyzbrojenými a pancéřovanými stroji Fw 190A-8/R2 nebo R8 určenými k útokům na spojenecké bombardéry a nadále byla označována jako Sturmgruppe. Jedním z jejích pilotů se stal Fw. Adalbert Koch, který na podzim roku 1944 používal stroj označený „žlutá 15". Na pancéřových plátech na boku trupu byl namalován nápis „Titi Wau Wau". Označením strojů JG 300 v rámci obrany Říše byl červený pruh okolo zádě trupu. V této době již byl jen málokterý stroj vybaven pancéřovými skly na odsuvné části překrytu. Piloti je nechávali odstranit, protože na nich kondenzovala během letu ve výškách vlhkost a zamlžení bránilo pilotovi ve výhledu.

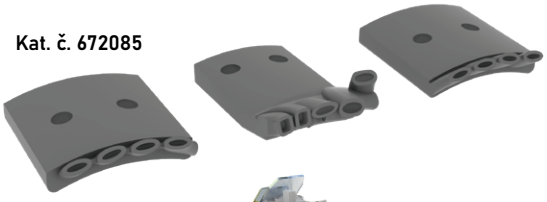
Pro Fw 190A-8/R2 1/72
DOPORUČUJEME:

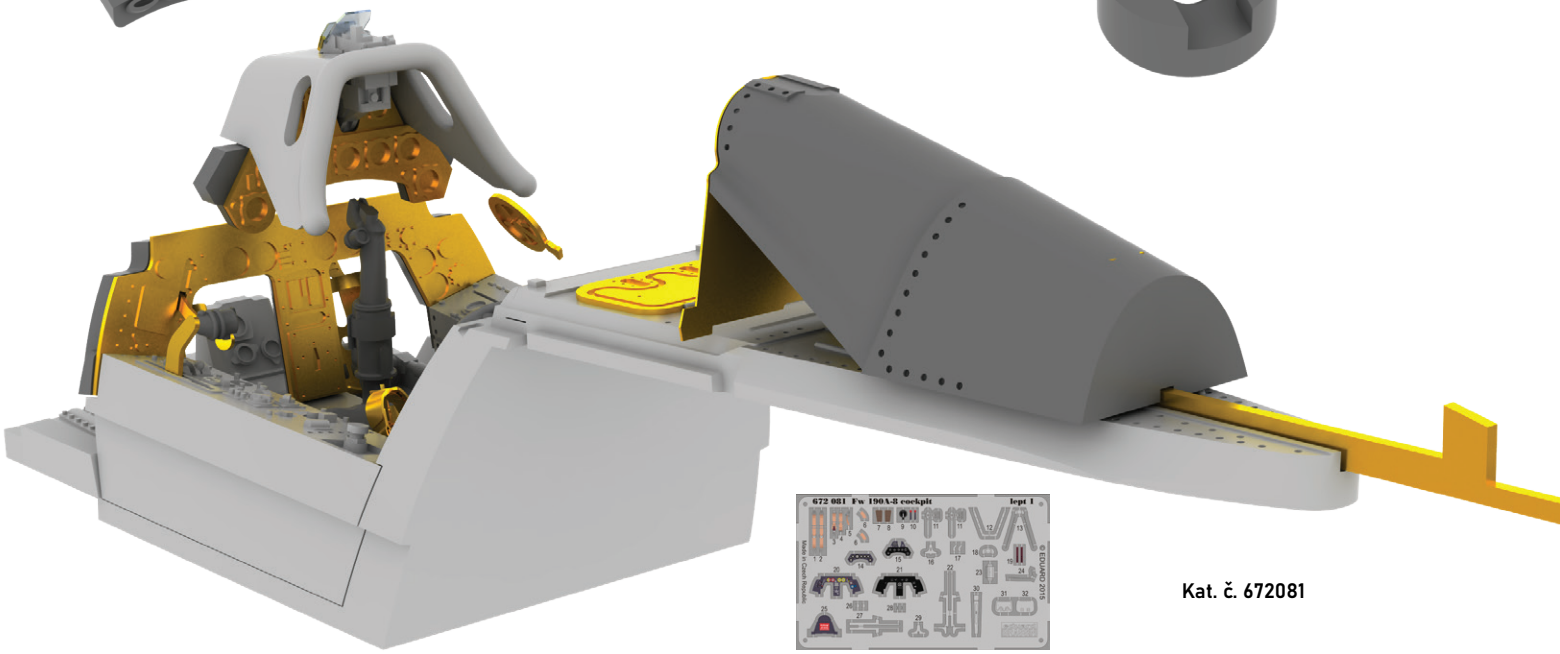
72611	Fw 190A-8 (fotolept)
72612	Fw 190A-8 landing flaps (fotolept)
SS557	Fw 190A-8/R2 Weekend (fotolept)
672080	Fw 190A wheels late (Brassin)
672081	Fw 190A-8 cockpit (Brassin)
672085	Fw 190A exhaust stacks (Brassin)
672086	Fw 190A propeller (Brassin)
D72018	Fw 190A-8/R2 national insignia (Obtisk)



Kat. č. 672086

Kat. č. 672085





Kat. č. 672081

CaptuRED Sturmbock

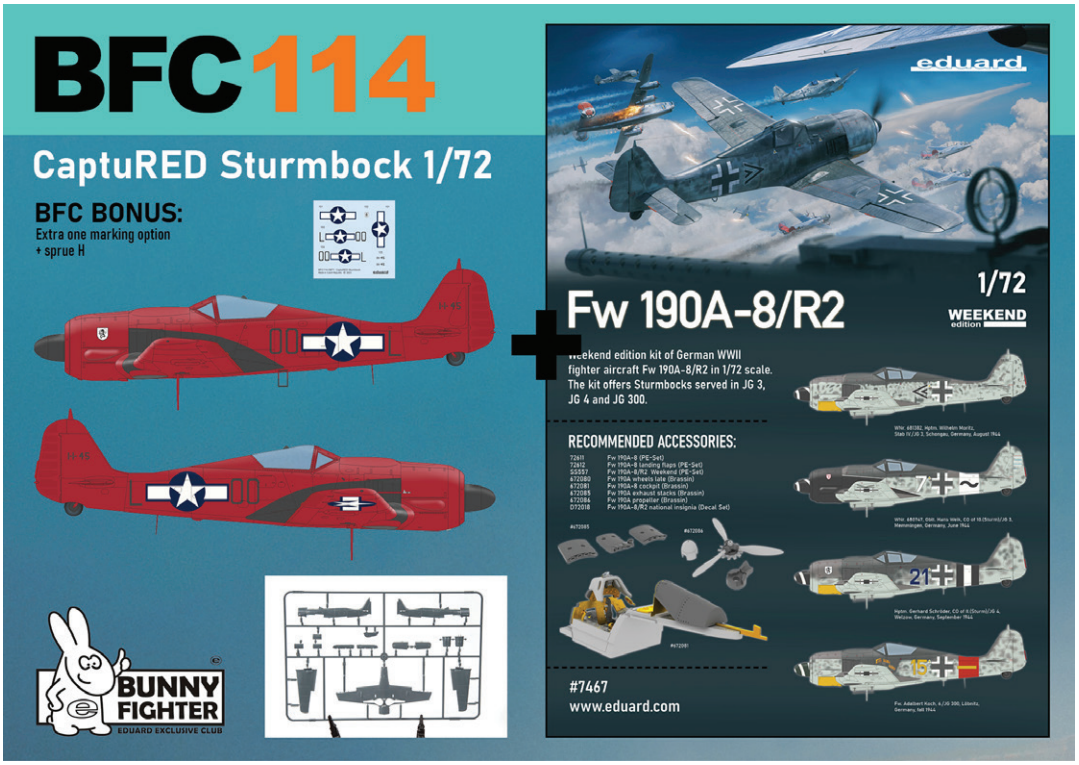
#BFC114

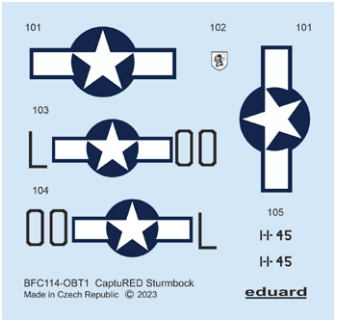
Stavebnice německé druhoválečné stíhačky Fw 190A-8/R2, edice Weekend v měřítku 1/72. Stavebnice nabízí Sturmbocky sloužící u JG 3, JG 4 a JG 300. Přidány jsou obtisky na kořistní Sturmbock, původně z 5./JG 4, jenž létal u 404th FG, 9th AF.

1/72

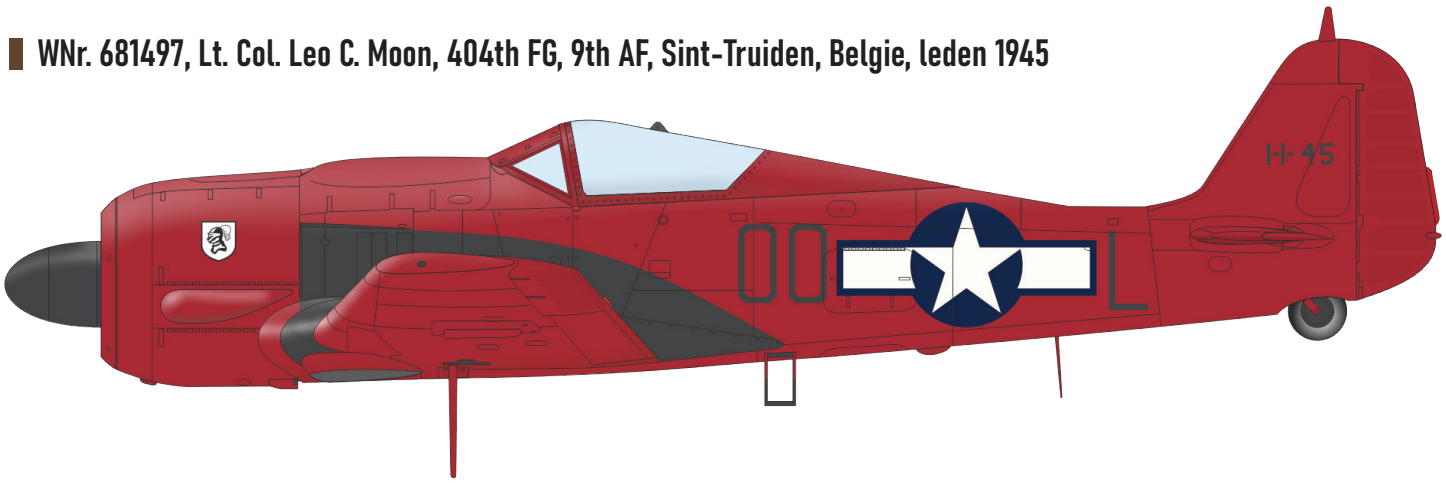
- plastové díly: Eduard
- počet kamuflážních schémat: 4+1
- obtisky: Eduard
- leptané díly: ne
- maska: ne
- resinové díly: ne
- extra: rámeček H

stránka produktu





WNr. 681497, Lt. Col. Leo C. Moon, 404th FG, 9th AF, Sint-Truiden, Belgie, leden 1945



Operace Bodenplatte z 1. ledna 1945 znamenala poslední tvrdou ránu hroutící se Luftwaffe. Skupina Sturmbocků od II.(Sturm)/JG 4 zaútočila na letiště St. Trond poté, co se jí nepodařilo dosáhnout vlastního cíle. Po poškození flakem přistál Fw 190A-8/R2 „Bílá 11" Gefr. Waltera Wagnera v blízkosti letiště, na které útočil. Následně se američtí technici pokusili letoun s použitím dostupných náhradních dílů uvést d provozu. V péči mechaniků 404th Fighter Group od 9th AF byly odmontovány zbraně a některé další nedůležité komponenty. Původní kamufláž byla nahrazena celočerveným nástřikem. Na levé straně krytu motoru zůstal zachován emblém JG 4. Letoun dostal americké výsostné znaky a kódové označení OO-L. Barva byla splněným přáním velitele jednotky, Lt. Col. Leo C. Moona „mít své vlastní červené letadlo". Jeho křestní jméno se objevilo i v kódovém označení. Kýlovka nesla datum, kdy se letoun dostal do amerického „inventáře". Vrtule i vrtulový kužel dostaly černý nástřik (se žlutými konci vrtulových listů), černé byly i chodníčky na horní ploše křídla a pruhy za výfuky, připomínající Adlerflügel. Lopatky ventilátoru před motorem byly natřeny žlutě. Kromě chybějících polohových světel na koncích křídla letoun po amerických úpravách nevykazoval vážnější známky poškození. Ačkoliv prokazatelně proběhly úspěšné motorové i pojezdové zkoušky, do vzduchu se už nedostal.

BUNNY FIGHTER CLUB

Exkluzivní modelářský klub Eduardu pro všechny modelářské nadšence!

- 15% stálá klubová sleva – s členstvím automaticky získáte stálou 15% slevu (na E-shopu Eduard) na všechny výrobky Eduard a zároveň slevu na další výrobky jiných výrobců. Napevno a napořád!
- Unikátní modely a doplňky – získáte přístup k unikátním a hodnotným modelům a doplňkům, speciálně vyrobeným pro členy BFC.
- Ještě lepší slevy na výstavách – víte, že je daným pravidlem slušná sleva na stánku Eduard na modelářských akcích a výstavách? Členové BFC mají tuto slevu ještě větší!
- Klubové triko – získáte BFC triko vybrané velikosti se speciálním čárovým kódem (pro slevy na výstavách). Toto exluzivní triko je vyhrazeno pouze členům BFC.
- Volné vstupné na E-day* – členové BFC mají vstup na E-day zcela zdarma. To znamená spoustu zábavy po dva dny a vstupenkový model k tomu – úplně zadarmo!

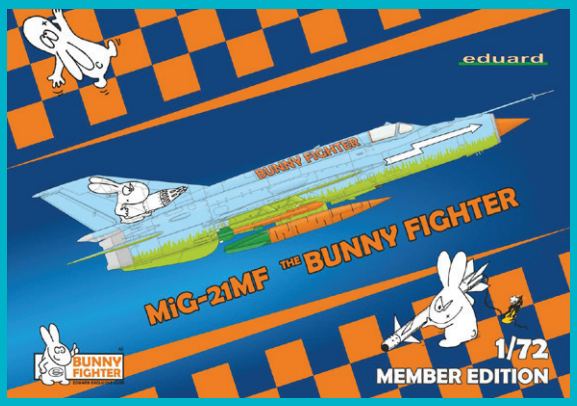
* E-day – Mezinárodní modelářská výstava – Mistrovství ČR v plastikovém modelářství

Jak se stát členem BFC?

Jednoduše: zakoupením aktivačního produktu. Už při prvním nákupu aktivačního produktu od nás získáte 15% slevu na (téměř) všechno zboží ve svém košíku. Pro uplatnění slevy musí být aktivační model ve vašem košíku. Sleva se nevztahuje na aktivační produkt.

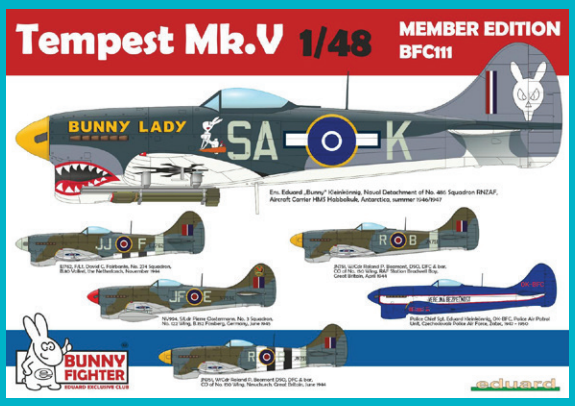
Aktivační produkty:

MiG-21MF + triko 1/72



OBSAH STAVEBNICE:
Plastové díly Eduard, 4 kamuflážní schémata, obtisky, barvené leptané díly, maska, resinové díly (kola podvozku, kokpit, výfuková tryska, kryty FOD).

Tempest Mk.V + triko 1/48



OBSAH STAVEBNICE:
Plastové díly Eduard, 6 kamuflážních schémat, obtisky, barevné fototeptané díly, krycí maska, resinové díly (dva typy kol, přistávací klapky, prachový filtr s dvoudílnými dvířky, kruhové přepážky chladiče a rakety RP-3 60 lb), 3D obtisk pro přístrojový panel a další ovládací a přístrojové prvky kokpitu doplněný fotoleptanými ocelovými detaily a upínacími pásy.

BUNNY FIGHTER
EDUARD EXCLUSIVE CLUB

www.eduard.com/bfc

ProfiPACK edition

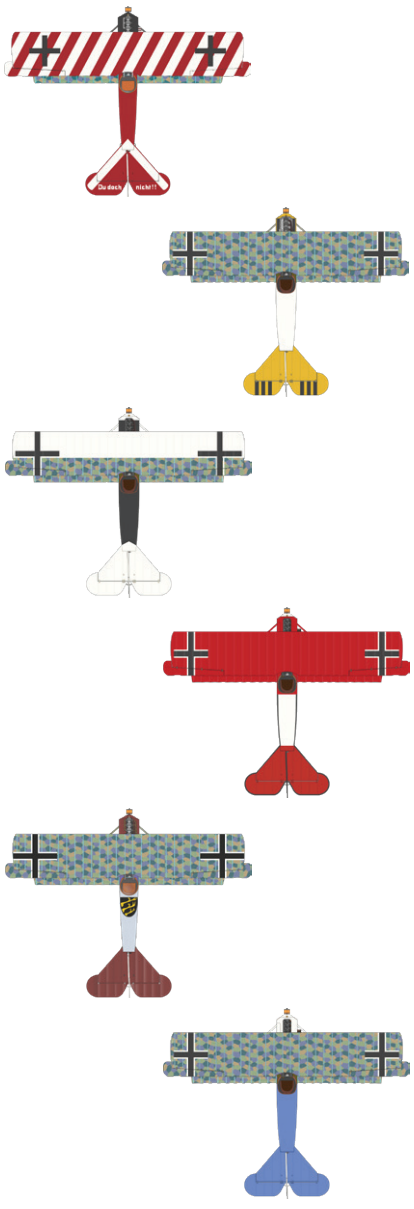
Fokker D.VII (OAW) 1/48

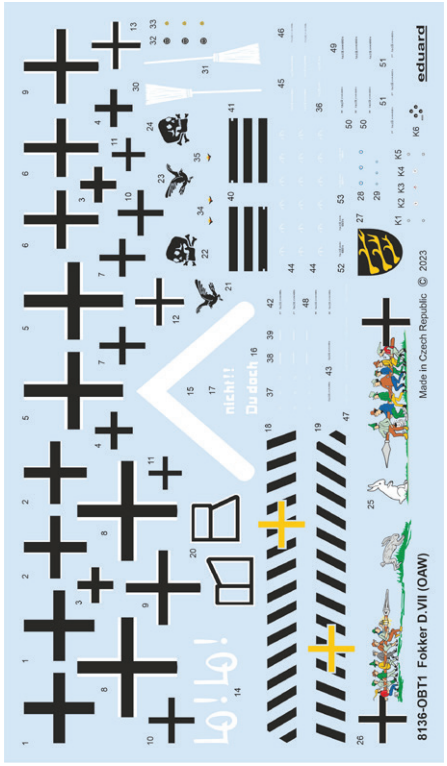
#8136

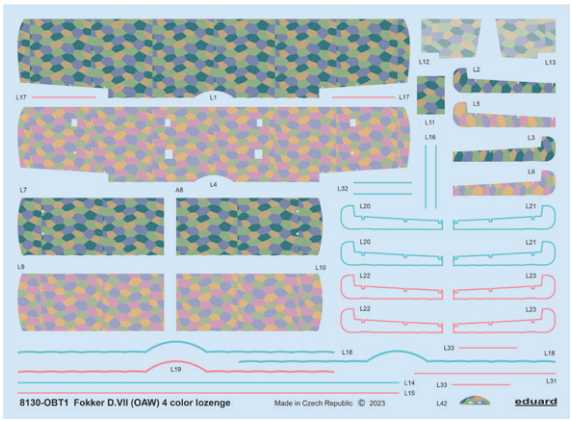
Stavebnice německého stíhacího letounu Fokker D.VII z období 1. světové války v měřítku 1/48, edice ProfiPACK. Stavebnice nabízí stroje stavěné u společnosti OAW (Ostdeutsche Albatros Werke GmbH) v Johannisthallu.

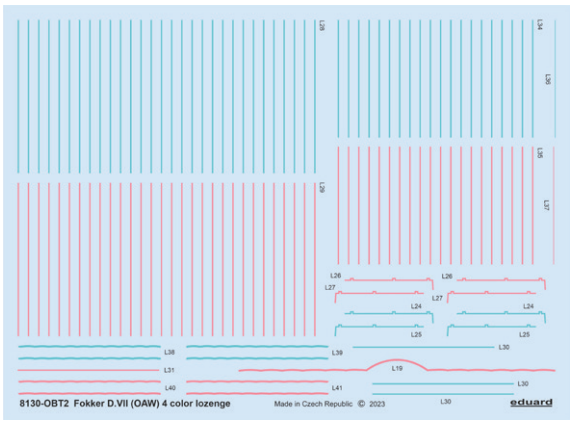
- plastové díly: Eduard
- počet barevných schémat: 6
- obtisky: Eduard
- leptané díly: ano, barvené
- maska: ano
- resinové díly: ne

stránka produktu

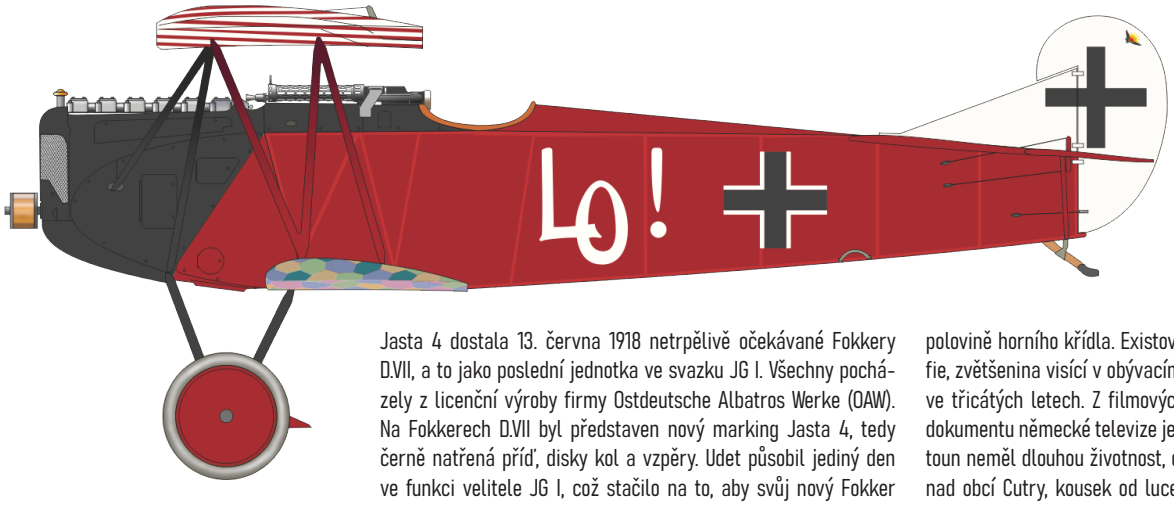






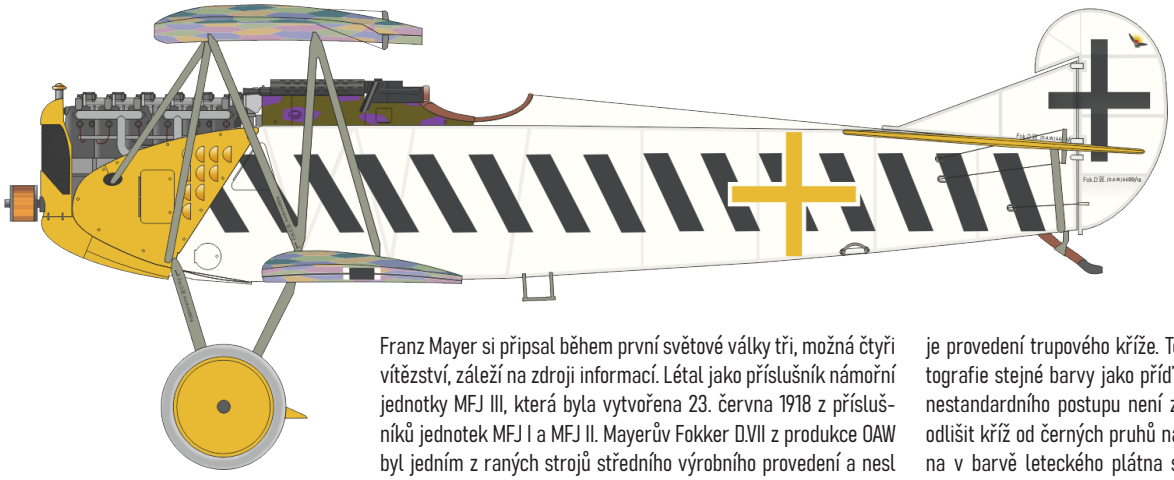


Lt. Ernst Udet, Jasta 4, letiště Beugneux-Cramoiselles, Francie, červen 1918



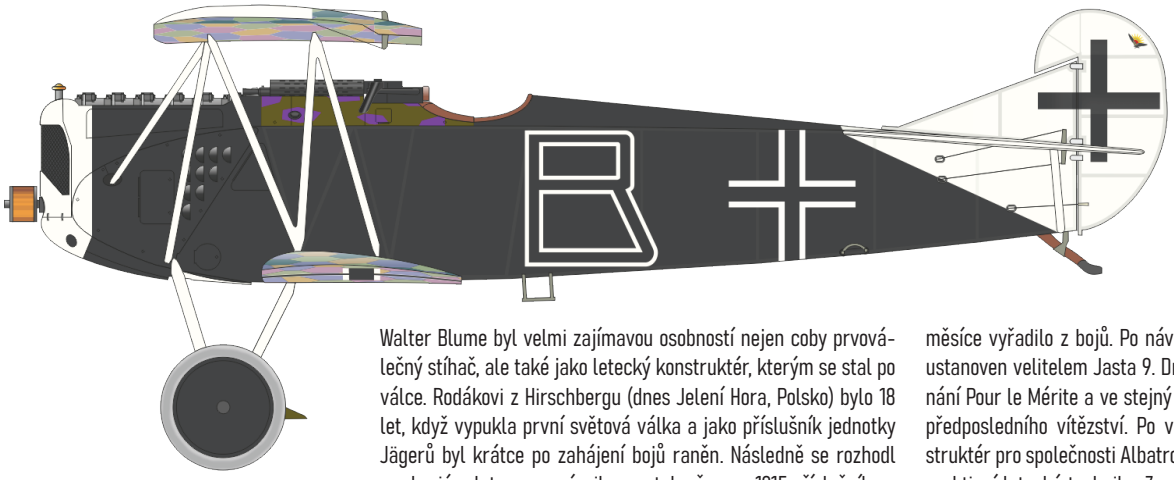
Jasta 4 dostala 13. června 1918 netrpělivě očekávané Fokkery D.VII, a to jako poslední jednotka ve svazku JG I. Všechny pocházely z licenční výroby firmy Ostdeutsche Albatros Werke (OAW). Na Fokkerech D.VII byl představen nový marking Jasta 4, tedy černě natřená příď, disky kol a vzpěry. Udet působil jediný den ve funkci velitele JG I, což stačilo na to, aby svůj nový Fokker opatřil individuálním zbarvením s výrazným pruhováním horního křídla. Většina rekonstrukcí tohoto D.VII má více pruhů, než kolik jich je zde, protože známá fotografie Udeta u výškovky s nápisem „Du doch nicht!!" je rozsáhle retušovaná. Ze všech pruhů na fotografii je původní jen jediný, ten, který prochází křížem na pravé polovině horního křídla. Existovala ještě nejméně jedna fotografie, zvětšenina visící v obývacím pokoji Udetova berlínského bytu ve třicátých letech. Z filmových záběrů odvysílaných v jednom dokumentu německé televize je možno pro rekonstrukci vyjít. Letoun neměl dlouhou životnost, dolétal již 29. června. V 7:40 ráno nad obcí Cutry, kousek od lucemburských hranic, zaútočil Udet v jeho kokpitu na francouzský Breguet, ale pozorovatel opětoval palbu a jeho střely přetaly lanka řízení Udetova Fokkeru. Tomu se podařilo z neřiditelného stroje vyskočit na padáku. Z dostupné fotografie není jasné, zda zůstaly disky kol a vzpěry v černé barvě, nebo byly také přetřeny červenou barvou.

Voj. č. 4499/18, VzFlgMstr. Franz Mayer, MFJ III, Jabbeke, Belgie, srpen 1918



Franz Mayer si připsal během první světové války tři, možná čtyři vítězství, záleží na zdroji informací. Létal jako příslušník námořní jednotky MFJ III, která byla vytvořena 23. června 1918 z příslušníků jednotek MFJ I a MFJ II. Mayerův Fokker D.VII z produkce OAW byl jedním z raných strojů středního výrobního provedení a nesl atraktivní barevné schéma sestávající z bílého trupu se žlutou přídí a černými diagonálními pruhy po obou stranách. Zajímavostí je provedení trupového kříže. Ten byl podle známé a kvalitní fotografie stejné barvy jako příď letounu, tedy žlutý. Důvod tohoto nestandardního postupu není znám, možná se jednalo o snahu odlišit kříž od černých pruhů na trupu. Obě křídla byla ponechána v barvě leteckého plátna se čtyřbarevným vzorem potisku (tzv. Lozenge). Výškovka byla žlutá se třemi černými pruhy na kormidle coby označením jednotky MFJ III.

Lt. Walter Blume, Jasta 9, Sissone, Francie, září 1918

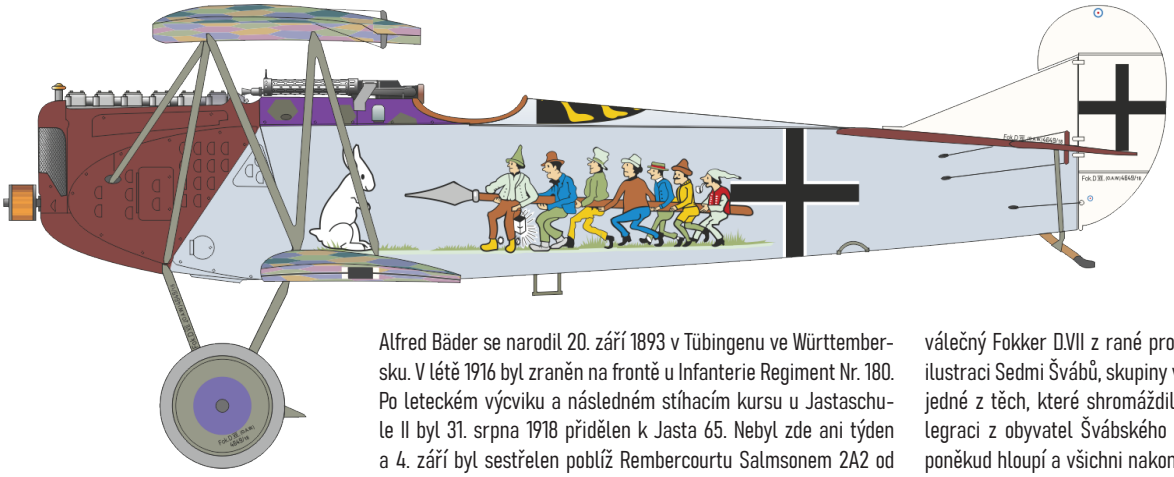


Walter Blume byl velmi zajímavou osobností nejen coby prvoválečný stíhač, ale také jako letecký konstruktér, kterým se stal po válce. Rodákovi z Hirschbergu (dnes Jelení Hora, Polsko) bylo 18 let, když vypukla první světová válka a jako příslušník jednotky Jägerů byl krátce po zahájení bojů raněn. Následně se rozhodl pro kariéru letce a po výcviku se stal v červnu 1915 příslušníkem Fliegertruppe. Po období služby u jednotek s dvousedadlovkami byl v lednu 1917 převelen ke stíhací Jasta 26. Tam také zahájil 10. května svou šňůru 28 leteckých vítězství sestřelem D.H.9. Jeho činnost přerušilo 29. listopadu 1917 zranění, které jej na tři měsíce vyřadilo z bojů. Po návratu do služby 5. března 1918 byl ustanoven velitelem Jasta 9. Dne 2. října 1918 obdržel vyznamenání Pour le Mérite a ve stejný den také dosáhl svého 27. a tedy předposledního vítězství. Po válce pracoval jako letecký konstruktér pro společnosti Albatros a Arado a stál u zrodu německé reaktivní letecké techniky. Za války používal Blume několik D.VII s obdobným barevným provedením, tedy s černým trupem a stylizovaným B na bocích. Tento stroj měl více než polovinu horního křídla přestříkánu bílou barvou a také bílý pruh zespod spodního křídla. Obojí označovalo velitele jednotky.

Lt. d. R. Kurt Monnington, Jasta 18, Montoy-Flanville, Francie, srpen 1918

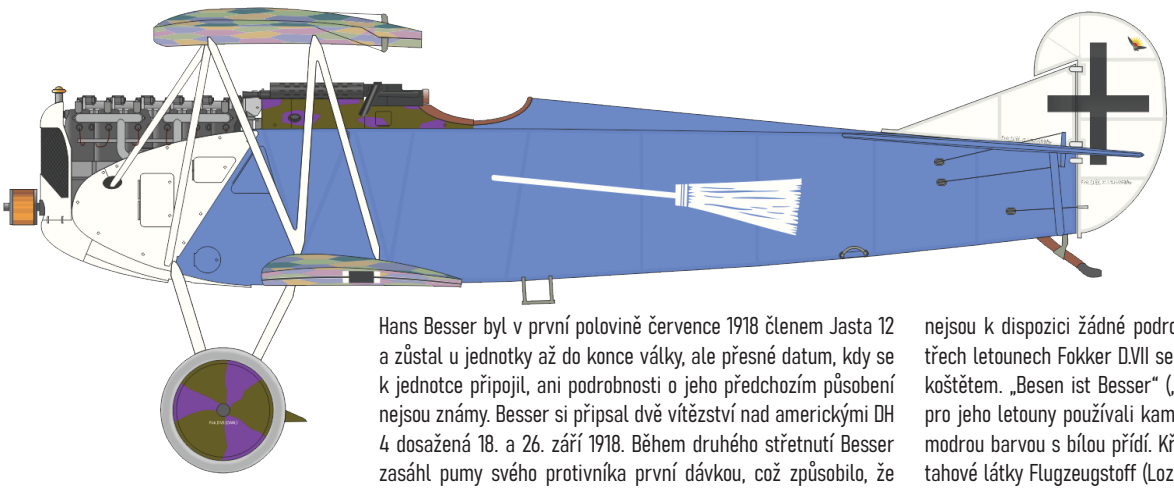
Kurt Monnington je dnes dobře známým prvoválečným pilotem díky svému osobnímu symbolu, kterým byla detailně vyvedená lebka na obou stranách trupu. Tento symbol si ponechal i pro svůj D.VII a doplnil jím i neoficiální symbol Jasta 18, kterým byl černý havran. Monnington zahájil svou leteckou službu coby člen FA 62, poté byl převelen v roce 1917 k Jasta 15. Zde zprvu zůstával bez vítězství. Známá Bertholdova výměna personálu mezi Jasta 15 a 18 znamenala, že se Monnington spolu se všemi svými spolubojovníky z Jasta 15 stal od března 1918 příslušníkem nové Jasta 18. Své první vítězství zaznamenal 11. května 1918, kdy sestřelil S.E.5a. Byl to také jeho jediný sestřel nepřátelského stíhače, následovala jen vítězství nad dvousedadlovými stroji. Nejzajímavější je jeho uznaný sestřel dvou D.H.9, které však byly ve skutečnosti obětí flaku a následné srážky. Monningtonův D.VII (OAW) z rané produkce byl vyveden v známých barvách „nové" Jasta 18 s červenou přídí a bílým trupem. Hrany trupu a obrysy směrovky a výškovky byly lemovány černě. Obě křídla byla minimálně shora červená, spodní plochy byly buď také červené, ale je možné, že zůstaly v původním potahu potištěným leteckým plátnem (tzv. Lozenge). Je na modeláři, jaké provedení zvolí.

Uffz. Alfred Bäder, Jasta 65, Tichémont, Francie, listopad 1918



Alfred Bäder se narodil 20. září 1893 v Tübingenu ve Württembersku. V létě 1916 byl zraněn na frontě u Infanterie Regiment Nr. 180. Po leteckém výcviku a následném stíhacím kursu u Jastaschule II byl 31. srpna 1918 přidělen k Jasta 65. Nebyl zde ani týden a 4. září byl sestřelen poblíž Rembercourtu Salmsonem 2A2 od 91st Aero Squadron s osádkou 1Lt Victor H. Strahm a Capt James E. Wallis. Bäder byl v tomto boji lehce zraněn., O něco později „srovnal účty", když sestřelil dva americké Salmsony. První patřil 99th Aero Squadron a byl sestřelen 2. října. Druhý náležel 91st Aero Squadron a Bäder ho poslal k zemi 8. listopadu 1918. Jeho válečný Fokker D.VII z rané produkce OAW nesl velkou barevnou ilustraci Sedmi Švábů, skupiny vesničanů ze středověké pohádky, jedné z těch, které shromáždili bratři Grimmovi. Příběh si dělá legraci z obyvatel Švábského vévodství. Hrdinové příběhu jsou poněkud hloupí a všichni nakonec zemřou. Kresba byla na Bäderově Fokkeru vyvedena z obou stran, na každé byla jiná. Fotografii tohoto letounu Bäder zaslal jako pohlednici zraněnému kolegovi Wilhelmu Scheutzelovi, jemuž byl tento letoun po řadu let mylně přisuzován.

Lt. d. R. Hans Besser, Jasta 12, Chéry-les-Pouilly, Francie, srpen 1918

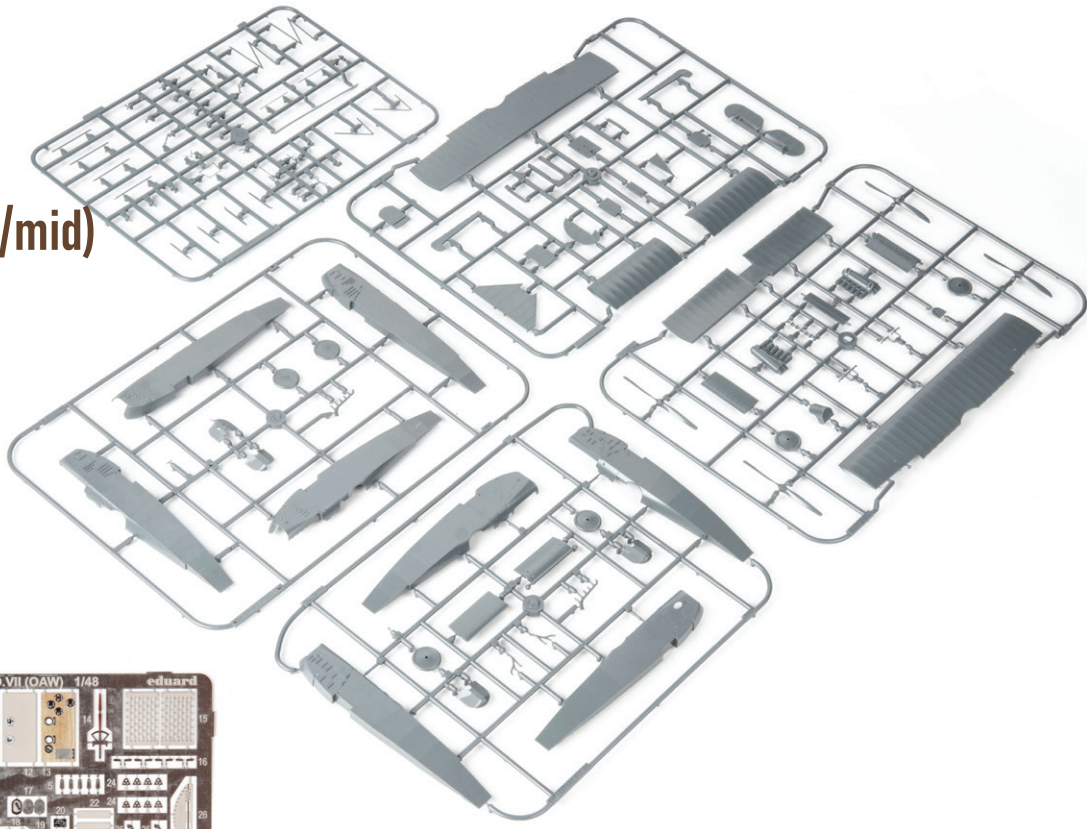


Hans Besser byl v první polovině července 1918 členem Jasta 12 a zůstal u jednotky až do konce války, ale přesné datum, kdy se k jednotce připojil, ani podrobnosti o jeho předchozím působení nejsou známy. Besser si připsal dvě vítězství nad americkými DH 4 dosažená 18. a 26. září 1918. Během druhého střetnutí Besser zasáhl pumy svého protivníka první dávkou, což způsobilo, že pumy letounu No. 20 Aero Squadron ve výšce 4500 m explodovaly. Při výbuchu zahynul 2/Lt D. B. Harris a 2/Lt E. Forbes, samotný Besser se výbuchu jen tak tak vyhnul. O jeho poválečném životě nejsou k dispozici žádné podrobnosti. Besser létal nejméně na třech letounech Fokker D.VII se svým osobním označením, bílým koštětem. „Besen ist Besser" („koště je lepší") bylo rčení, které pro jeho letouny používali kamarádi z Jasta 12. Trup byl natřen modrou barvou s bílou přídí. Křídla byla ponechána v barvě potahové látky Flugzeugstoff (Lozenge) se čtyřbarevným potiskem. Přestože se jednalo o ranou sérii výroby OAW, letoun byl již vybaven novější verzí výfukového potrubí, kterému se kvůli jeho tvaru říkalo „saxofon".

OVERTREES

#8136X
Fokker D.VII (OAW early/mid)
1/48

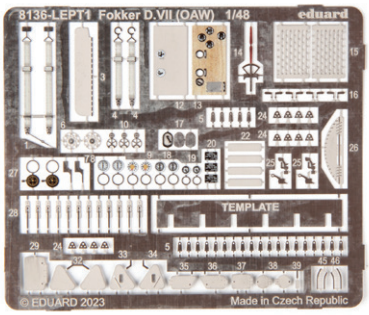
stránka produktu

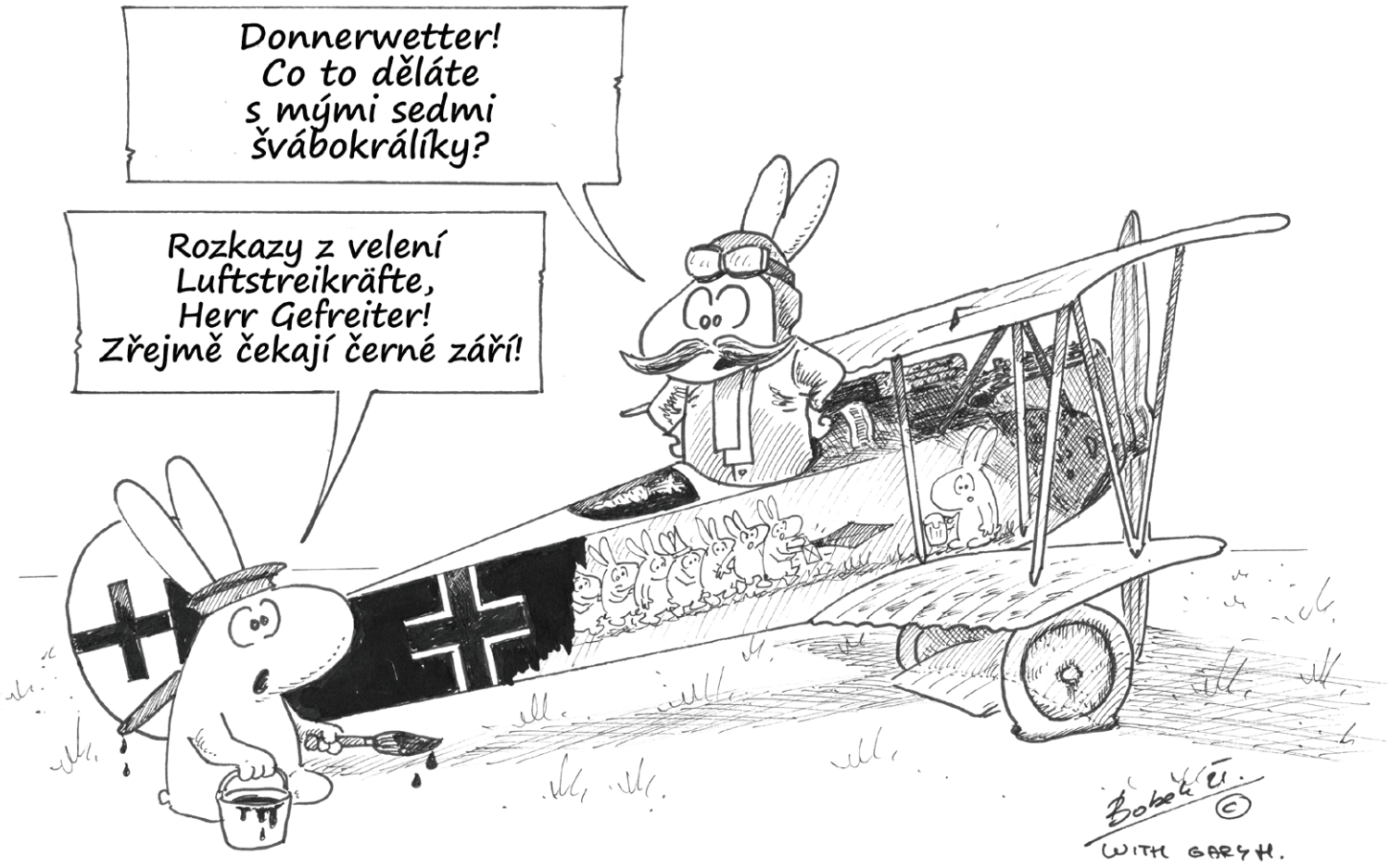


OVERLEPT

#8136-LEPT
Fokker D.VII (OAW)
1/48

stránka produktu





Kresba z roku 2021, publikována v britském magazínu Scale Aircraft Modelling

ProfiPACK edition

Bf 110E

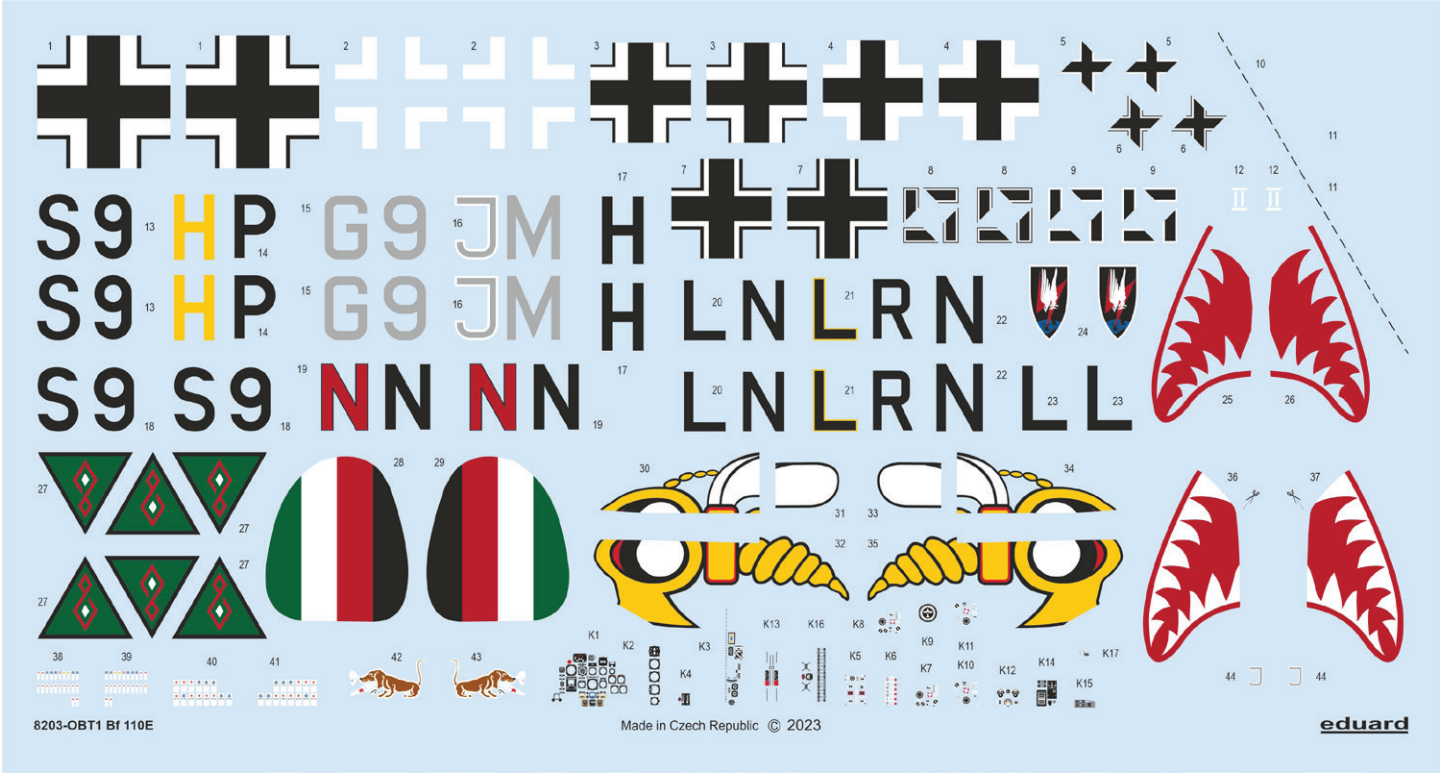
1/48 Reedice

#8203

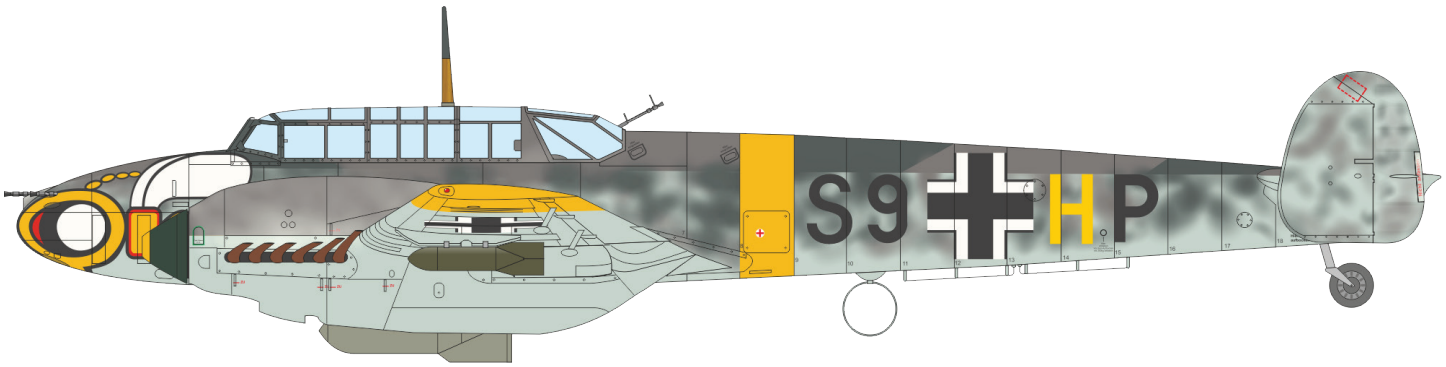
Stavebnice německé druhoválečné dvoumotorové těžké stíhačky Messerschmitt Bf 110E, edice ProfiPACK v měřítku 1/48.

- plastové díly: Eduard
- počet barevných schémat: 5
- obtisky: Eduard
- leptané díly: ano, barvené
- maska: ano
- resinové díly: ne

stránka produktu



6./ZG 1, Sovětský svaz, léto 1942

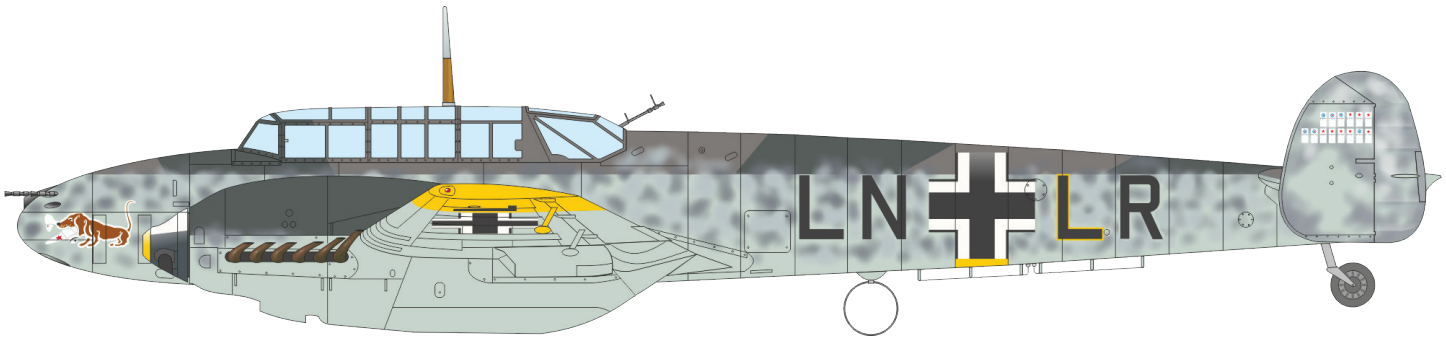


Kresbu vosy (Wespe) coby znak ZG 1 navrhl na podzim 1939 Leutnant Richard Malchfelder, technický důstojník jedné Zerstörergruppe (II./ZG 1). Původně sestával ze tří malých vos a používala jej stejná Gruppe těžkých stíhačů, která prošla několika změnami označení (včetně II./SKG 210), aby nakonec počátkem roku 1942 skončila jako II./ZG 1. Brzy začaly používat vosí emblém i další Gruppe ze sestavy Zerstörergeschwader 1, která nesla operační název „Wespen". Tento letoun nesl kamufláž složenou z barev RLM 74/75/76. Vosí emblém byl použit i pro letouny Zerstörergeschwader 1, které byly v roce 1942 označeny jako „Wespen".

4./NJG 1, Sint-Truiden, Belgie, únor 1942

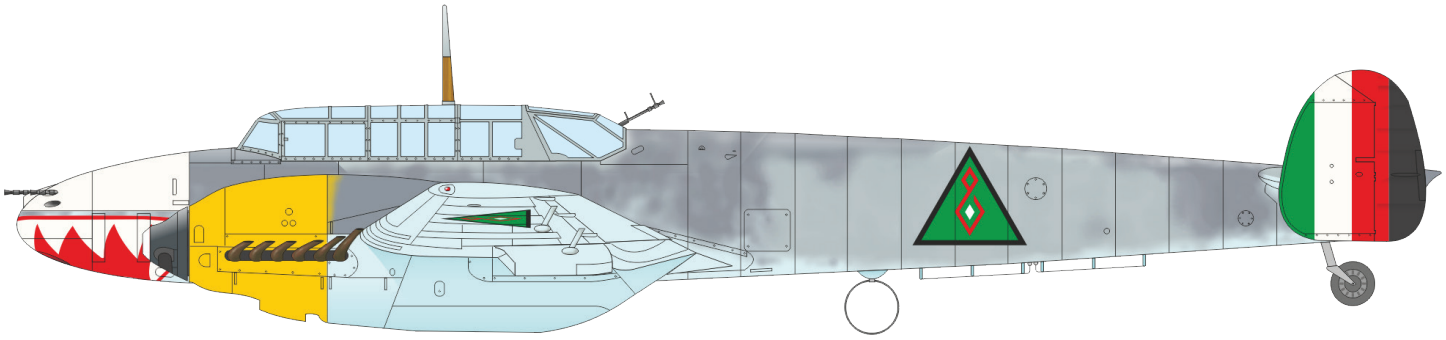
NJG 1 byla nejstarší noční stíhací jednotkou Luftwaffe a jejím zakladatelem byl legendární Oberst Wolfgang Falck. Na počátku roku 1942 velel její II. Gruppe Major Walter Ehle a na této pozici setrval po dobu více než tří let. V roce 1942 sloužil v sestavě 4. Staffel NJG 1 například i známý noční stíhač Wilhelm Herget. Stroj G9+JM je zajímavý jak žraločí přídí, tak i dočasným nátěrem „námořní" zelenou barvou RLM 72 na horních plochách, což souviselo s tím, že se jeho osádka podílela na hlídkových letech během operace Donnerkeil. Prvkem rychlé identifikace během této akce byl žlutý pruh na trupu. Němcům se během ní podařilo proplout s bitevními loděmi Scharnhorst a Gneisenau a s těžkým křižníkem Prinz Eugen Kanálem La Manche z francouzského Brestu na sever Německa. Luftwaffe zajišťovala od 11. do 13. února 1942 nepřetržité hlídkování nad svazem. Jednotky II./NJG 1 a II./NJG 3 byly pověřeny krytím během soumraku a nočních hodin. Druhý den operace se části obou nočních stíhacích jednotek přesunuly na norskou základnu Lister, odkud kryly závěrečnou část plavby svazu. V Norsku setrval tento detašmán až do konce února. Všech vzdušných vítězství během operace Donnerkeil ovšem dosáhly denní stíhací útvary Luftwaffe.

Lt. Felix-Maria Brandis, 1.(Z)/JG 77, Malmi, Finsko, 1942



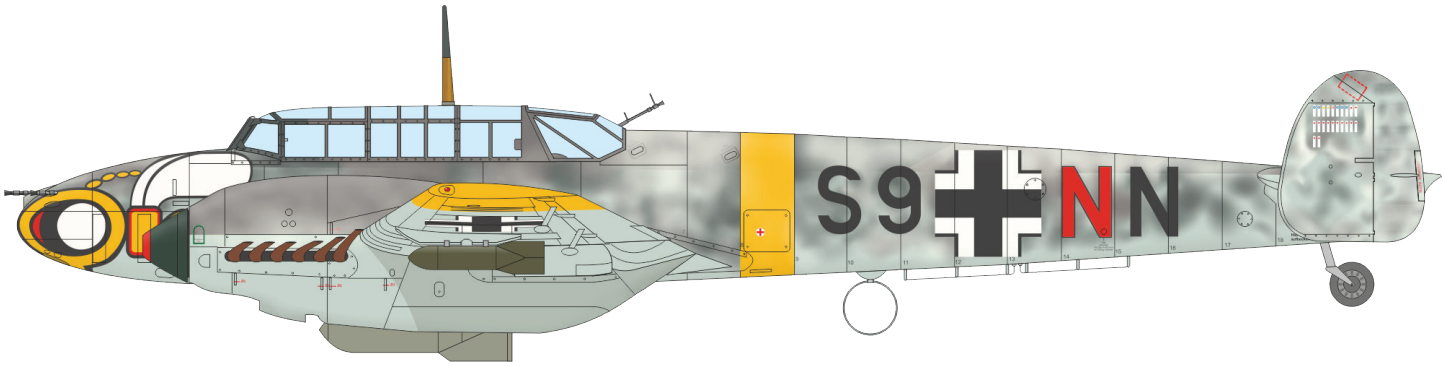
Jeden ze strojů velitele 1.(Z)/JG 77, kterým byl Leutnant Felix-Maria Brandis, během jeho působení na východní frontě. Na kontě měl celkem 14 vítězství, z toho pět britských (včetně dvou Fairey Albacore) a devět sovětských letounů. Lt. Brandis zahynul 2. února 1942 se strojem Bf 110E-2 (WNr. 2546) LN+AR u Olangy, když jeho letoun při návratu z bojového letu narazil ve špatném počasí do terénu. V tu dobu už byla jeho jednotka přejmenována na 6.(Z)/JG 5. Označení jednotky se postupně měnilo z 1.(Z)/JG 77 na 6.(Z)/JG 5, 10.(Z)/JG 5 a 13.(Z)/JG 5. Na přídi letounu byl znak jezevčíka s Ratou (Polikarpov I-16) v tlamě. Pro tuto jednotku byl emblém jezevčíka charakteristický. Dva jezevčíci byli maskoty „Dackelstaffel" po celou dobu její existence, bez ohledu na označení, které právě nesla. Jezevčíci někdy dokonce s osádkami absolvovali i bojové lety. Jednotka byla na severu Evropy nasazena jak proti britským, tak i proti sovětským letounům. Tento stroj padl i s osádkou Lt. Harryho Kripphala dne 18. června 1942 za oběť protiletadlové palbě 30 km západně od Murmansku.

4./ZG 76, Sonderkommando Junck, základna Mosul, Irák, květen 1941

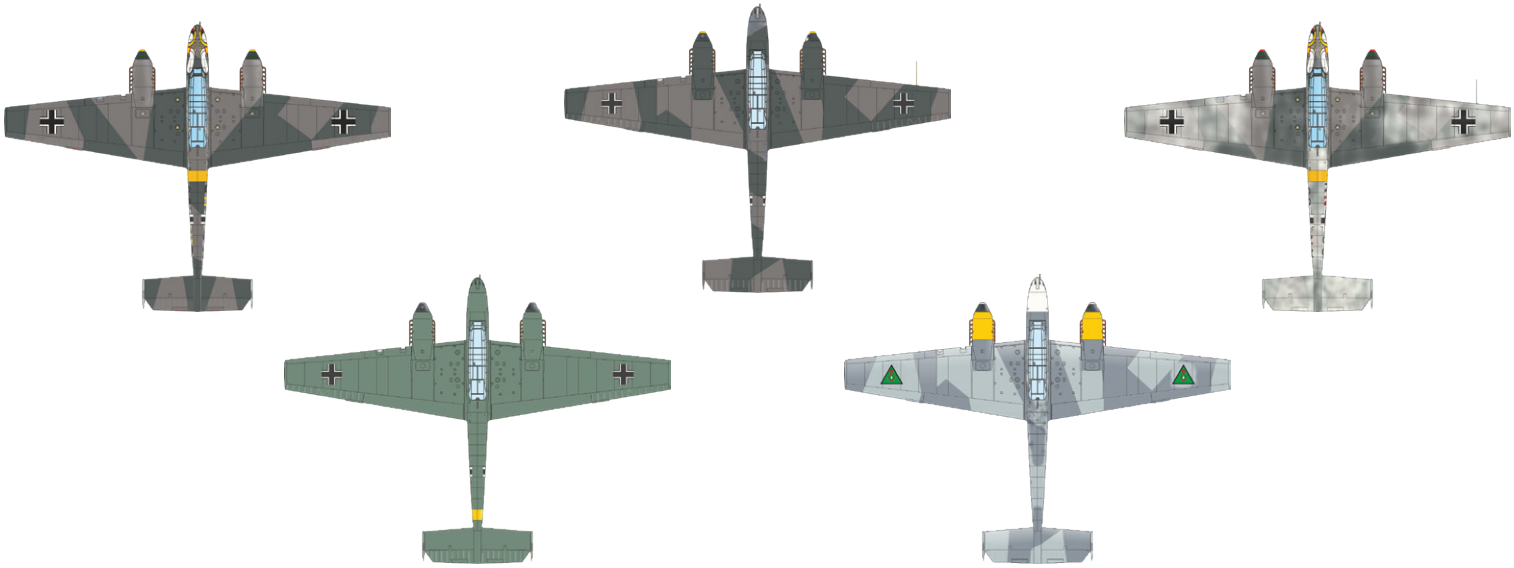


Po vypuknutí Britsko-Irácké války, která trvala od 18. dubna do 30. května 1941, poskytly Iráčanům vojenskou podporu Itálie a Německo. Luftwaffe zde proti RAF nasadila jednotku Sonderkommando Junck, která používala především stíhací Messerschmitty Bf 110, bombardovací Heinkely He 111 a transportní Junkersy Ju 52. Jednotce velel Oberst Werner Junck, který dosáhl během 1. světové války u Jasta 8 pěti vítězství a v meziválečném období byl známým sportovním letcem. Messerschmitty Bf 110 sice nesly irácké výsostné označení, ale létaly s nimi německé osádky a ve skutečnosti se jednalo o stroje od ZG 76 a ZG 26. Jediného vítězství tohoto útvaru dosáhl 20. května 1941 Lt. Martin Drewes z II./ZG 76 (budoucí noční stíhací eso), když u Falúdži sestřelil Gloster Gladiator pilotovaný Sgt. Smithem z A Squadron, náležící k Habbaniya Strike Force.

Lt. Herbert Kutscha, 5./ZG 1, Sovětský svaz, 1942

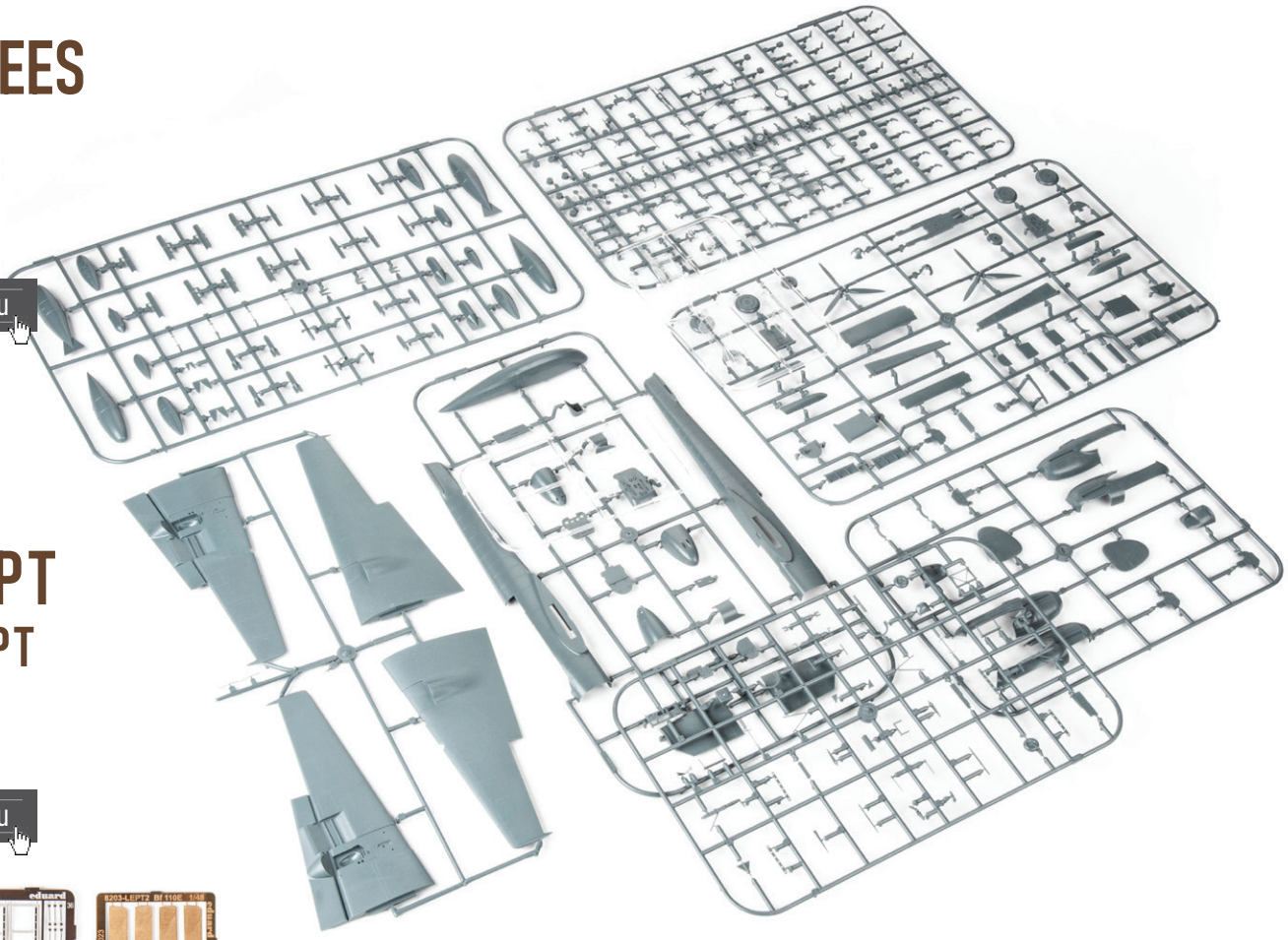


Herbert Kutscha sloužil na začátku války u II./JG 77, ale brzy byl převelen k 5./ZG 1 vyzbrojené Messerschmitty Bf 110. Během francouzského tažení sestřelil několik strojů včetně jednoho Bf 109 leteckých sil neutrálního Švýcarska. Později na východní frontě, kde se z jeho jednotky II./ZG 1 stala II./SKG 210, dosáhl velkých úspěchů i jako bitevní letec. Kutschova II. Gruppe pod velením Hptm. Rolfa Kaldracka se specializovala na bitevní útoky, respektive bombardovací útoky z malých výšek. Nad nepřátelským územím se přitom Bf 110 pohybovaly vyšší rychlostí než jiné bombardéry. Odtud také pocházel název tohoto útvaru, tedy „rychlá bombardovací eskadra“ (SKG; Schnellkampfgeschwader). Kutscha byl po dosažení 22 vítězství vyznamenán Rytířským křížem. V té době bylo na jeho kontě navíc 41 letadel zničených na zemi, 41 tanků, 15 lokomotiv, 11 protiletadlových kanónů a 157 nákladních vozů. V červnu 1943 se stal velitelem 15. Staffel JG 3 „Udet“, používající jednomotorové stíhačky. V létě 1944 převzal velení II./JG 3 v Normandii a v závěru roku velel II./JG 27. Od února 1945 vedl III./JG 1 na východní frontě. Celkem absolvoval přes 900 bojových letů, docílil 47 sestřelů, z toho šest čtyřmotorových bombardérů. Na Bf 110 získal 22 vítězství.



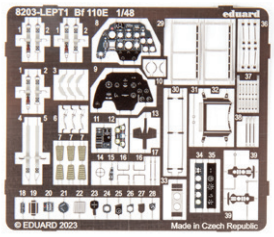
OVERTREES
#8204X
Bf 110E
1/48

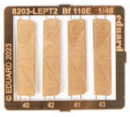
stránka produktu



OVERLEPT
#8203-LEPT
Bf 110E
1/48

stránka produktu

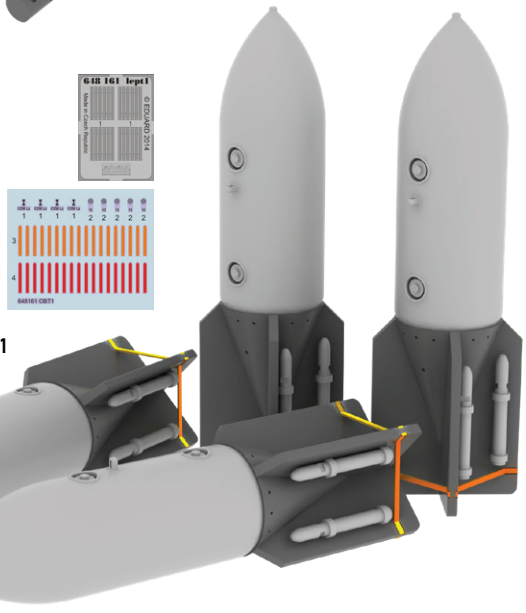




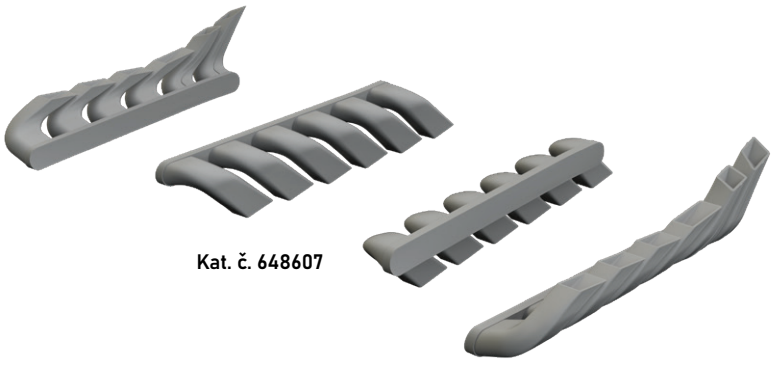
Pro Bf 110E 1/48
DOPORUČUJEME:

648055	Bf 110E/F/G main undercarriage wheels (Brassin)
648085	MG 15 gun (2 pcs) (Brassin)
648161	SC 250 German bombs (Brassin)
648264	SC 50 German WWII bombs (Brassin)
648607	Bf 110C/D/E exhaust stacks (Brassin)

Kat. č. 648055



Kat. č. 648161



Kat. č. 648607

634030

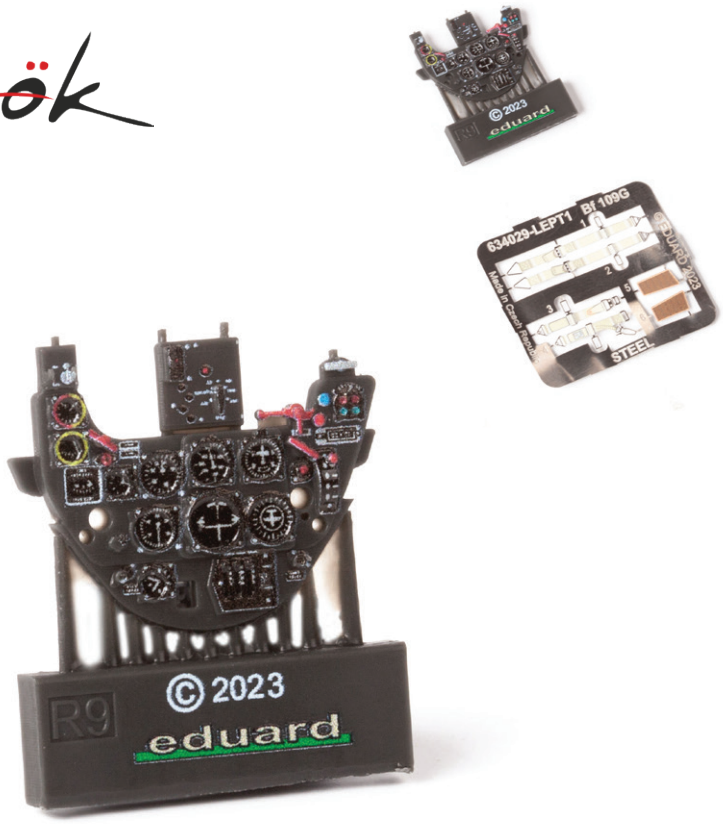
Bf 109G-4 LööK

1/32 Revell

LööK sada - Brassinová barvená přístrojová deska a STEEL pásy na sedačky pro Bf 109G-4 v měřítku 1/32. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: Revell

Sada obsahuje:
- resin: 1 součástka
- obtisk: ne
- lept: ano, barvený
- maska: ne

stránka produktu



644198

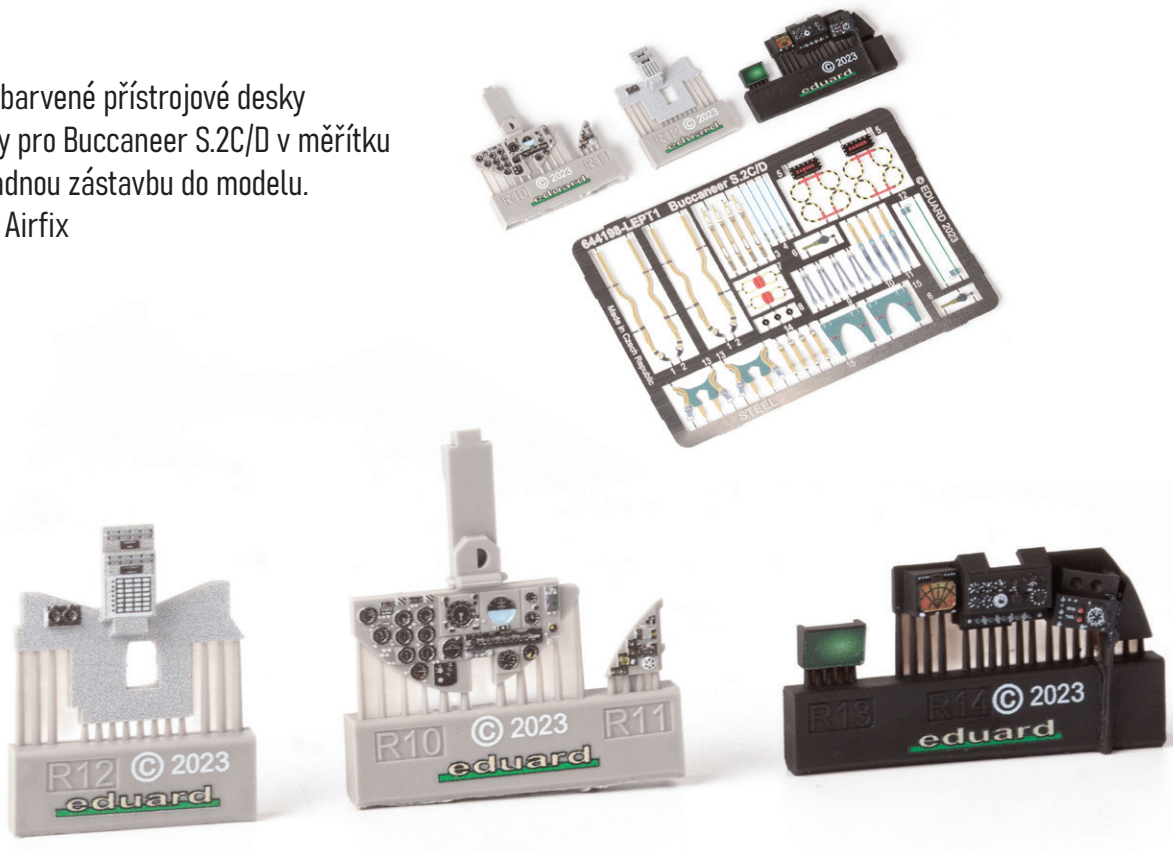
Buccaneer S.2C/D LööK

1/48 Airfix

LööK sada - Brassinové barvené přístrojové desky a STEEL pásy na sedačky pro Buccaneer S.2C/D v měřítku 1/48. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: Airfix

Sada obsahuje:
- resin: 5 součástek
- obtisk: ne
- lept: ano, barvený
- maska: ne

stránka produktu

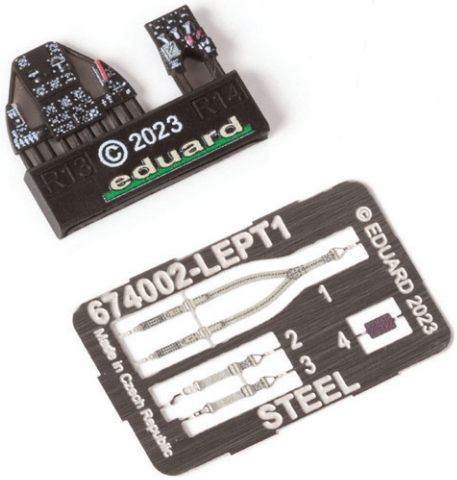


674002

P-39Q LööK

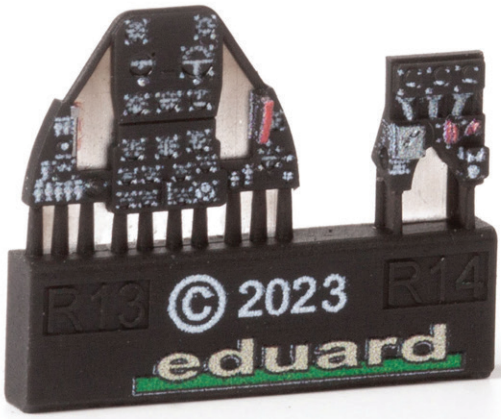
1/72 Arma Hobby

LööK sada - Brassinová barvená přístrojová deska
a STEEL pásy na sedačku pro P-39Q v měřítku 1/72.
Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu.
Doporučená stavebnice: Arma Hobby



Sada obsahuje:
- resin: 2 součástky
- obtisk: ne
- lept: ano, barvený
- maska: ne

stránka produktu



644195

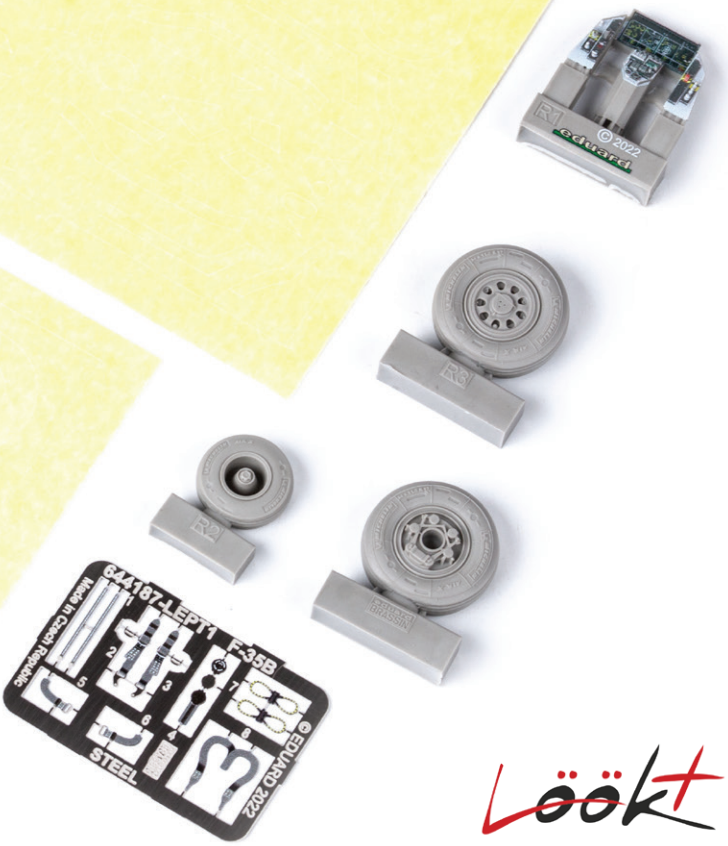
F-35B LööKplus

1/48 Italeri

Soubor 3 sad pro F-35B v měřítku 1/48.
Doporučená stavebnice: Italeri

- sada LööK (barvená Brassin palubní deska + Steelbelts)
- TFace maska pro barvení
- kola podvozku

stránka produktu



644196

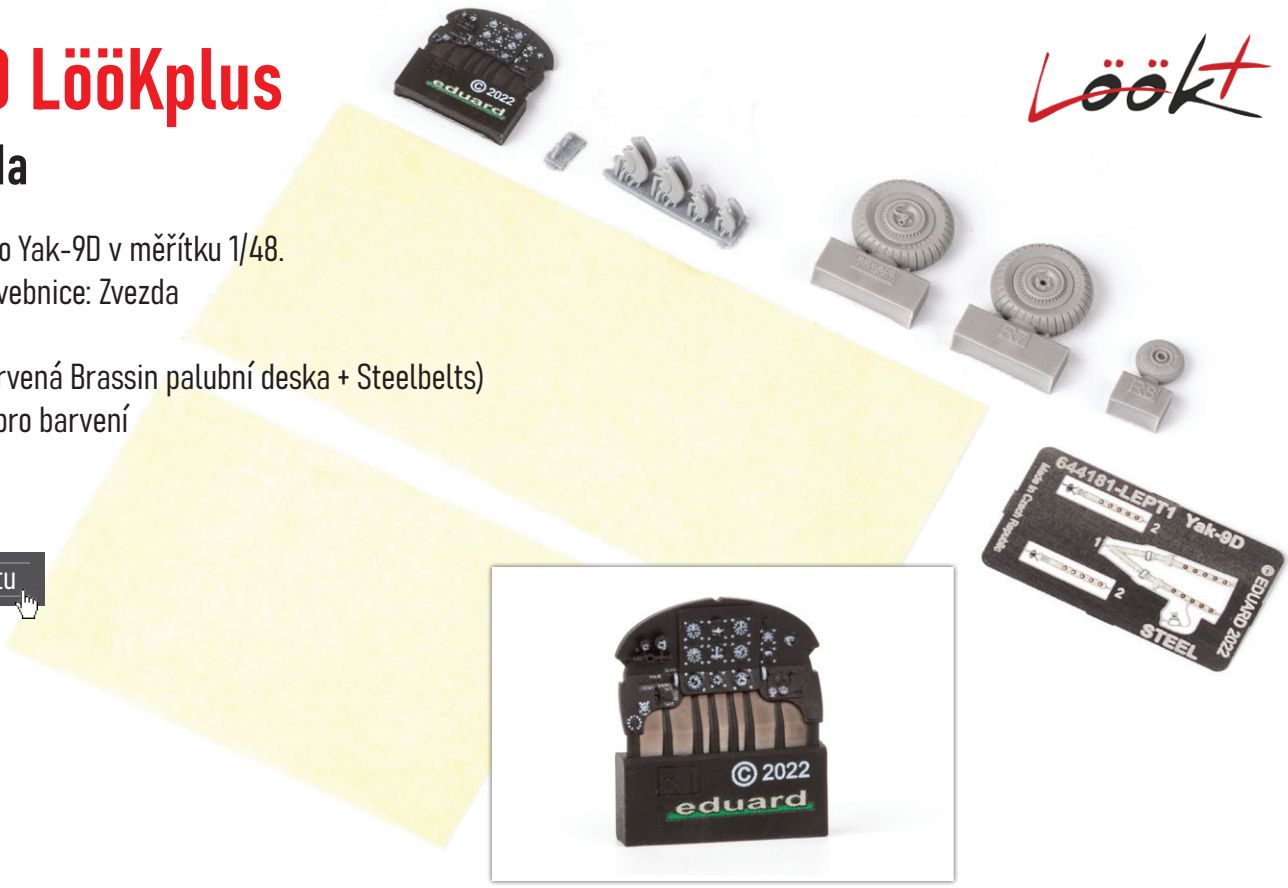
Yak-9D LööKplus

1/48 Zvezda

Soubor 4 sad pro Yak-9D v měřítku 1/48.
Doporučená stavebnice: Zvezda

- sada LööK (barvená Brassin palubní deska + Steelbelts)
- TFace maska pro barvení
- výfuky
- kola podvozku

stránka produktu



632186

Bf 109G-2 wheels

1/32 Revell

Brassinová sada - kola podvozku pro Bf 109G-2 v měřítku 1/32. Sada obsahuje kola hlavního podvozku a ostruhové kolo. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: Revell

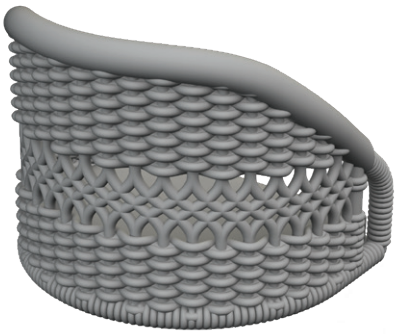
Sada obsahuje:
- resin: 3 součástky
- obtisk: ne
- lept: ne
- maska: ano

stránka produktu

632187

Sopwith Camel seat PRINT

1/32 WNW/Academy



Brassinová sada - sedačka pro Sopwith Camel v měřítku 1/32. Vyrobeno přímým 3D tiskem. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: Wingnut Wings

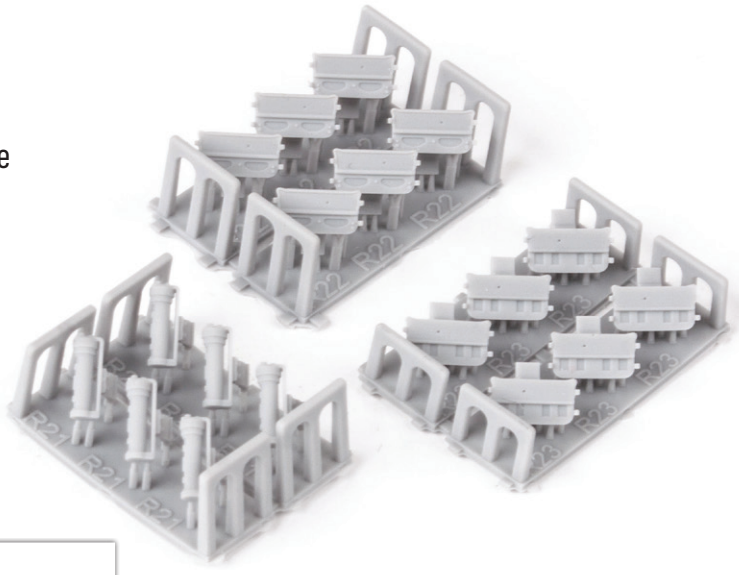
Sada obsahuje:
- 3D tisk: 1 součástka
- obtisk: ne
- lept: ano, barvený
- maska: ne

stránka produktu

653022

WWII German NOTEK rear lights PRINT

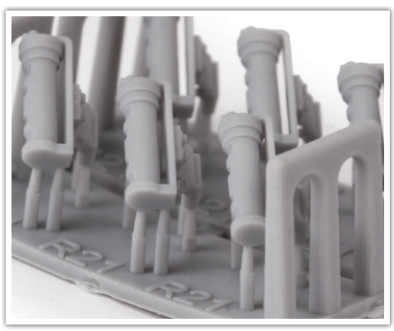
1/35

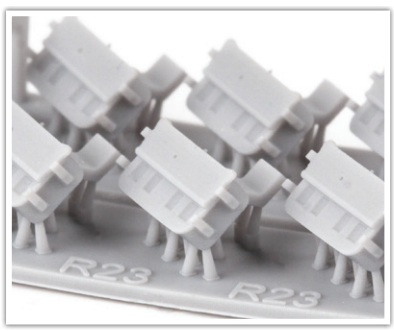


Brassinová sada - koncová světla NOTEK pro německá druhoválečná bojová vozidla v měřítku 1/35. Sada obsahuje 3 typy NOTEKů (každý po 6 kusech). Vyrobeno přímým 3D tiskem.

Sada obsahuje:
- 3D tisk: 18 součástek
- obtisk: ne
- lept: ne
- maska: ne

stránka produktu

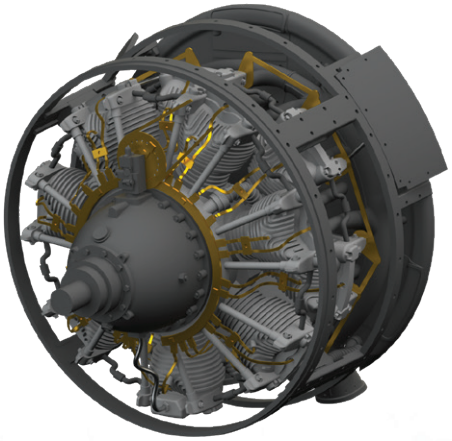




648792

F4F-3 engine early PRINT

1/48 Eduard



Brassinová sada - motor pro F4F-3 v měřítku 1/48. Sada obsahuje též kryty motoru. Vyrobeno přímým 3D tiskem. Doporučená stavebnice: Eduard

Sada obsahuje:
- 3D tisk: 29 součástek
- obtisk: ne
- lept: ano
- maska: ne

stránka produktu

648823

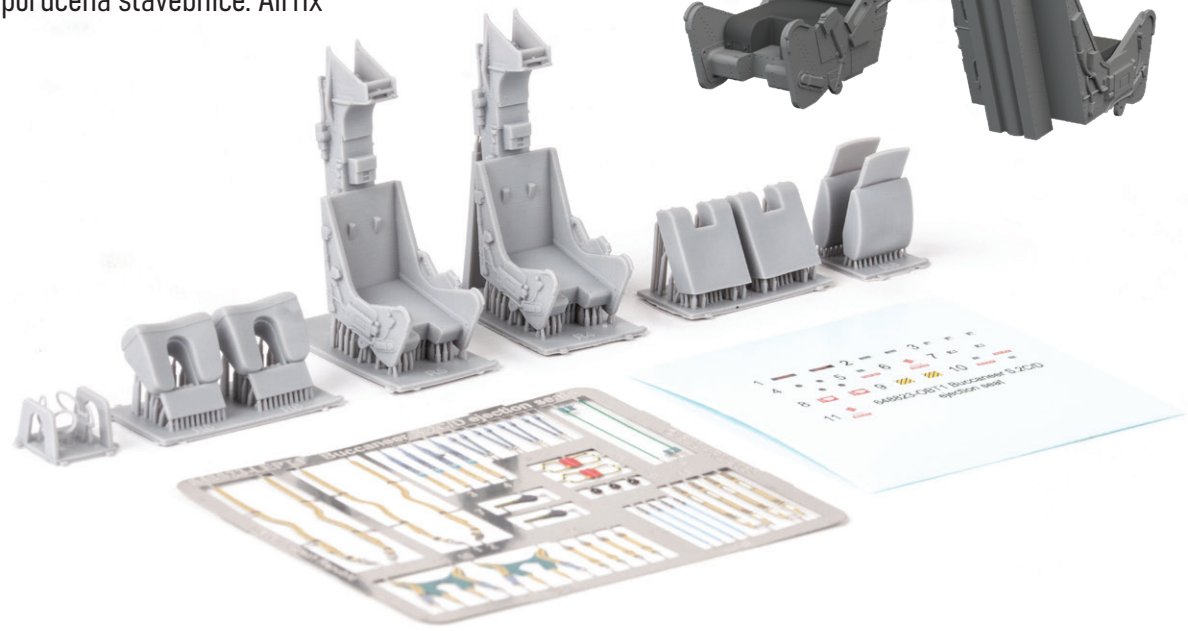
Buccaneer S.2C/D ejection seats PRINT

1/48 Airfix

Brassinová sada - vystřelovací sedačky pro Buccaneer S.2C/D v měřítku 1/48. Sada obsahuje 2 sedačky. Vyrobeno přímým 3D tiskem. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: Airfix

Sada obsahuje:
- 3D tisk: 10 součástek
- obtisk: ano
- lept: ano, barvený
- maska: ne

stránka produktu

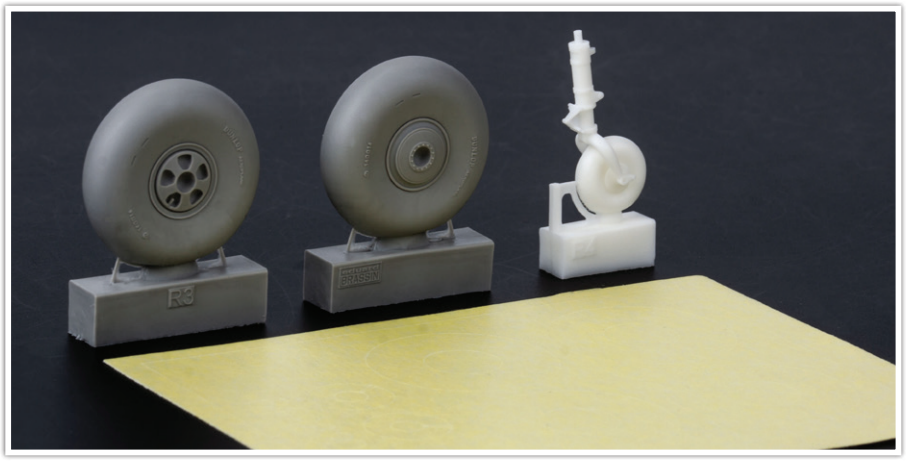


648830

Beaufort Mk.I wheels

1/48 Airfix

Brassinová sada - kola podvozku pro Beaufort Mk.I v měřítku 1/48. Sada obsahuje kola hlavního podvozku a ostruhové kolo. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: ICM



Sada obsahuje:
- resin: 3 součástky
- obtisk: ne
- lept: ne
- maska: ano

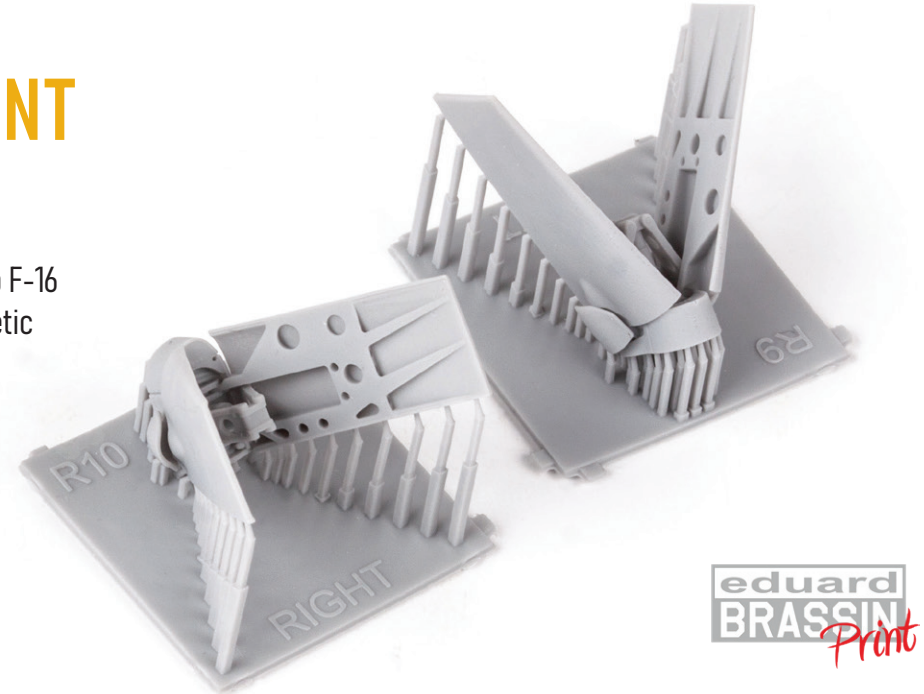
stránka produktu

648831

F-16 airbrakes PRINT

1/48 Kinetic

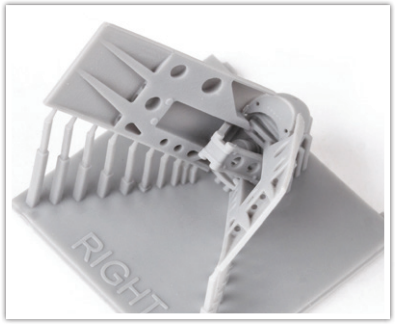
Brassinová sada - aerodynamické brzdy pro F-16 v měřítku 1/48. Doporučená stavebnice: Kinetic

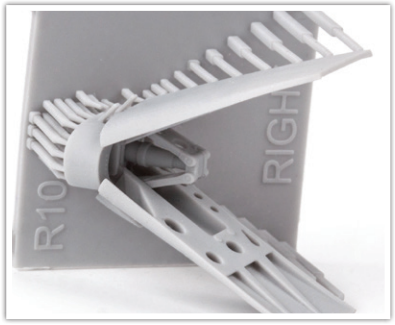


Sada obsahuje:
- resin: 2 součástky
- obtisk: ne
- lept: ne
- maska: ne

stránka produktu

eduard BRASSIN Print





648832

F-16C wheels early

1/48 Kinetic

Brassinová sada - kola podvozku pro F-16C v měřítku 1/48.
Sada obsahuje kola hlavního podvozku a příďové kolo.
Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu.
Doporučená stavebnice: Kinetic

Sada obsahuje:
- resin: 3 součástky
- obtisk: ne
- lept: ne
- maska: ano

stránka produktu

648833

F-16C wheels late

1/48 Kinetic

Brassinová sada - kola podvozku pro F-16C v měřítku 1/48.
Sada obsahuje kola hlavního podvozku a příďové kolo.
Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu.
Doporučená stavebnice: Kinetic

Sada obsahuje:
- resin: 3 součástky
- obtisk: ne
- lept: ne
- maska: ano

stránka produktu

648834

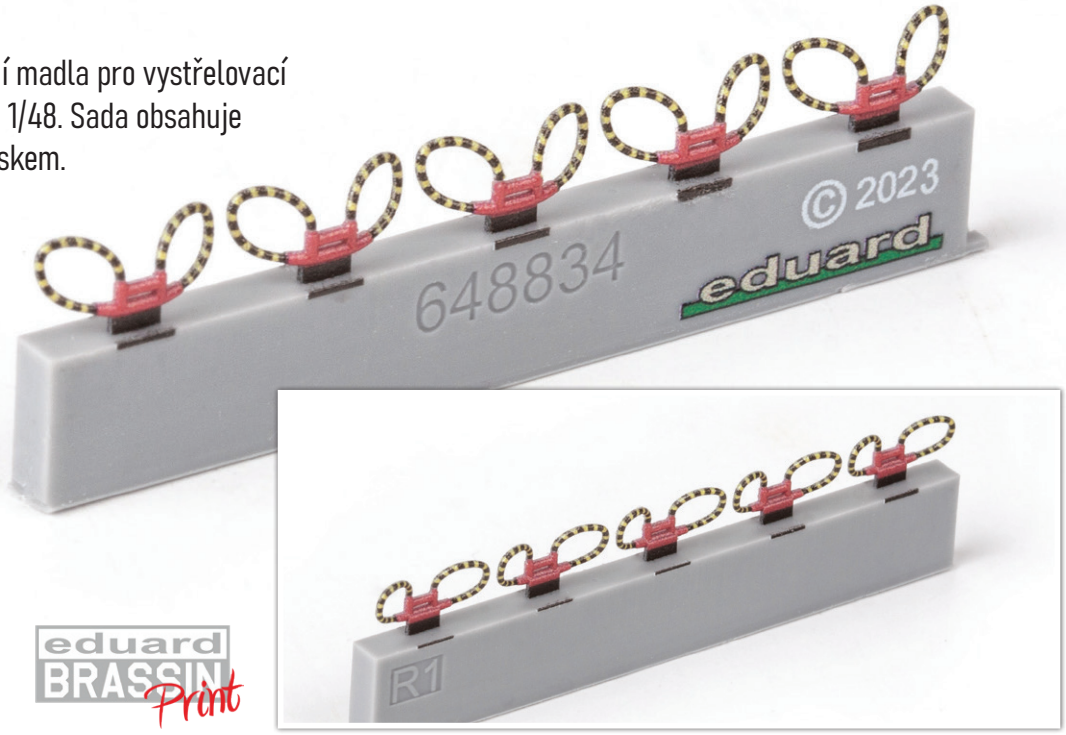
MB Mk.6 ejection seat upper handles PRINT

1/48

Brassinová sada - barvená horní madla pro vystřelovací sedačky Martin Baker v měřítku 1/48. Sada obsahuje 5 madel. Vyrobeno přímým 3D tiskem.

Sada obsahuje:
- 3D tisk: 5 součástek
- obtisk: ne
- lept: ne
- maska: ne

stránka produktu



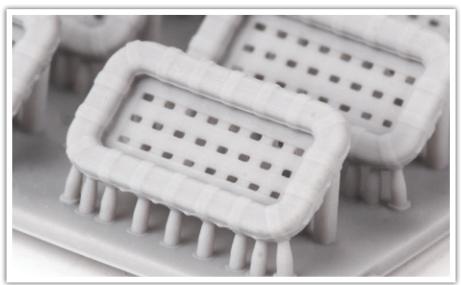
653017

Balsa life raft PRINT

1/350

Brassinová sada - balsové záchranné čluny v měřítku 1/350. Sada obsahuje 20 člunů. Vyrobeno přímým 3D tiskem.

Sada obsahuje:
- 3D tisk: 20 součástek
- obtisk: ne
- lept: ano
- maska: ne



stránka produktu

672303

P-39Q wheels PRINT

1/72 Arma Hobby

Brassinová sada - kola podvozku pro P-39Q v měřítku 1/72. Sada obsahuje kola hlavního podvozku a příďové kolo. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu.
Doporučená stavebnice: Arma Hobby

Sada obsahuje:
- resin: 3 součástky
- obtisk: ne
- lept: ne
- maska: ano

stránka produktu

eduard BRASSIN Print

672304

P-39Q wheels w/rims PRINT

1/72 Arma Hobby

Brassinová sada - kola podvozku pro P-39Q v měřítku 1/72.
Sada obsahuje kola hlavního podvozku a příďové kolo.
Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu.
Doporučená stavebnice: Arma Hobby

Sada obsahuje:
- resin: 3 součástky
- obtisk: ne
- lept: ne
- maska: ano

stránka produktu

672305

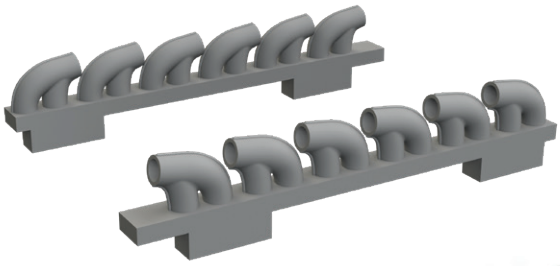
P-39Q exhaust stacks PRINT

1/72 Arma Hobby

Brassinová sada - výfuky pro P-39Q v měřítku 1/72.
Vyrobeno přímým 3D tiskem. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: Arma Hobby

Sada obsahuje:
- 3D tisk: 2 součástky
- obtisk: ne
- lept: ne
- maska: ne

stránka produktu



672306

P-39Q seat PRINT

1/72 Arma Hobby

Brassinová sada - sedačka pro P-39Q v měřítku 1/72.
Vyrobeno přímým 3D tiskem. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: Arma Hobby

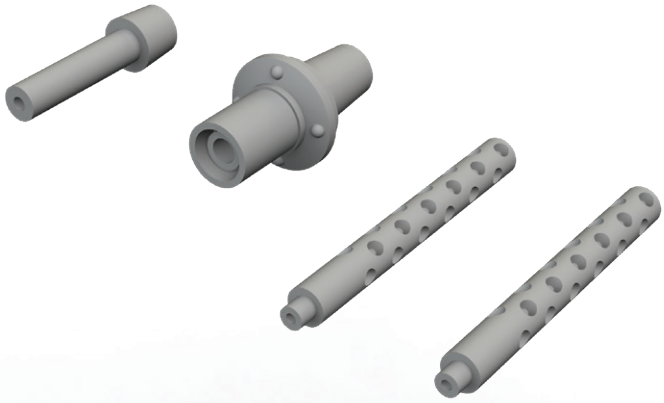
Sada obsahuje:
- 3D tisk: 1 součástka
- obtisk: ne
- lept: ano, barvený
- maska: ne

stránka produktu

672307

P-39Q gun barrels PRINT

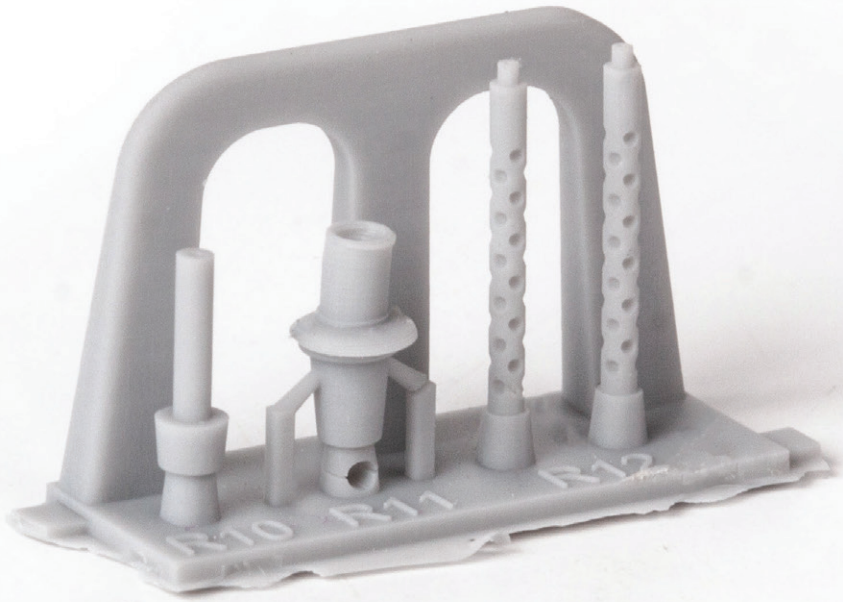
1/72 Arma Hobby



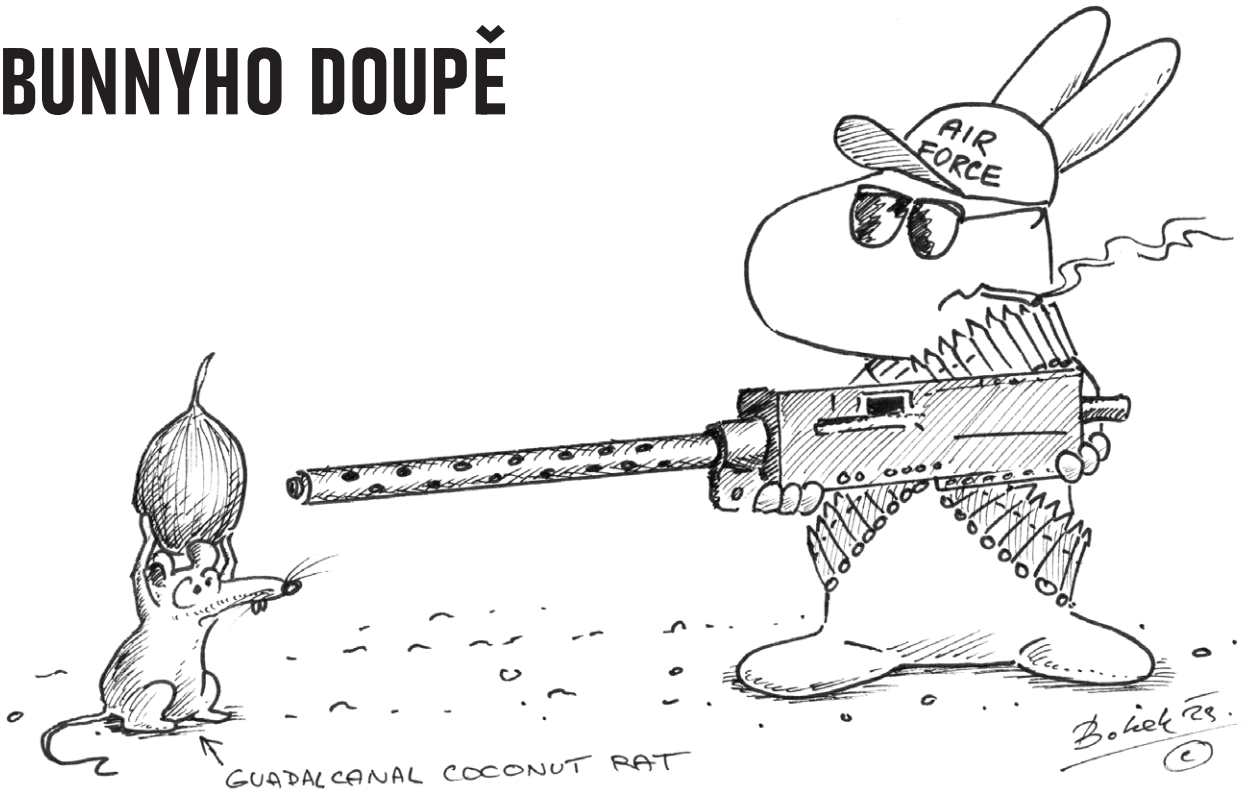
Brassinová sada - hlavně zbraní pro P-39Q v měřítku 1/72. Vyrobeno přímým 3D tiskem. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: Arma Hobby

Sada obsahuje:
- 3D tisk: 4 součástky
- obtisk: ne
- lept: ne
- maska: ne

stránka produktu



E-BUNNYHO DOUPĚ



SIN64899

P-38J ESSENTIAL

1/48 Tamiya

Soubor 3 sad pro P-38J v měřítku 1/48.
Doporučená stavebnice: Tamiya

- kokpit PRINT
- kola podvozku
- podvozkové nohy BRONZ

Všechny sady v této kolekci jsou dostupné samostatně,
ovšem jejich spojení v edici BIG SIN znamená slevu až 30 %.

stránka produktu

undercarriage legs BRONZE

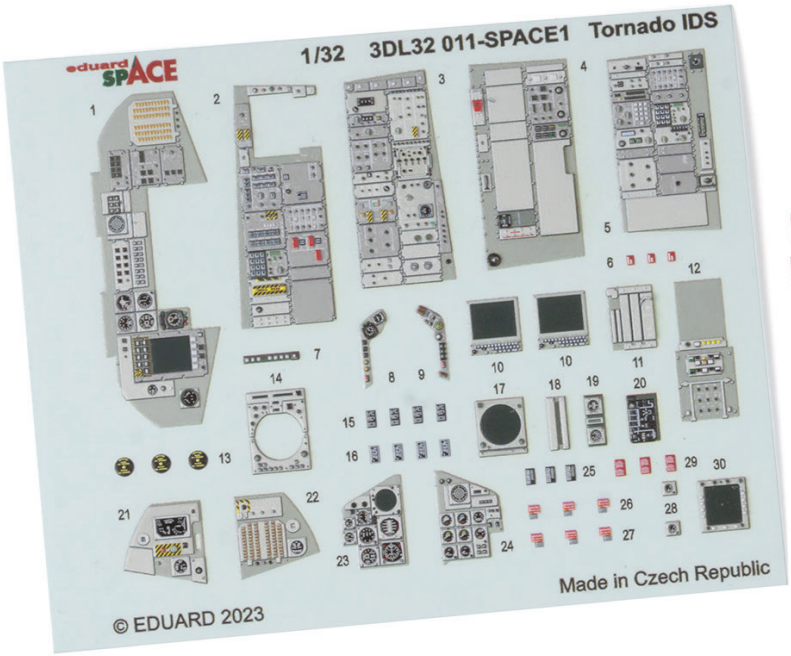
wheels

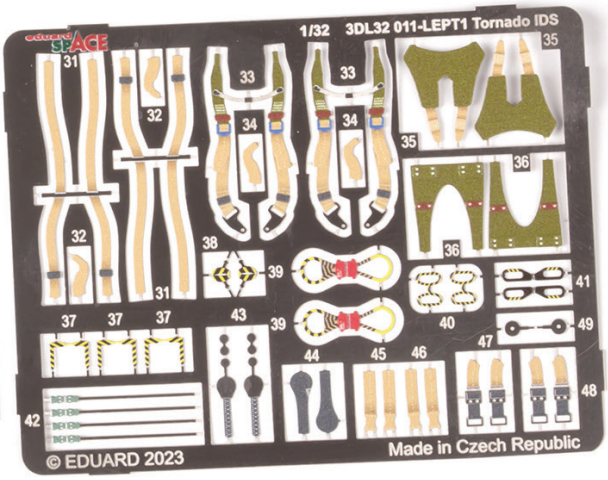
cockpit PRINT

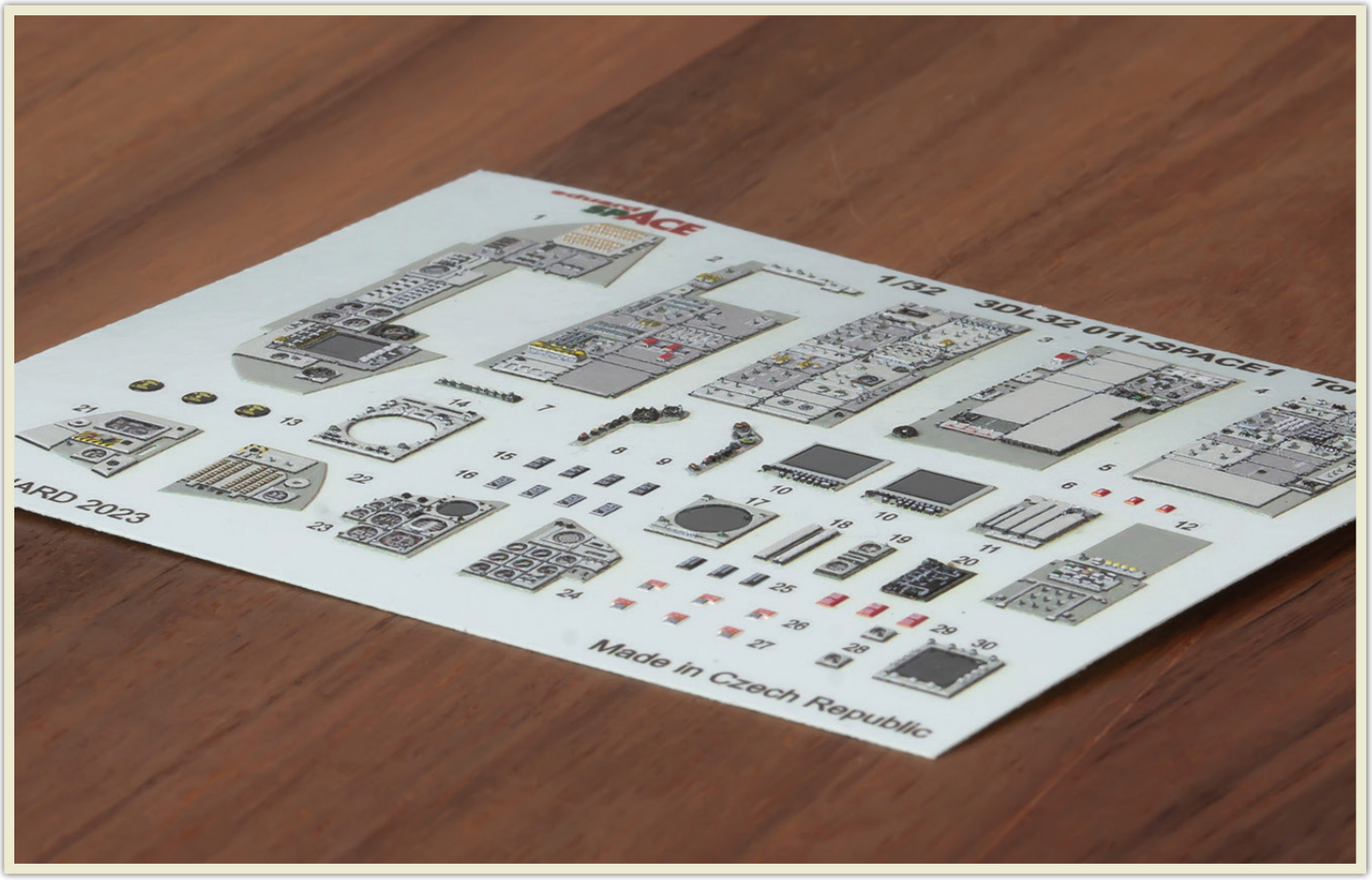
3DL32011 Tornado IDS SPACE 1/32 Italeri

stránka produktu

SNADNÁ APLIKACE

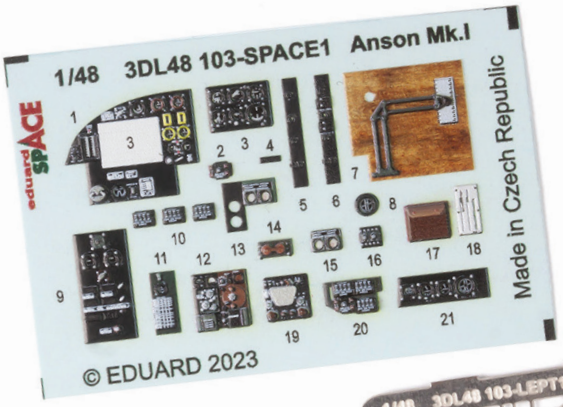


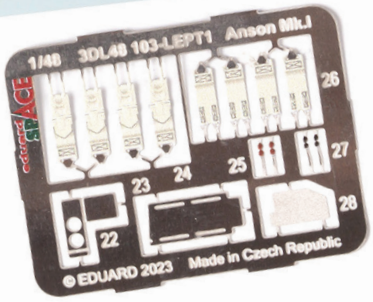


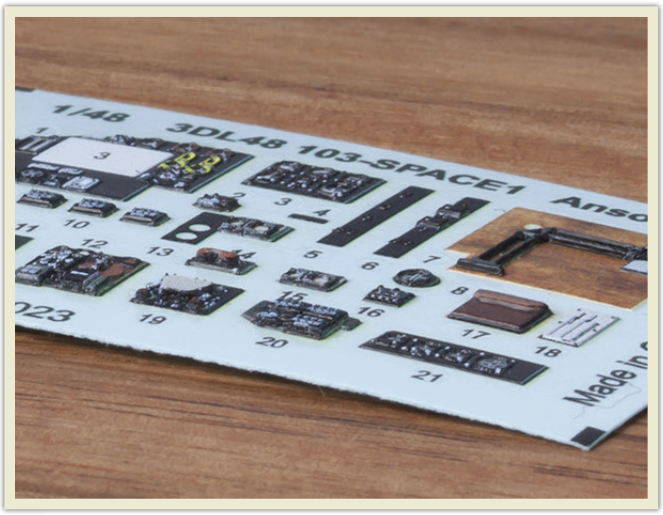


3DL48103 Anson Mk.I SPACE 1/48 Airfix

stránka produktu

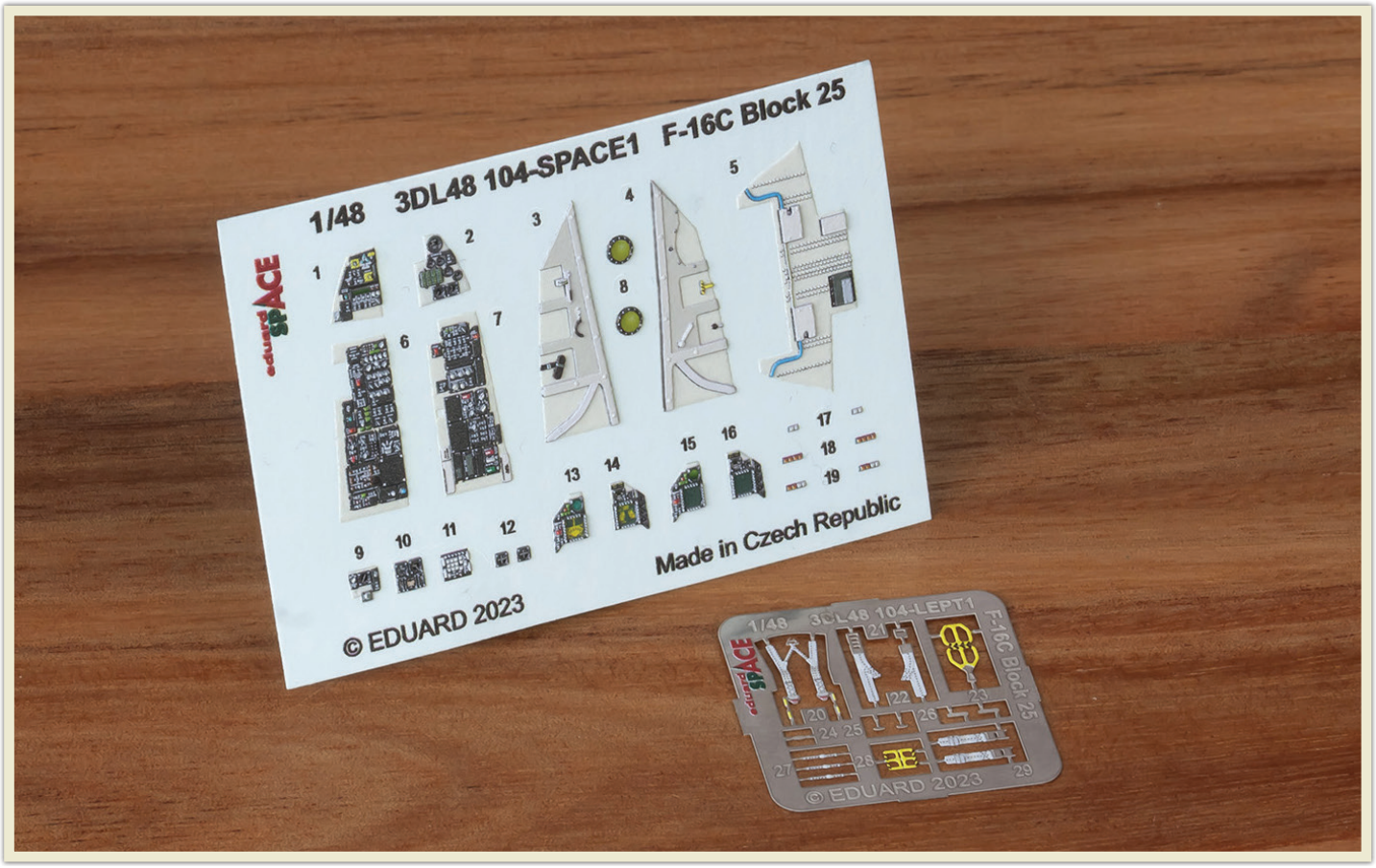






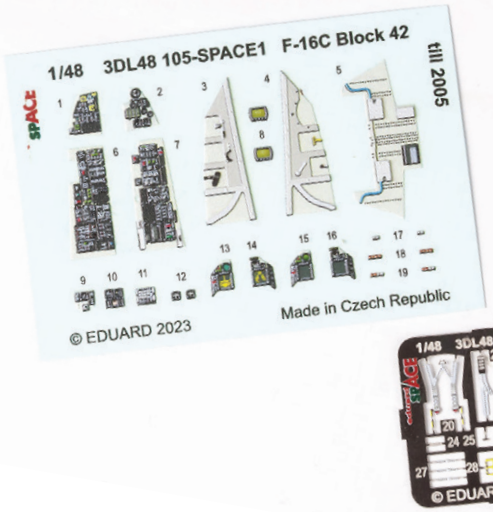
3DL48104 F-16C Block 25 SPACE 1/48 Kinetic

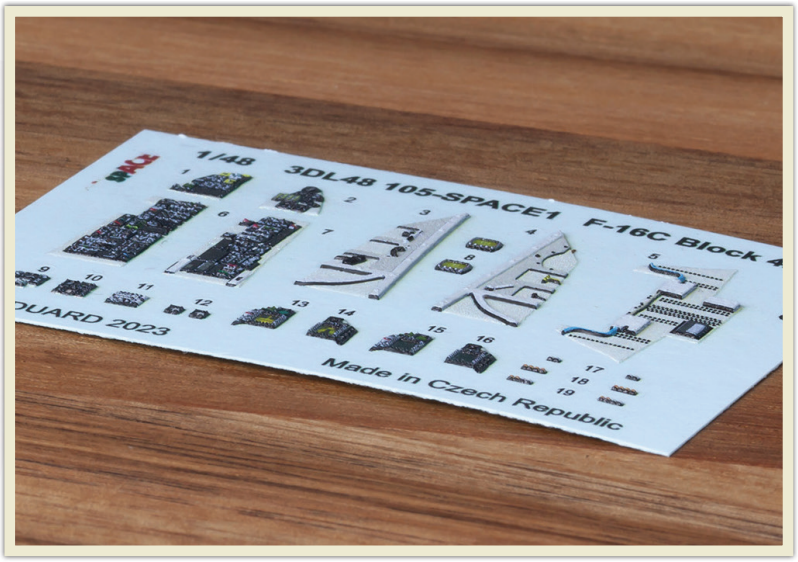
stránka produktu



3DL48105 F-16C Block 42 till 2005 SPACE 1/48 Kinetic

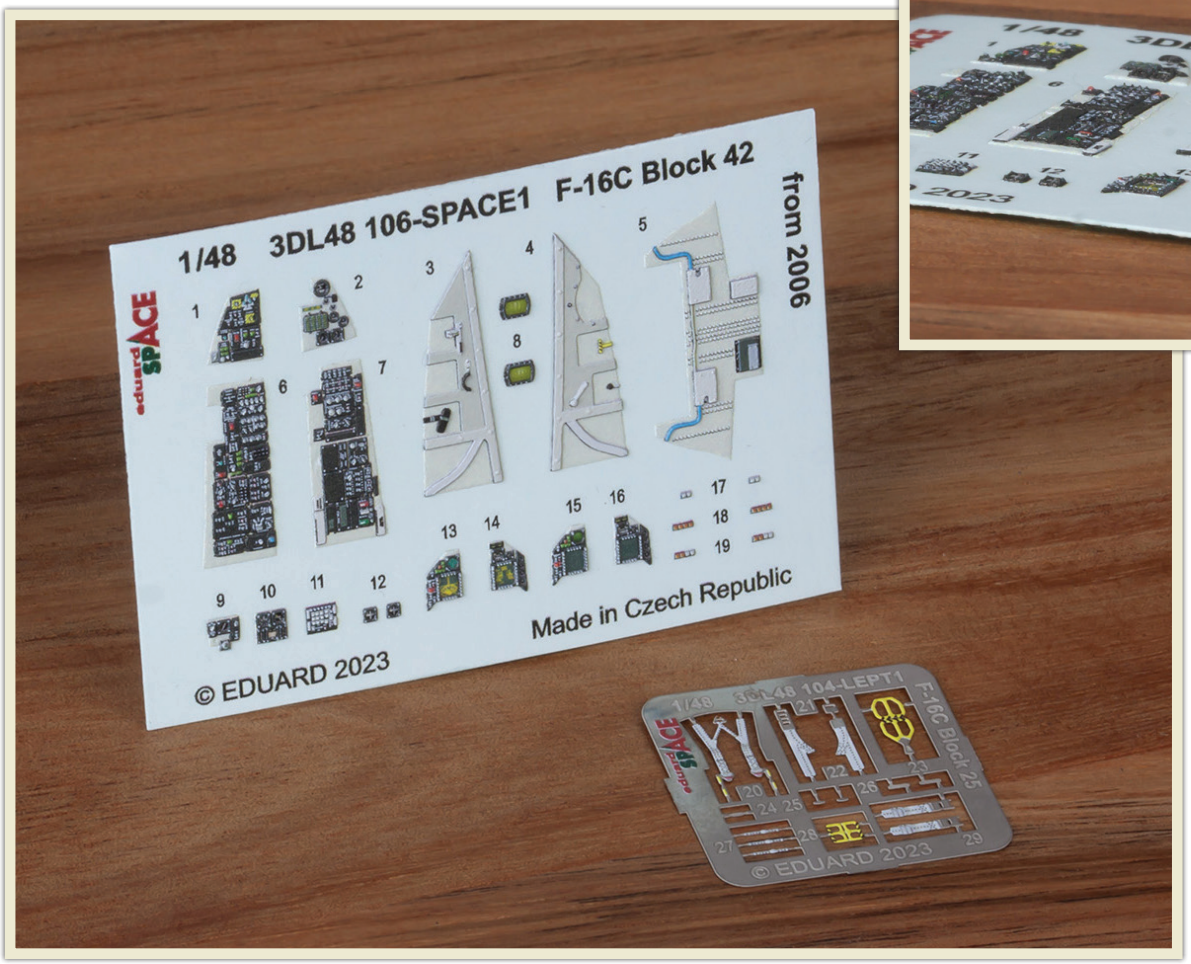
stránka produktu

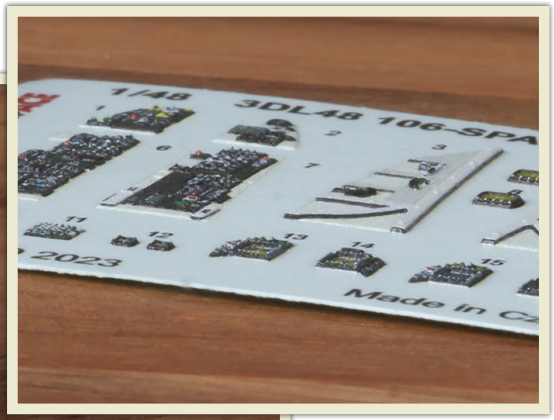




3DL48106 F-16C Block 42 from 2006 SPACE 1/48 Kinetic

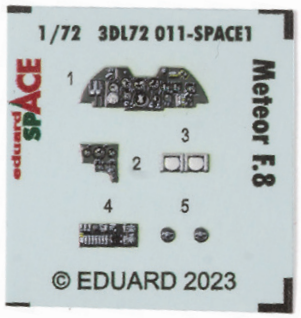
stránka produktu

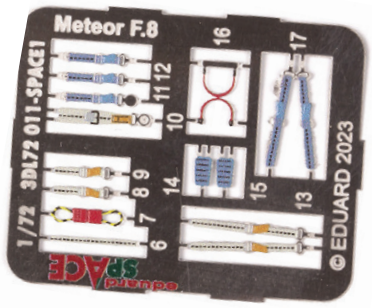




3DL72011 Meteor F.8 SPACE 1/72 Airfix

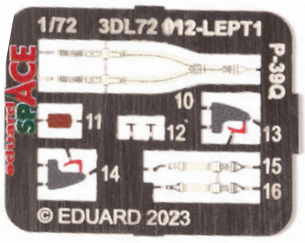
stránka produktu

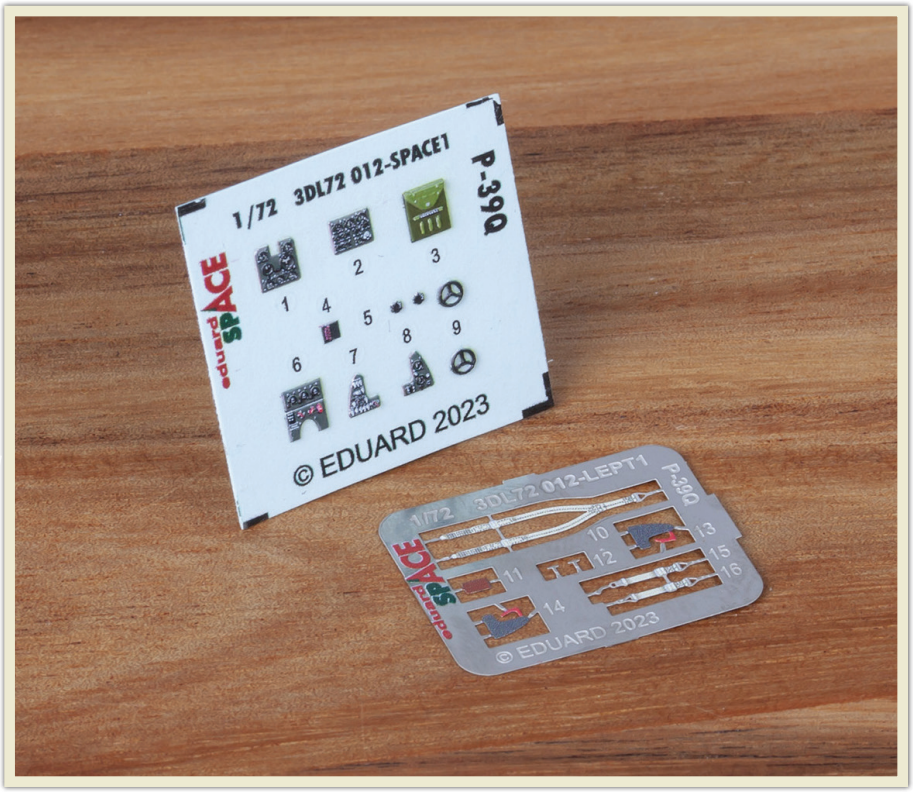




3DL72012 P-39Q SPACE 1/72 Arma Hobby

stránka produktu





ARTWORK PRINTS

eduArt

Fw 190A-8/R2

7467-ART

UV ochrana na bílém vinylu 160g/m2.

Baleno v pevné obálce.

A6M3 Zero Type 22

82214-ART

Spitfire Mk. VIII

84154-ART

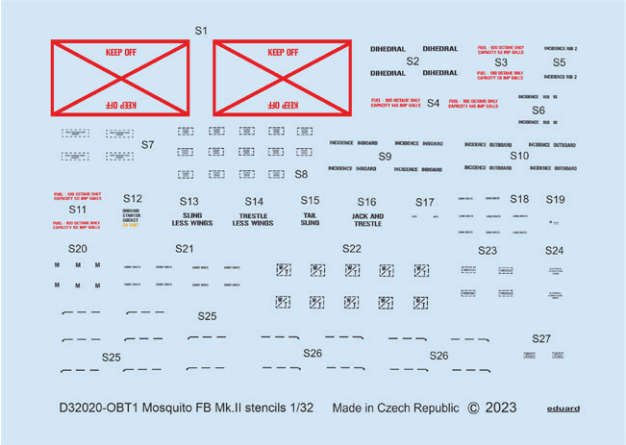
pouze na www.eduard.com

D32020

Mosquito FB Mk.II stencils

1/32 Tamiya

stránka produktu

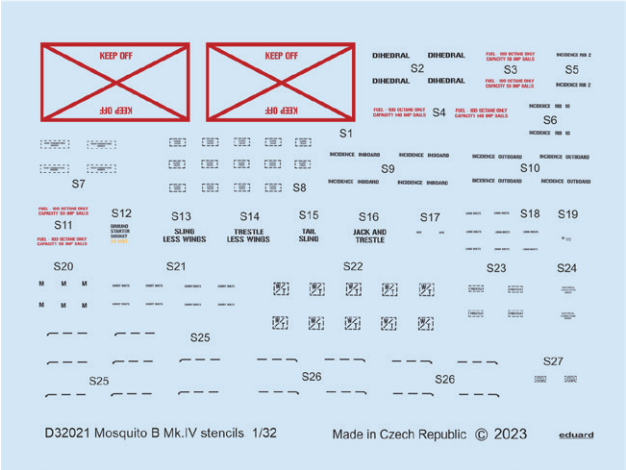


D32021

Mosquito B Mk.IV stencils

1/32 HKM

stránka produktu

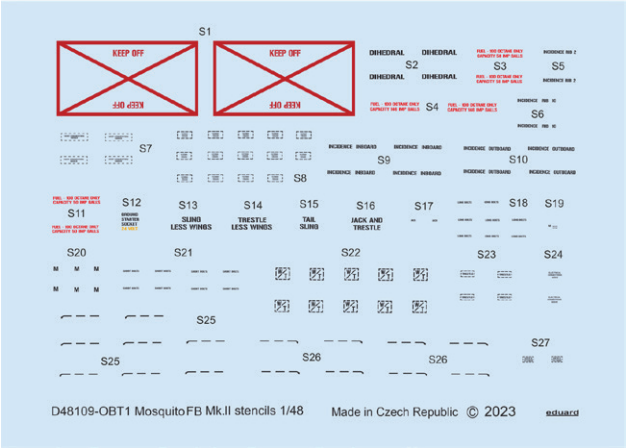


D48109

Mosquito FB Mk.II stencils

1/48 Tamiya

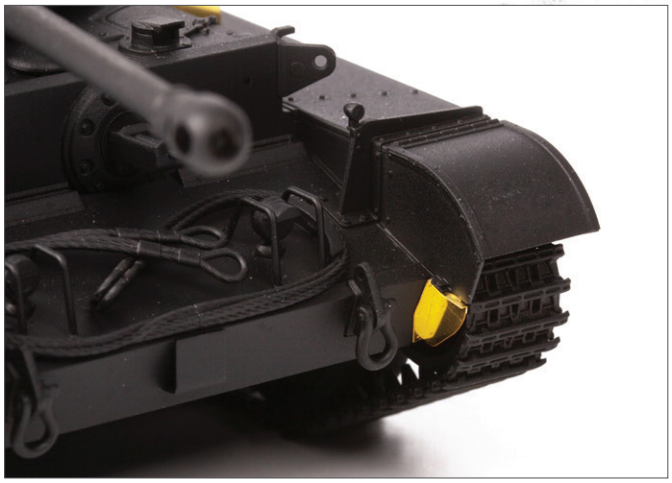
stránka produktu



A34 Comet

1/35 Tamiya

36495

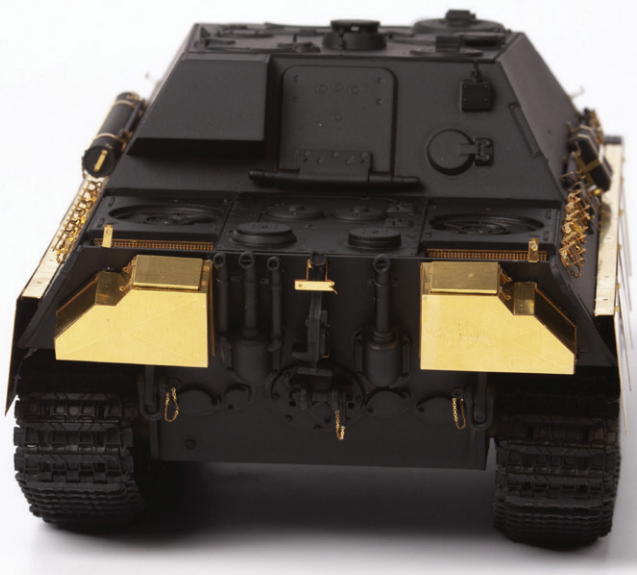


Jagdpanther Ausf. G1

1/35 Academy

36496

Jagdpanther Ausf. G1 schurzen 36497



Anson Mk.I landing flaps

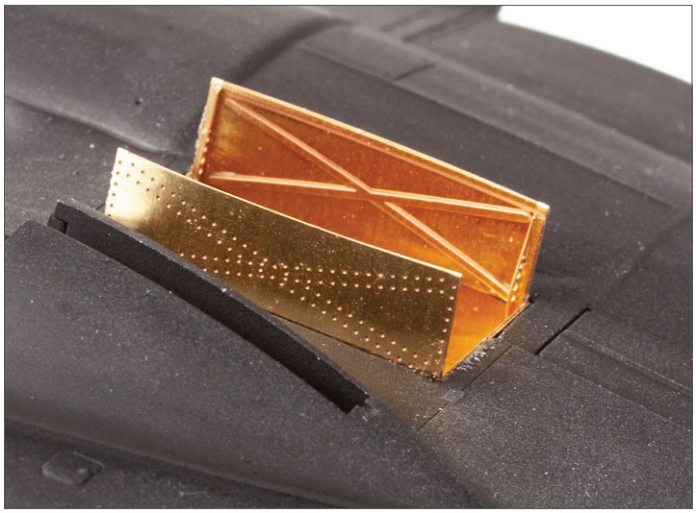
1/48 Airfix

481099

Anson Mk.I bomb bays

1/48 Airfix

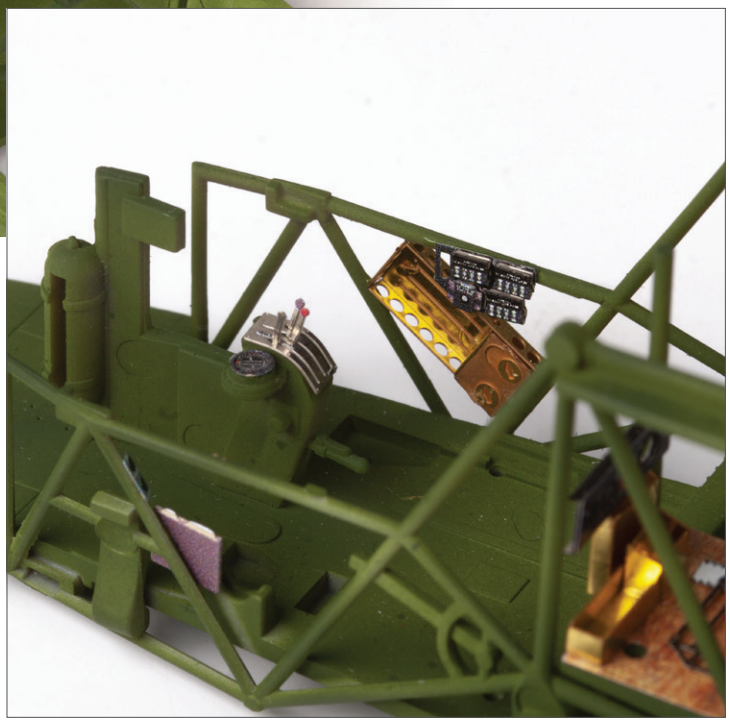
481100



Anson Mk.I

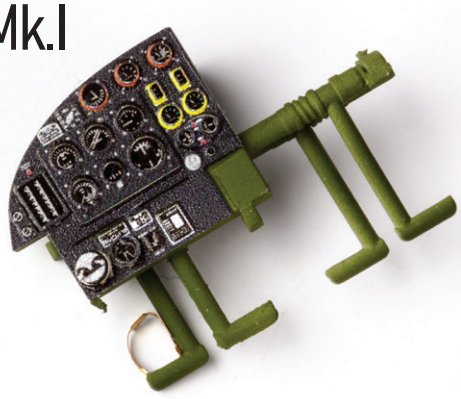
1/48 Airfix

491326



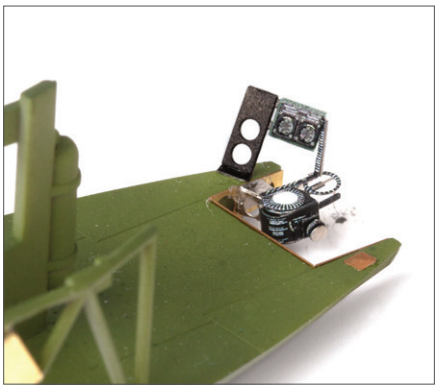
Anson Mk.I

FE1326



seatbelts STEEL

FE1327



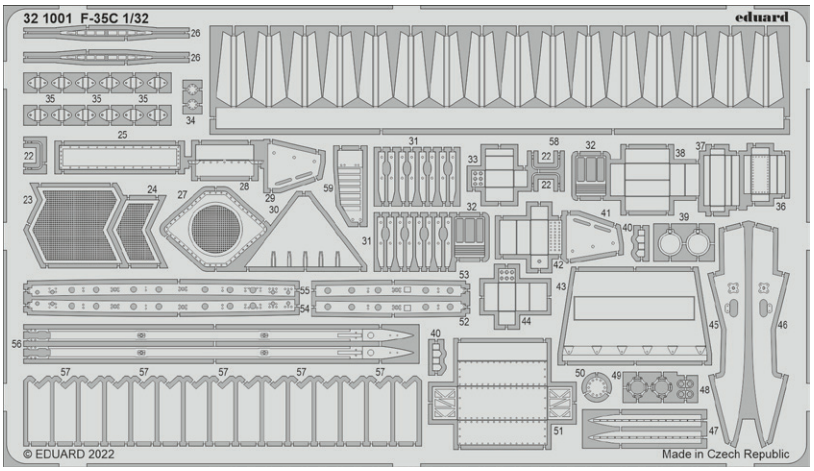
BIG ED

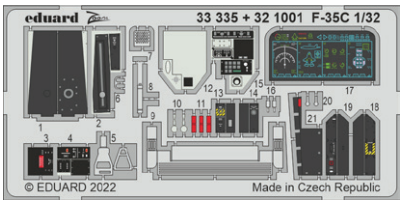
Všechny popsané sady jsou dostupné samostatně, ovšem s každou kolekcí BIG ED ušetříte až 30 %.

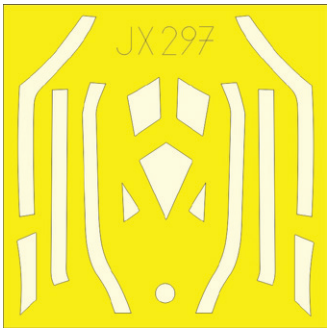
BIG33147 F-35C 1/32 Trumpeter

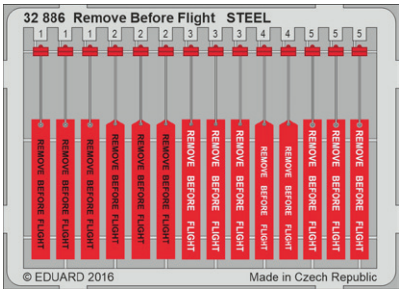
stránka produktu

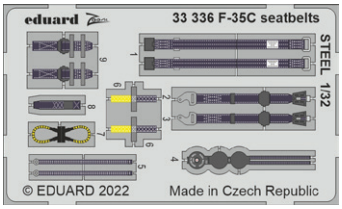
32886 Remove Before Flight STEEL
321001 F-35C
33336 F-35C seatbelts STEEL
JX297 F-35C







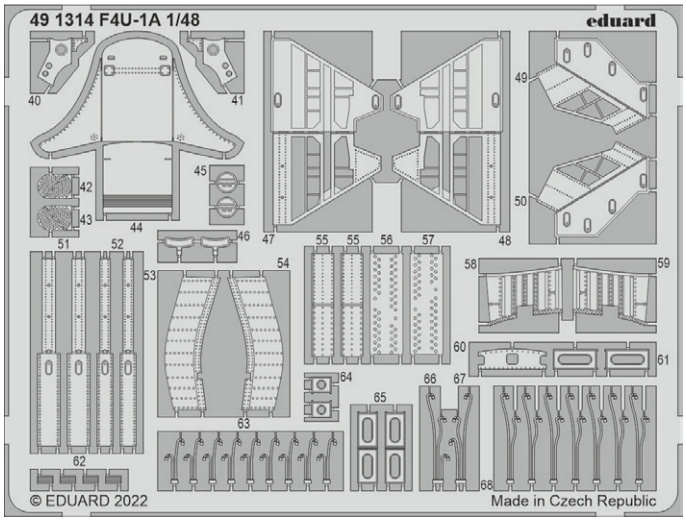


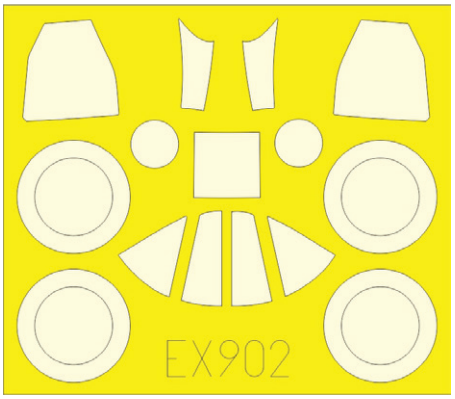


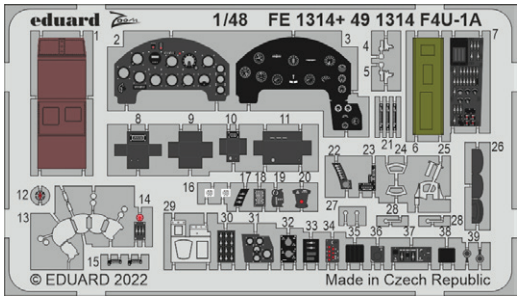
BIG49356 F4U-1A 1/48 Hobby Boss

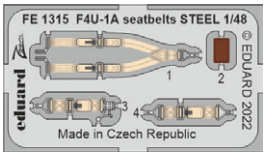
stránka produktu

491314 F4U-1A
FE1315 F4U-1A seatbelts STEEL
EX902 F4U-1A







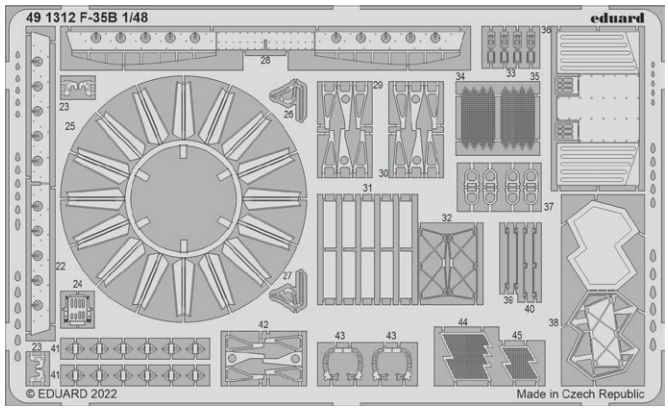


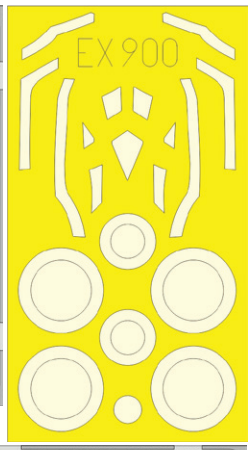
Všechny popsané sady jsou dostupné samostatně, ovšem s každou kolekcí BIG ED ušetříte až 30 %.

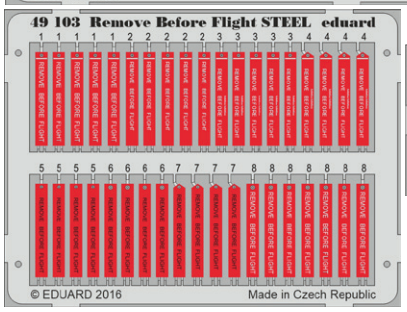
BIG49357 F-35B 1/48 Italeri

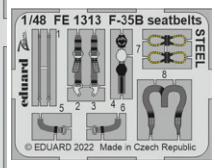
stránka produktu

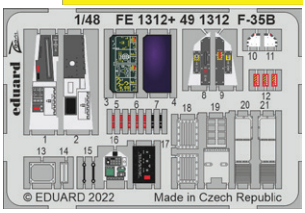
49103 Remove Before Flight STEEL
491312 F-35B
FE1313 F-35B seatbelts STEEL
EX900 F-35B







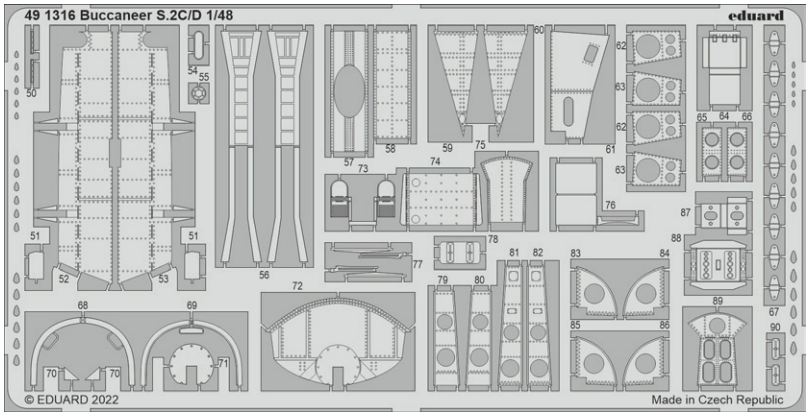


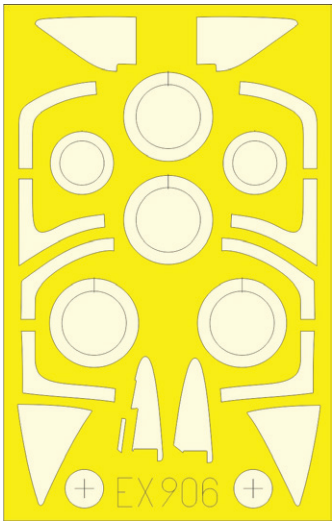


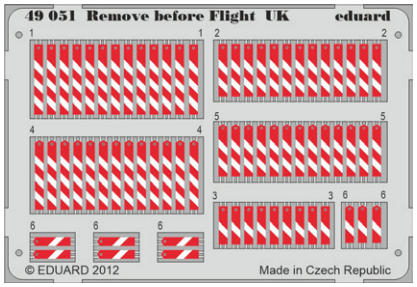
BIG49358 Buccaneer S.2C/D 1/48 Airfix

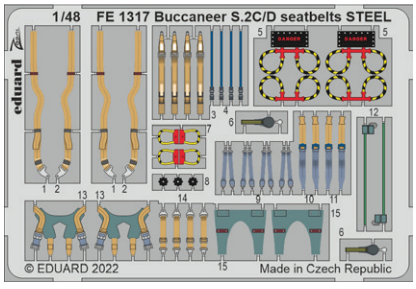
stránka produktu

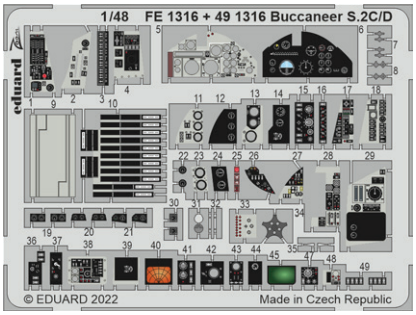
49051 Remove before flight UK
491316 Buccaneer S.2C/D
FE1317 Buccaneer S.2C/D seatbelts STEEL
EX906 Buccaneer S.2C/D











MASKY TA SEDÍ!

EX919 F-16C Block 25/42
1/48 Kinetic

EX920 F-16C Block 25/42 TFace
1/48 Kinetic

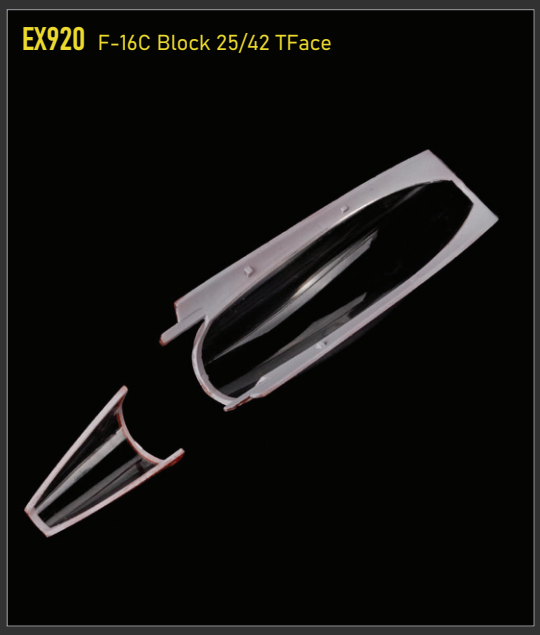
EX921 F-35A
1/48 Tamiya

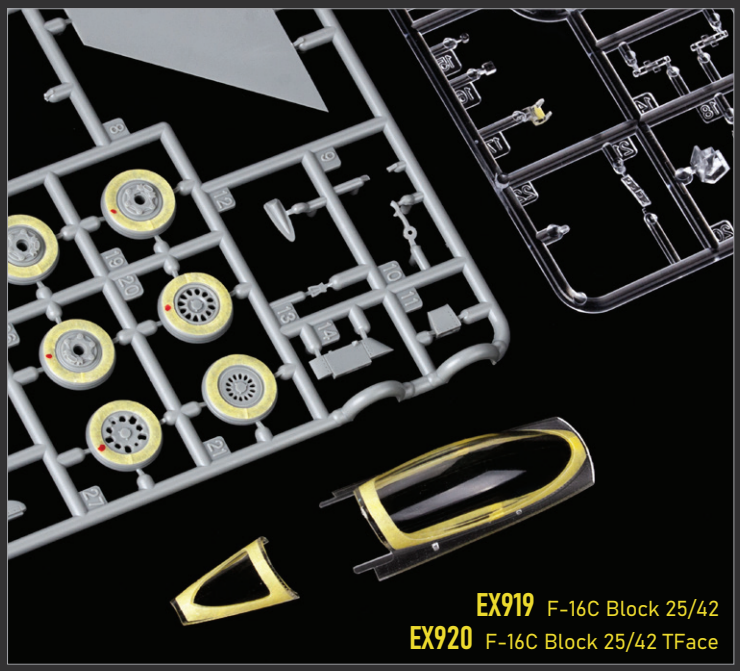
EX922 F-35A TFace
1/48 Tamiya

EX923 Spitfire Mk.VIII TFace
1/48 Eduard

EX924 F-35A RAM coating late
1/48 Tamiya

CX642 Fw 190A-8/R2
1/72 Eduard





EX922 F-35A TFace

EX922 F-35A TFace

EX923 Spitfire Mk.VIII TFace

EX923 Spitfire Mk.VIII TFace

EX923 Spitfire Mk.VIII TFace

EX923 Spitfire Mk.VIII TFace

STAVEBNICE

82214	A6M3 Zero Type 22	1/48	ProfiPACK
11163	HIND E	1/48	Limited
84154	Spitfire Mk.VIII	1/48	Weekend edition
7467	Fw 190A-8/R2	1/72	Weekend edition
8136	Fokker D.VII (OAW)	1/48	ProfiPACK
8203	Bf 110E Reedice	1/48	ProfiPACK

FOTOLEPTY

53290	USS Alaska CB-1 part 2	1/350	Hobby Boss
36495	A34 Comet	1/35	Tamiya
36496	Jagdpanther Ausf. G1	1/35	Academy
36497	Jagdpanther Ausf. G1 schurzen	1/35	Academy
481099	Anson Mk.I landing flaps	1/48	Airfix
481100	Anson Mk.I bomb bays	1/48	Airfix
491326	Anson Mk.I	1/48	Airfix
491328	F-16C Block 25	1/48	Kinetic
491329	F-16C Block 42 till 2005	1/48	Kinetic
491330	F-16C Block 42 from 2006	1/48	Kinetic
72727	Bf 110E	1/72	Eduard
73791	Meteor F.8	1/72	Airfix
73792	F6F-3	1/72	Eduard
73793	F6F-5	1/72	Eduard

ZOOMY

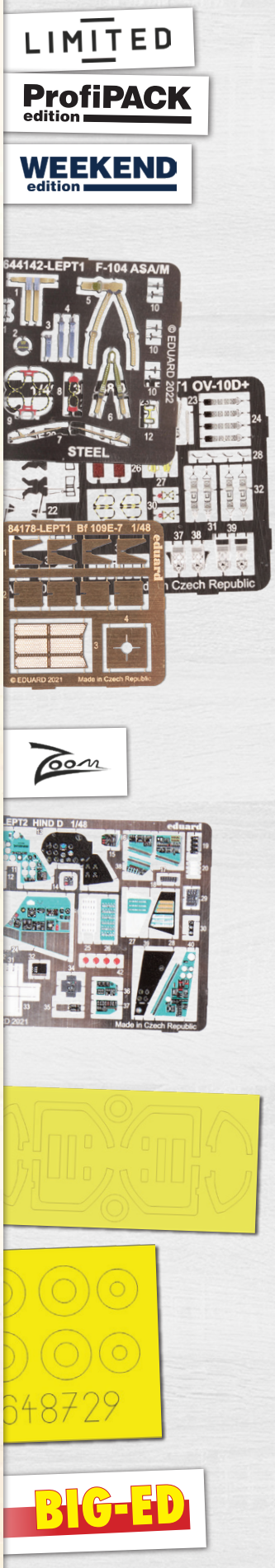
FE1326	Anson Mk.I	1/48	Airfix
FE1327	Anson Mk.I seatbelts STEEL	1/48	Airfix
FE1328	F-16C Block 25	1/48	Kinetic
FE1329	F-16C Block 42 till 2005	1/48	Kinetic
FE1330	F-16C Block 42 from 2006	1/48	Kinetic
FE1331	F-16C Block 25/42 seatbelts STEEL	1/48	Kinetic
FE1332	F-35A	1/48	Tamiya
FE1333	F-35A seatbelts STEEL	1/48	Tamiya
SS791	Meteor F.8	1/72	Airfix

MASKY

EX919	F-16C Block 25/42	1/48	Kinetic
EX920	F-16C Block 25/42 TFace	1/48	Kinetic
EX921	F-35A	1/48	Tamiya
EX922	F-35A TFace	1/48	Tamiya
EX923	Spitfire Mk.VIII TFace	1/48	Eduard
EX924	F-35A RAM coating late	1/48	Tamiya
CX642	Fw 190A-8/R2	1/72	Eduard

BIG ED

BIG33147	F-35C	1/32	Trumpeter
BIG49356	F4U-1A	1/48	Hobby Boss
BIG49357	F-35B	1/48	Italeri
BIG49358	Buccaneer S.2C/D	1/48	Airfix



BRASSIN

634030	Bf 109G-4 LööK	1/32	Revell
644198	Buccaneer S.2C/D LööK	1/48	Airfix
674002	P-39Q LööK	1/72	Arma Hobby
632186	Bf 109G-2 wheels	1/32	Revell
632187	Sopwith Camel seat PRINT	1/32	WNW/Academy
635022	WWII German NOTEK rear lights PRINT	1/35	
648792	F4F-3 engine early PRINT	1/48	Eduard
648823	Buccaneer S.2C/D ejection seats PRINT	1/48	Airfix
648830	Beaufort Mk.I wheels	1/48	ICM
648831	F-16 airbrakes PRINT	1/48	Kinetic
648832	F-16C wheels early	1/48	Kinetic
648833	F-16C wheels late	1/48	Kinetic
648834	MB Mk.6 ejection seat upper handles PRINT	1/48	
653017	Balsa life raft PRINT	1/350	
672303	P-39Q wheels PRINT	1/72	Arma Hobby
672304	P-39Q wheels w/rims PRINT	1/72	Arma Hobby
672305	P-39Q exhaust stacks PRINT	1/72	Arma Hobby
672306	P-39Q seat PRINT	1/72	Arma Hobby
672307	P-39Q gun barrels PRINT	1/72	Arma Hobby

LöökPLUS

644195	F-35B LööKplus	1/48	Italeri
644196	Yak-9D LööKplus	1/48	Zvezda

BIG SIN

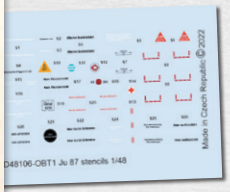
SIN64899	P-38J ESSENTIAL	1/48	Tamiya

SPACE

3DL32011	Tornado IDS SPACE	1/32	Italeri
3DL48103	Anson Mk.I SPACE	1/48	Airfix
3DL48104	F-16C Block 25 SPACE	1/48	Kinetic
3DL48105	F-16C Block 42 till 2005 SPACE	1/48	Kinetic
3DL48106	F-16C Block 42 from 2006 SPACE	1/48	Kinetic
3DL72011	Meteor F.8 SPACE	1/72	Airfix
3DL72012	P-39Q SPACE	1/72	Arma Hobby

OBTISKY

D32020	Mosquito FB Mk.II stencils	1/32	Tamiya
D32021	Mosquito B Mk.IV stencils	1/32	HKM
D48109	Mosquito FB Mk.II stencils	1/48	Tamiya



ProfiPACK edition

Fokker D.VII (OAW)

postavil Martin Jirkal

kat. č. 8136

marking A

stránka produktu

1/48

Lt. Ernst Udet, Jasta 4, letiště Beugneux-Cramoiselles, Francie, červen 1918

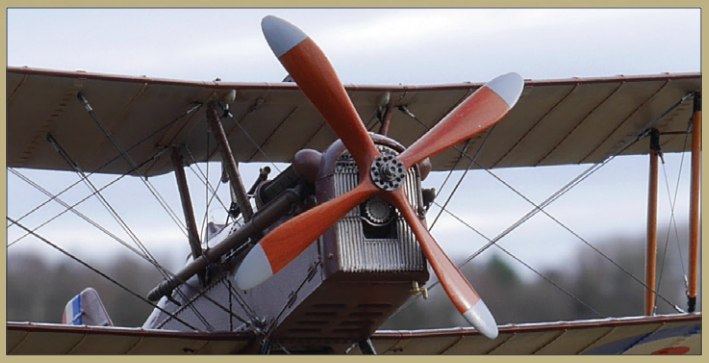
Jasta 4 dostala 13. června 1918 netrpělivě očekávané Fokkery D.VII, a to jako poslední jednotka ve svazku JG I. Všechny pocházely z licenční výroby firmy Ostdeutsche Albatros Werke (OAW). Na Fokkerech D.VII byl představen nový marking Jasta 4, tedy černě natřená příď, disky kol a vzpěry. Udet působil jediný den ve funkci velitele JG I, což stačilo na to, aby svůj nový Fokker opatřil individuálním zbarvením s výrazným pruhováním horního křídla. Většina rekonstrukcí tohoto D.VII má více pruhů, než kolik jich je zde, protože známá fotografie Udeta u výškovky s nápisem „Du doch nicht!!“ je rozsáhle retušovaná. Ze všech pruhů na fotografii je původní jen jediný, ten, který prochází křížem na pravé polovině horního křídla. Existovala ještě nejméně jedna fotografie, zvětšenina visící v obývacím pokoji Udetova berlínského bytu ve třicátých letech. Z filmových záběrů odvysílaných v jednom dokumentu německé televize je možno pro rekonstrukci vyjít. Letoun neměl dlouhou životnost, dolétal již 29. června. V 7:40 ráno nad obcí Cutry, kousek od lucemburských hranic, zaútočil Udet v jeho kokpitu na francouzský Breguet, ale pozorovatel opětoval palbu a jeho střely přeťaly lanka řízení Udetova Fokkeru. Tomu se podařilo z neřiditelného stroje vyskočit na padáku. Z dostupné fotografie není jasné, zda zůstaly disky kol a vzpěry v černé barvě, nebo byly také přetřeny červenou barvou.

ROYAL CLASS
eduard

SE.5a

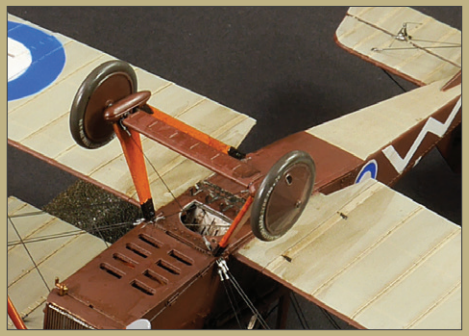
1/48 Dual Combo

postavil Frank Barkhofen
kat. č. R0015
Marking je stříkaný přes masky.



Použité doplňky:

648299	SE.5a guns (Brassin)
648318	propeller four-blade (hub only) (Brassin)
648319	SE.5a radiator - Hispano Suiza for 4blade prop (Brassin)
648333	SE.5a wheels (Brassin)



BEST BRASS AROUND

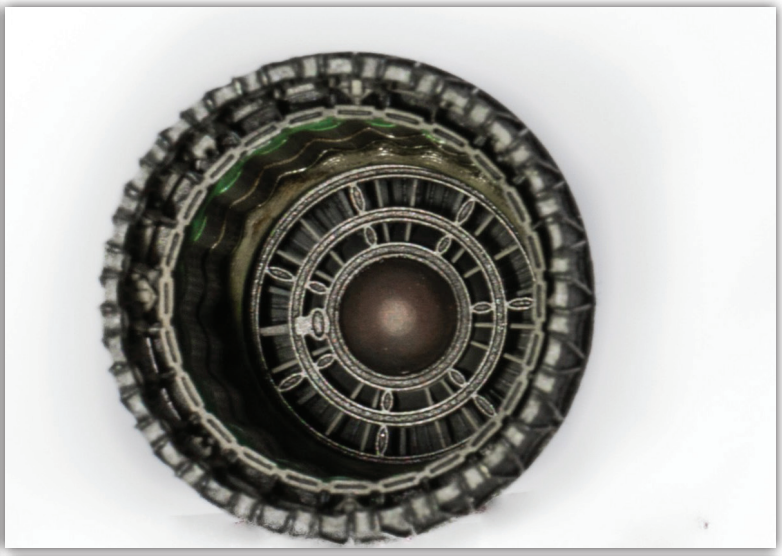
F-104G

HASEGAWA 1/48

Použité doplňky:

648174	F-104 exhaust nozzle early (Brassin)
648181	F-104 undercarriage wheels late (Brassin)
648525	F-104 C2 ejection seat (Brassin)

postavil Angelo Lodetti



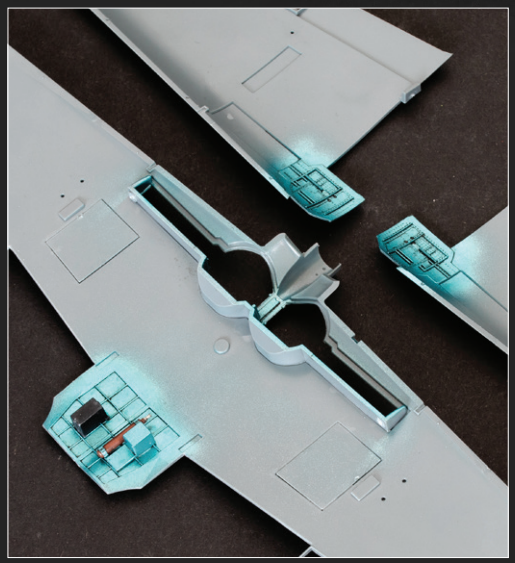
ProfiPACK edition

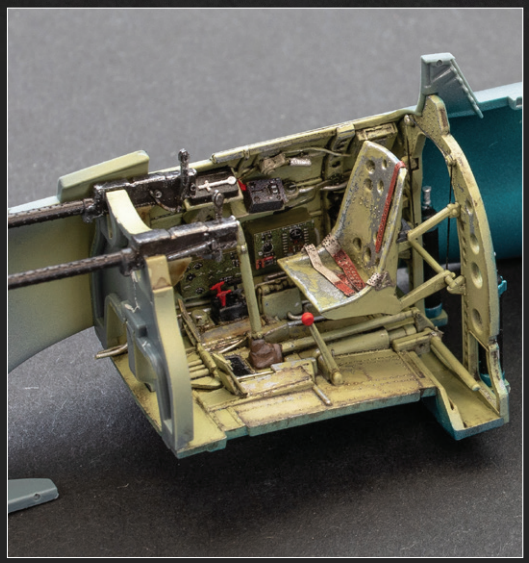
1/48 A6M2 Zero Type 21

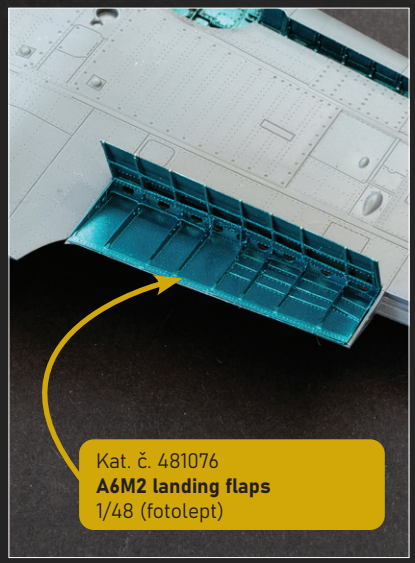
postavil Ignat Pomazkov
kat. č. 82212
marking D

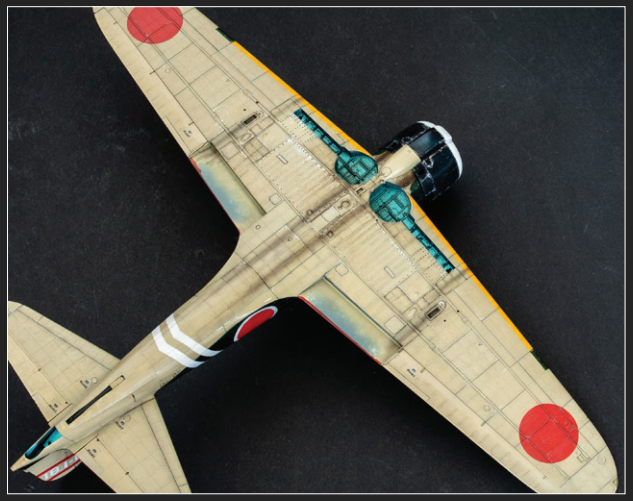
Použité doplňky:

481076 A6M2 landing flaps (fotolept)



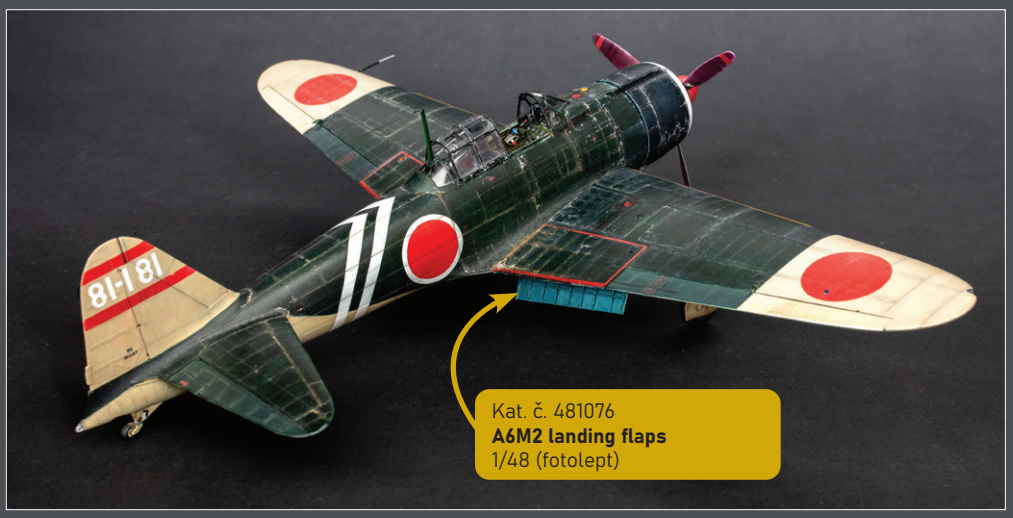






por. Kunio Kanzaki, velitel Hikōtai 311 v rámci Kōkūtai 381, základna Kendari, ostrov Celebes, květen 1944

Kōkūtai 381 byla založena v říjnu 1943 na základně Kendari na ostrovu Celebes. Jednalo se o smíšenou Kōkūtai se 48 stíhacími bombardéry (Hikōtai 602), 24 nočními stíhačkami (Hikōtai 902) a 48 stíhacími letouny v Hikōtai 311, jíž velel poručík Kanzaki. Se svou jednotkou během roku 1944 působil ze základen na ostrovech v Indonésii a na Filipínách. Jejich nejčastějšími protivníky byly americké armádní letouny. Kanzakiho jednotka pro útoky na nepřátelské bombardéry používala fosforové bomby určené proti vzdušným cílům. Kanzakiho letoun, vyrobený firmou Nakajima, byl v minulosti rekonstruován s různými barevnými markingy. Předpokládáme, že svislé ocasní plochy a část horních ploch křídla byly natřeny barvou spodních ploch. Příď motoru mohla být zbarvena i šedou nebo žlutou barvou. Z fotografie letounu není zcela zřejmé, zda jsou bílé pruhy na spodní části trupu spojeny. Mohlo se jednat o usnadnění vzájemné identifikace námořních a armádních letounů při bojích se spojeneckými stíhači. Dalším důvodem pro tuto kamufláž mohla být snadnější identifikace při nočních stíhacích letech. Například v noci z 12. na 13. ledna 1944 sestřelil por. Kanzaki a jeho wingman nad Balikpapanem B-24 z 380th BG. Ve stejné kamufláži horních a ocasních ploch jsou zbarveny i stroje Kōkūtai 331. Obě jednotky během části roku 1944 operovaly v jednom taktickém uskupení.



stránka produktu

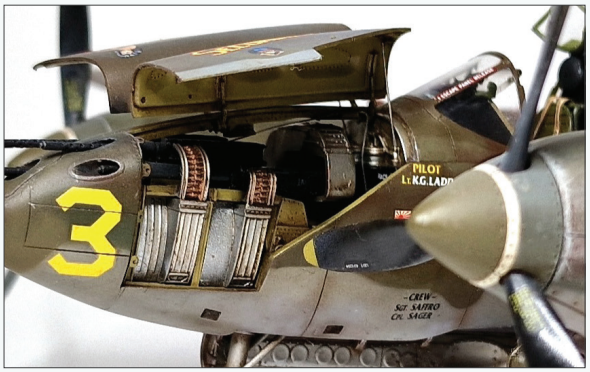
BEST BRASS AROUND

postavil Paolo Portuesi

P-38F 1/48 TAMIYA

Použité doplňky:

648515	P-38F/G wheels (Brassin)
648519	P-38F/G superchargers(Brassin)
648521	P-38F/G undercarriage legs BRONZE (Brassin)
648533	P-38F/G nose gun bay (Brassin)
648544	P-38F cockpit (Brassin)
EX667	P-38F/G TFace (maska)



2023 PLASTIC PARTY PŘEROV

VÝSTAVA PLASTIKOVÝCH A PAPÍROVÝCH MODELŮ

SOBOTA, 18.2.2023
RESTAURACE DUKLA, PŘEROV

KONTAKT A INFO

/PlasticPartyPrerov

vystavaprerov@email.cz

BIG ED (březen)

BIG33148	Bf 109G-2/4 1/32 Revell
BIG33149	Yak-9K 1/32 ICM
BIG49359	Mi-4 1/48 Trumpeter
BIG49360	Beaufort Mk.I PART I 1/48 ICM

BRASSIN (březen)

644201	Mi-24V black (Mi-35) LööK 1/48 Eduard/Zvezda
644202	Anson Mk.I Löök 1/48 Airfix
644203	F-35A LööK 1/48 Tamiya
635023	WWII German NOTEK headlights PRINT 1/35
635025	WWII German shovels PRINT 1/35
648828	F4F-4 engine PRINT 1/48 Eduard
648829	F4F-4 wheel bay PRINT 1/48 Eduard
648835	Anson Mk.I wheels 1/48 Airfix
648836	ACES II ejection seat lower handles PRINT 1/48
648837	F-16 ejection seat PRINT 1/48 Kinetic
648838	Mi-24V cockpit black (Mi-35) PRINT & SPACE 1/48 Eduard/Zvezda
648839	F-35A wheels 1/48 Tamiya
648840	Beaufort Mk.I guns PRINT 1/48 ICM
648841	Anson Mk.I radiators PRINT 1/48 Airfix
672308	P-39Q 500lb bomb PRINT 1/72 Arma Hobby
672309	P-39Q 75gal drop tank PRINT 1/72 Arma Hobby

LöökPlus (březen)

634031	Bf 109G-2 LööKplus 1/32 Revell
644197	Z-326 LööKplus 1/48 Eduard
644199	Buccaneer S.2C/D LööKplus 1/48 Airfix
644200	Beaufort Mk.I LööKplus 1/48 ICM

BIGSIN (březen)

SIN648100	F-35A armament 1/48 Tamiya
SIN648101	Fw 190A-8 ESSENTIAL 1/48 Eduard

644201
Mi-24V black (Mi-35) LööK
1/48 Zvezda

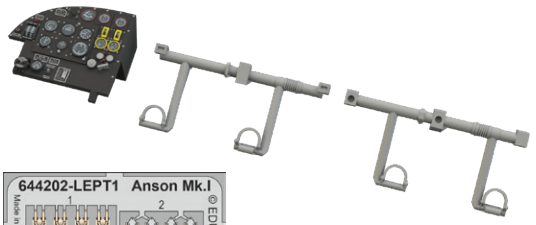
LööK sada - Brassinové barvené přístrojové desky a STEEL pásy na sedačky pro Mi-24V s černě zbarveným kokpitem (Mi-35) v měřítku 1/48.
Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu.
Doporučená stavebnice: Eduard / Zvezda

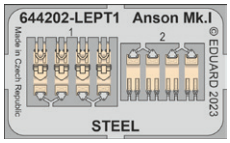
Sada obsahuje:
- resin: 2 součástky
- obtisk: ne
- lept: ano, barvený
- maska: ne

644202
Anson Mk.I Löök
1/48 Airfix

LööK sada - Brassinová barvená přístrojová deska a STEEL pásy na sedačky pro Anson Mk.I v měřítku 1/48. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu.
Doporučená stavebnice: Airfix

Sada obsahuje:
- resin: 1 součástka
- 3D tisk: 2 součástky
- obtisk: ne
- lept: ano, barvený
- maska: ne

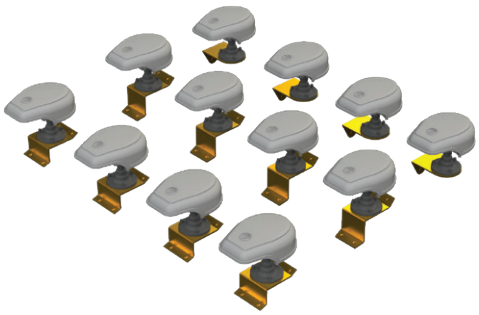




635023
WWII German NOTEK headlights PRINT
1/35

Brassinová sada - čelní světla NOTEK pro německá druhoválečná bojová vozidla v měřítku 1/35.
Sada obsahuje 12 čelních NOTEKů.
Vyrobeno přímým 3D tiskem.

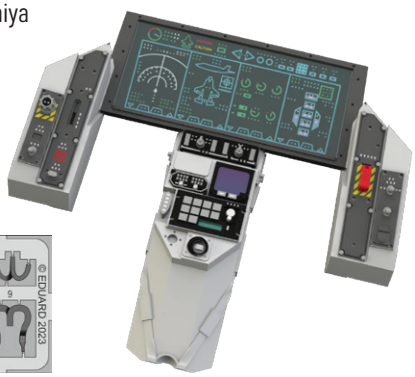
Sada obsahuje:
- 3D tisk: 12 součástek
- obtisk: ne
- lept: ano
- maska: ne

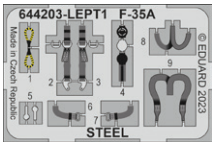


648203
F-35A LööK
1/48 Tamiya

LööK sada - Brassinová barvená přístrojová deska a STEEL pásy na sedačku pro F-35A v měřítku 1/48.
Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu.
Doporučená stavebnice: Tamiya

Sada obsahuje:
- resin: 1 součástka
- obtisk: ne
- lept: ano, barvený
- maska: ne





635025
WWII German shovels PRINT
1/35

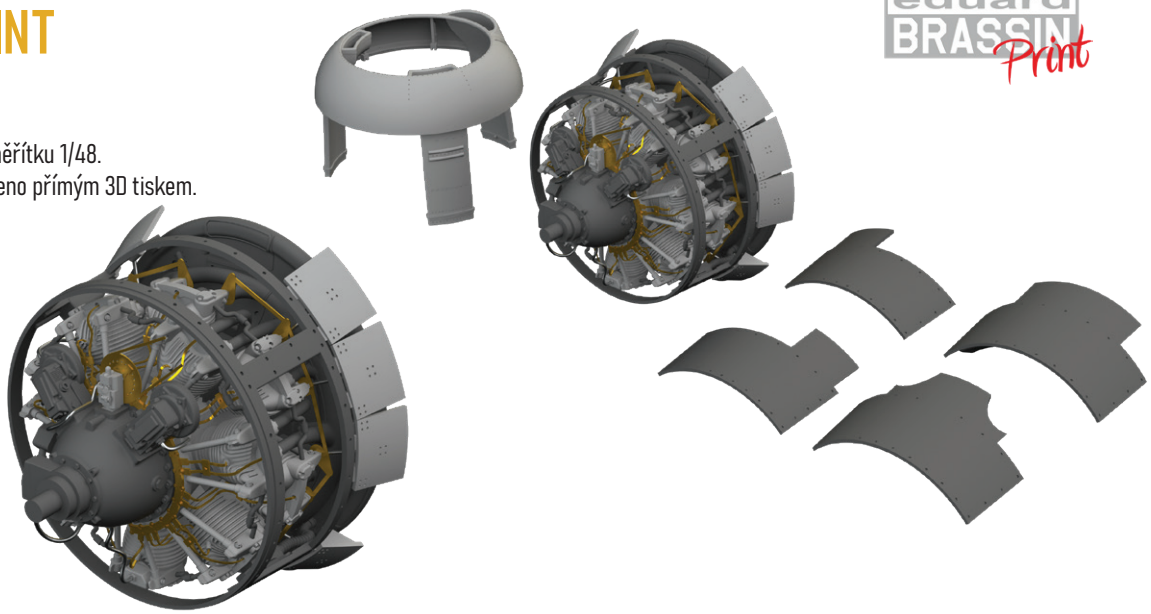
Brassinová sada - lopaty pro německá druhoválečná bojová vozidla v měřítku 1/35. Sada obsahuje 3 lopaty. Vyrobeno přímým 3D tiskem.

Sada obsahuje:
- 3D tisk: 3 součástky
- obtisk: ne
- lept: ano
- maska: ne

648828
F4F-4 engine PRINT
1/48 Eduard

Brassinová sada - motor pro F4F-4 v měřítku 1/48.
Sada obsahuje též kryty motoru. Vyrobeno přímým 3D tiskem.
Doporučená stavebnice: Eduard

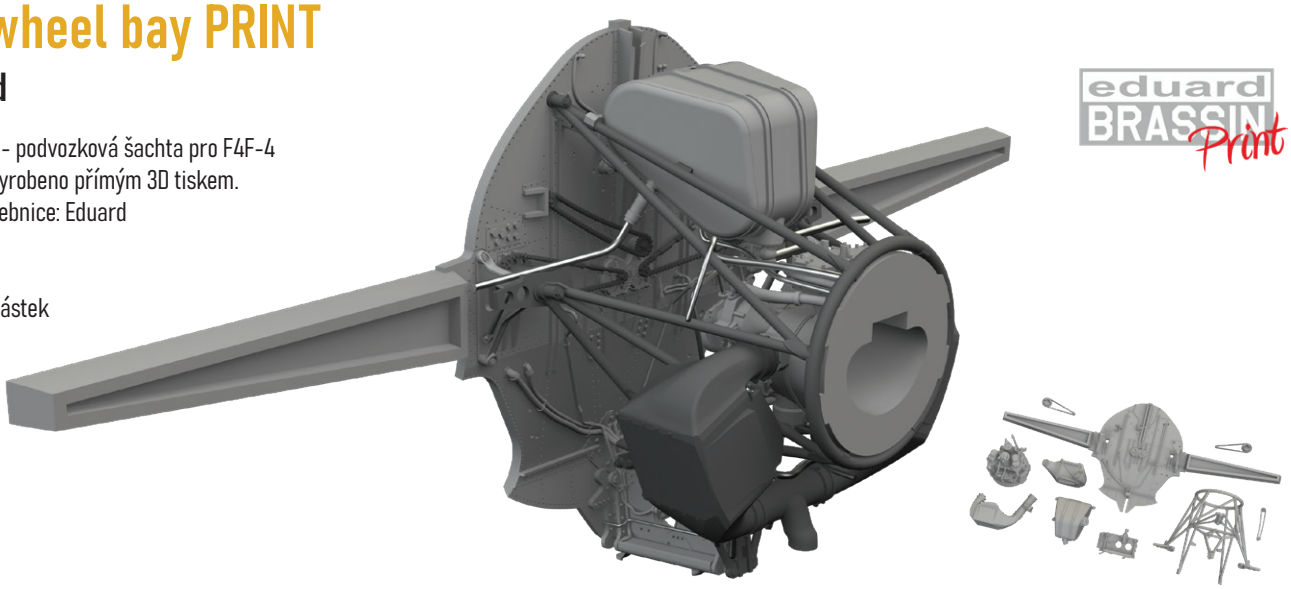
Sada obsahuje:
- 3D tisk: 35 součástek
- obtisk: ne
- lept: ano
- maska: ne



648829
F4F-4 wheel bay PRINT
1/48 Eduard

Brassinová sada - podvozková šachta pro F4F-4 v měřítku 1/48. Vyrobeno přímým 3D tiskem.
Doporučená stavebnice: Eduard

Sada obsahuje:
- 3D tisk: 10 součástek
- obtisk: ne
- lept: ne
- maska: ne



648835

Anson Mk.I wheels

1/48 Airfix

Brassinová sada - kola podvozku pro Anson Mk.I v měřítku 1/48. Sada obsahuje kola hlavního podvozku a ostruhové kolo. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: Airfix

Sada obsahuje:
- resin: 3 součástky
- obtisk: ne
- lept: ne
- maska: ano

648836

ACES II ejection seat lower handles PRINT

1/48 ICM

Brassinová sada - barvená spodní madla pro vystřelovací sedačky ACES II v měřítku 1/48. Sada obsahuje 5 madel. Vyrobeno přímým 3D tiskem.

Sada obsahuje:
- 3D tisk: 5 součástek,
- obtisk: ne,
- lept: ne,
- maska: ne.

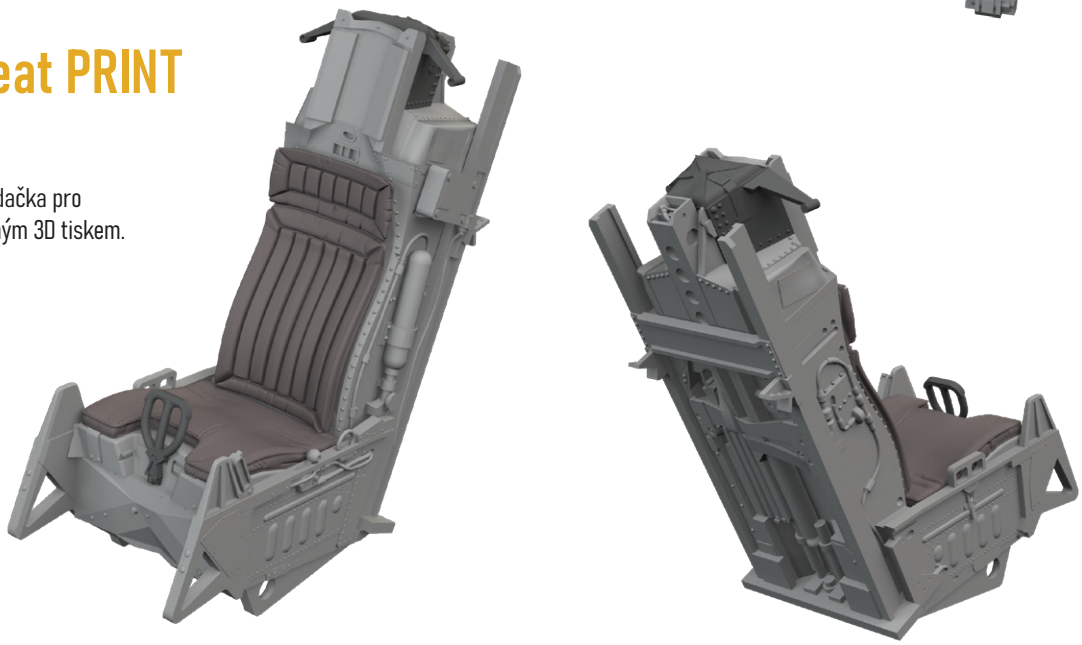
648837

F-16 ejection seat PRINT

1/48 Kinetic

Brassinová sada - vystřelovací sedačka pro F-16 v měřítku 1/48. Vyrobeno přímým 3D tiskem. Doporučená stavebnice: Kinetic

Sada obsahuje:
- 3D tisk: 5 součástek
- obtisk: ano
- lept: ano, barvený
- maska: ne



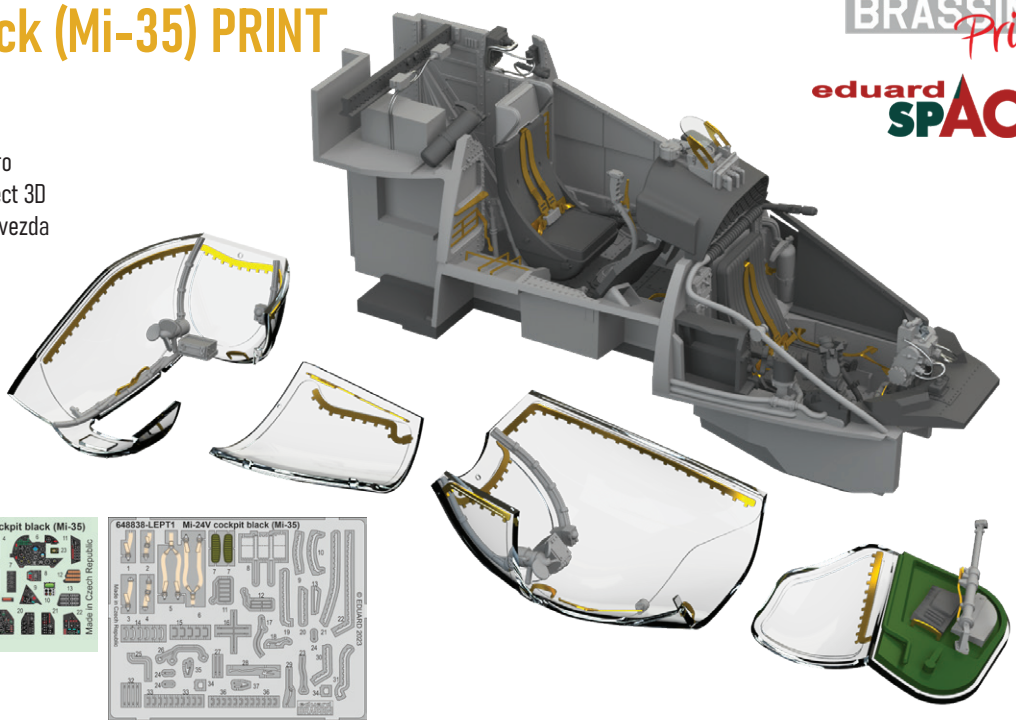
648838

Mi-24V cockpit black (Mi-35) PRINT

1/48 Eduard/Zvezda

Brassinová sada - černě zbarvený kokpit pro Mi-24V (Mi-35) v měřítku 1/48. Made by direct 3D printing. Doporučená stavebnice: Eduard / Zvezda

Sada obsahuje:
- 3D tisk: 10 součástek
- resin: 46 součástek
- obtisk: ne
- lept: ano, barvený
- maska: ne
- SPACE 3D obtisk: ano



648839

F-35A wheels

1/48 Tamiya

Brassinová sada - kola podvozku pro F-35A v měřítku 1/48. Sada obsahuje kola hlavního podvozku a příďové kolo. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: Tamiya

Sada obsahuje:
- resin: 3 součástky
- obtisk: ne
- lept: ne
- maska: ano

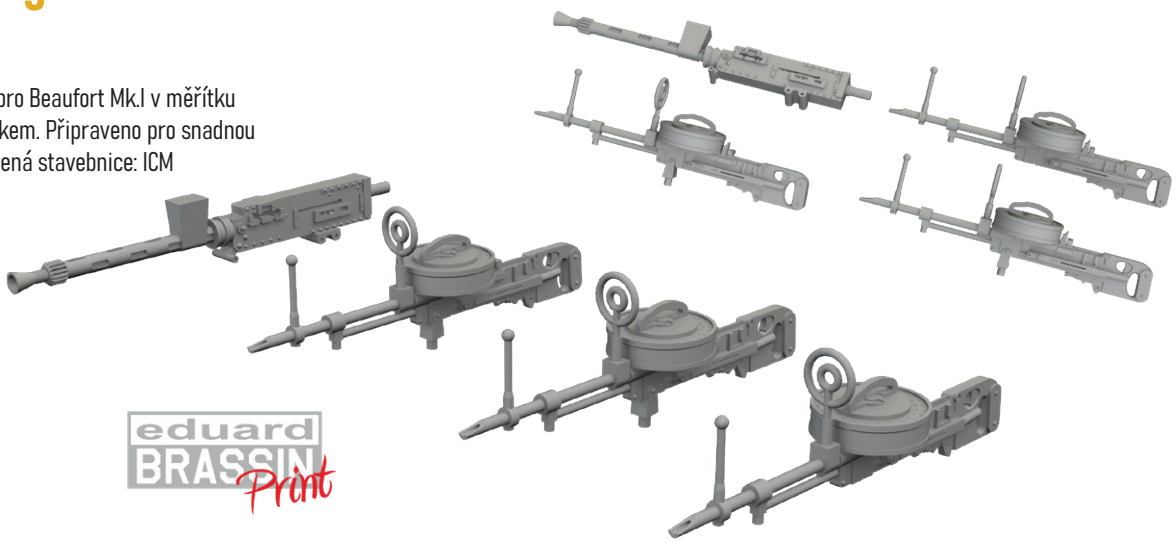
648840

Beaufort Mk.I guns PRINT

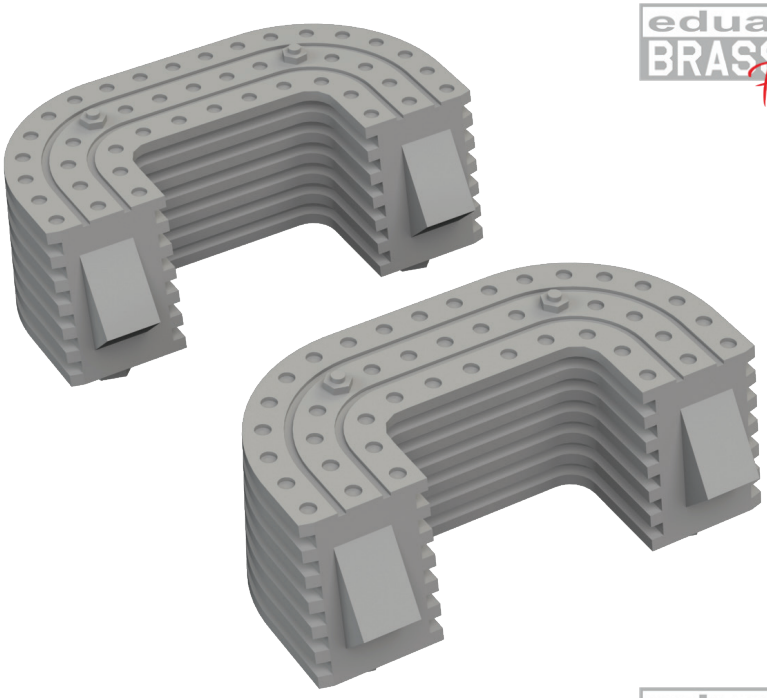
1/48 ICM

Brassinová sada - kulomety pro Beaufort Mk.I v měřítku 1/48. Vyrobeno přímým 3D tiskem. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: ICM

Sada obsahuje:
- 3D print: 4 součástky
- obtisk: ne
- lept: ne
- maska: ne



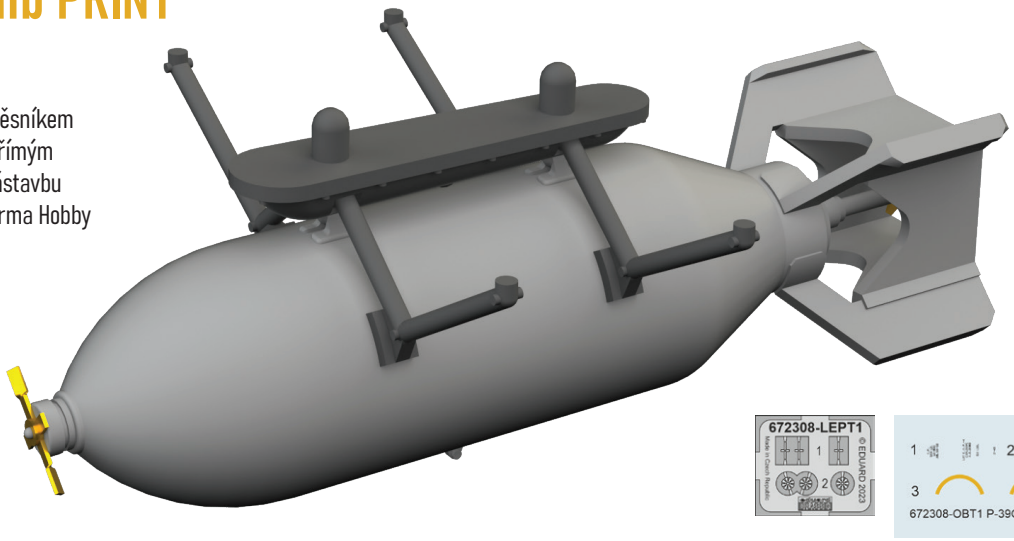
648841
Anson Mk.I radiators PRINT
1/48 Airfix



Brassinová sada - chladiče pro Anson Mk.I v měřítku 1/48. Sada obsahuje dva chladiče. Vyrobeno přímým 3D tiskem. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: Airfix

Sada obsahuje:
- 3D tisk: 2 součástky
- obtisk: ne
- lept: ne
- maska: ne

672308
P-39Q 500lb bomb PRINT
1/72 Arma Hobby



Brassinová sada - 500lb puma se závěsníkem pro P-39Q v měřítku 1/72. Vyrobeno přímým 3D tiskem. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: Arma Hobby

Sada obsahuje:
- 3D tisk: 2 součástky
- obtisk: ano
- lept: ano
- maska: ne

672309
P-39Q 75gal drop tank PRINT
1/72 Arma Hobby

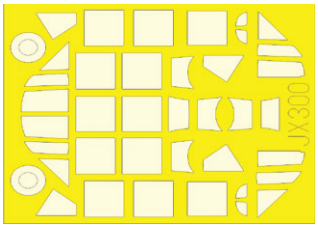
Brassinová sada - 75gal přídavná palivová nádrž se závěsníkem pro P-39Q v měřítku 1/72. Vyrobeno přímým 3D tiskem. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: Arma Hobby

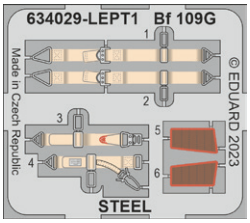
Sada obsahuje:
- 3D tisk: 3 součástky
- obtisk: ne
- lept: ne
- maska: ne

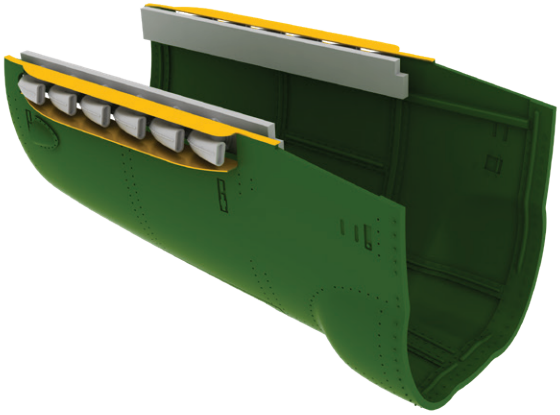
634031
Bf 109G-2 LööKplus
1/32 Revell

Soubor 4 sad pro Bf 109G-2 v měřítku 1/32.
Doporučená stavebnice: Revell

- sada LööK (barvená Brassin palubní deska + Steelbelts)
- TFace maska pro barvení
- výfuky
- kola podvozku



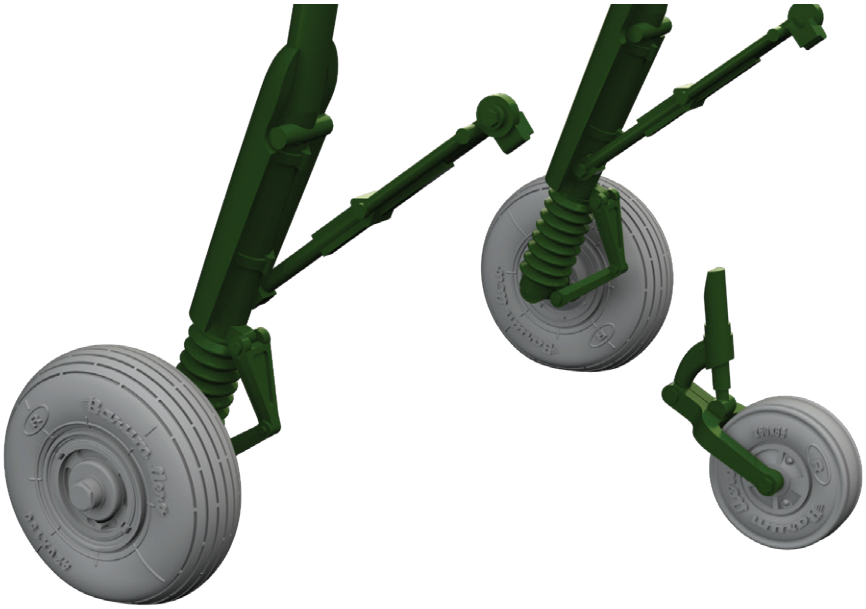


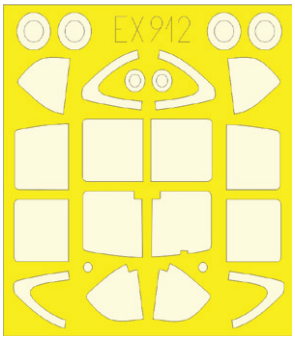


644197
Z-326 LööKplus
1/48 Eduard

Soubor 3 sad pro Z-326 v měřítku 1/48.
Doporučená stavebnice: Eduard

- sada LööK (barvená Brassin palubní deska + Steelbelts)
- TFace maska pro barvení
- kola podvozku





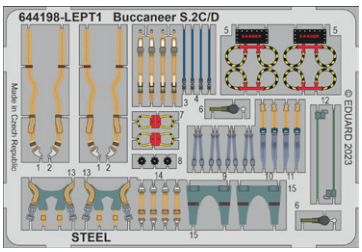
644199

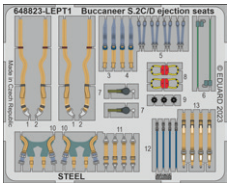
Buccaneer S.2C/D LööKplus

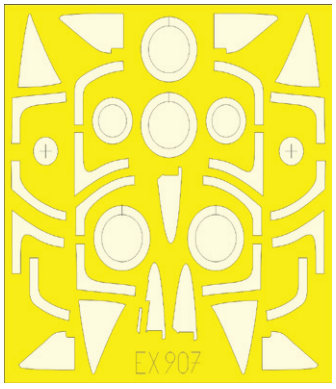
1/48 Airfix

Soubor 4 sad pro Buccaneer S.2C/D v měřítku 1/48.
Doporučená stavebnice: Airfix

- sada LööK (barvená Brassin palubní deska + Steelbelts)
- TFace maska pro barvení
- vystřelovací sedačky
- kola podvozku



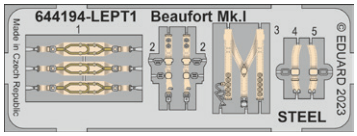


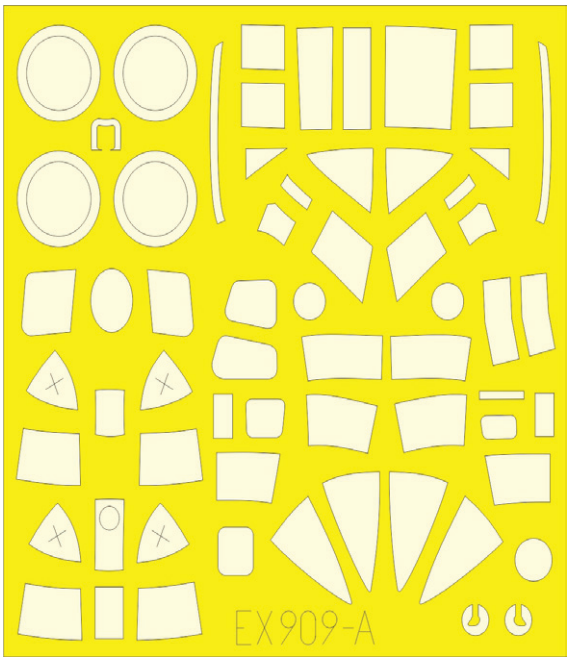


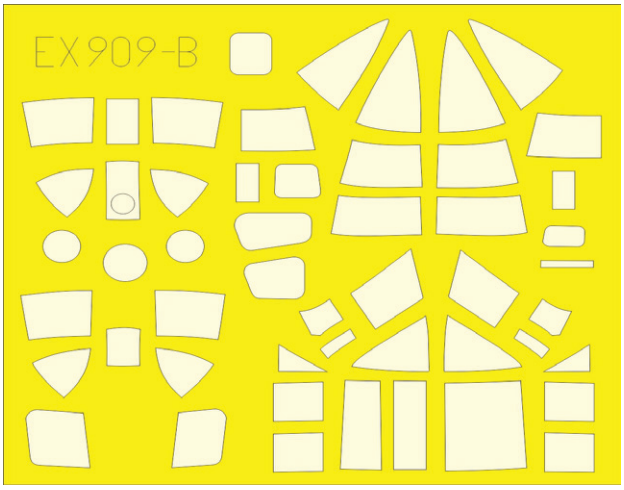
644200
Beaufort Mk.I LööKplus
1/48 ICM

Soubor 3 sad pro Beaufort Mk.I v měřítku 1/48.
Doporučená stavebnice: ICM

- sada LööK (barvená Brassin palubní deska + Steelbelts)
- TFace maska pro barvení
- kola podvozku







SIN648100

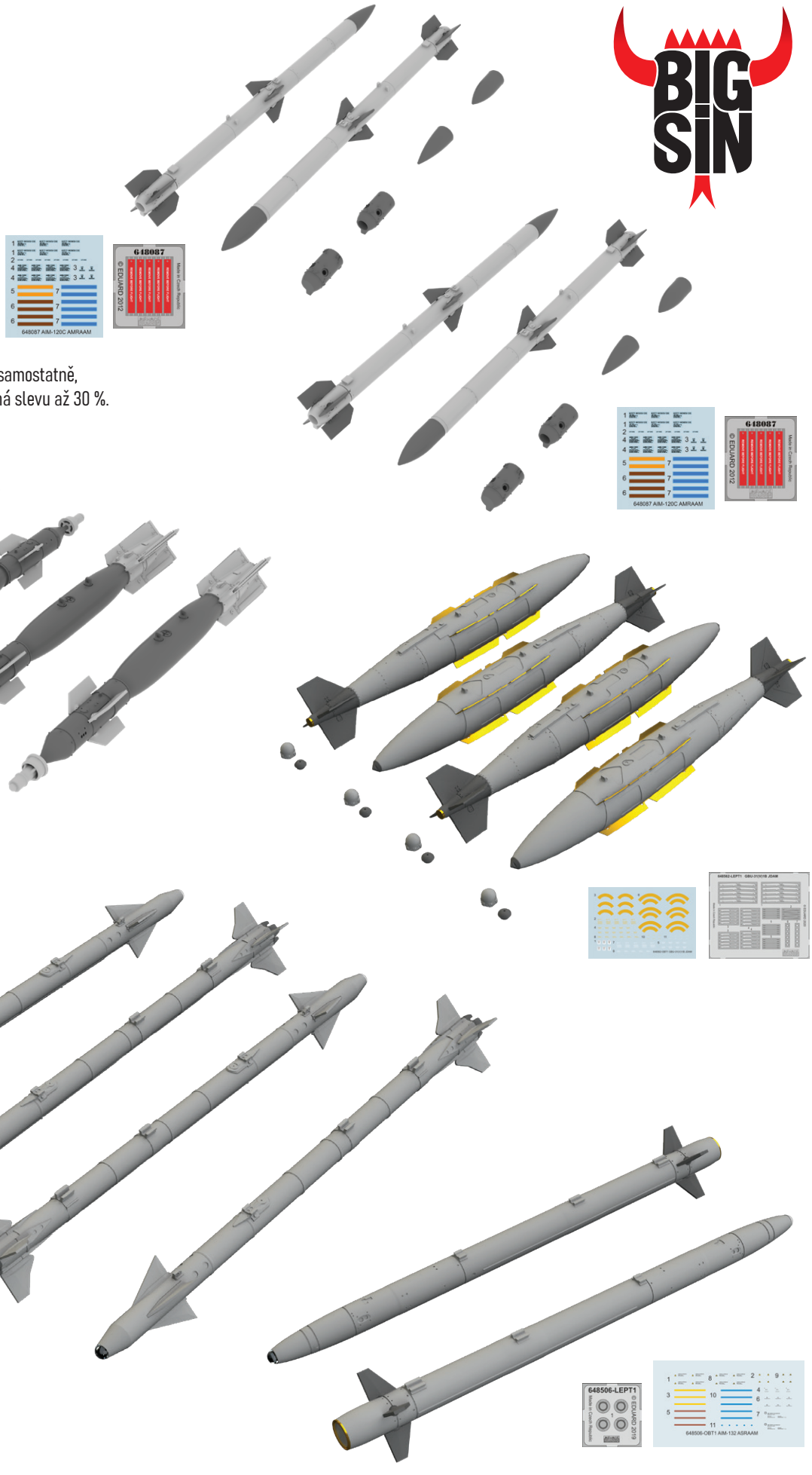
F-35A armament

1/48 Tamiya

Soubor 6 sad pro F-35A v měřítku 1/48.
Doporučená stavebnice: Tamiya

- AIM-120C AMRAAM (2 sady)
- AIM-9X
- AIM-132 ASRAAM
- GBU-12 bomb
- GBU-31(V)1/B JDAM

Všechny sady v této kolekci jsou dostupné samostatně, ovšem jejich spojení v edici BIG SIN znamená slevu až 30 %.



SIN648101

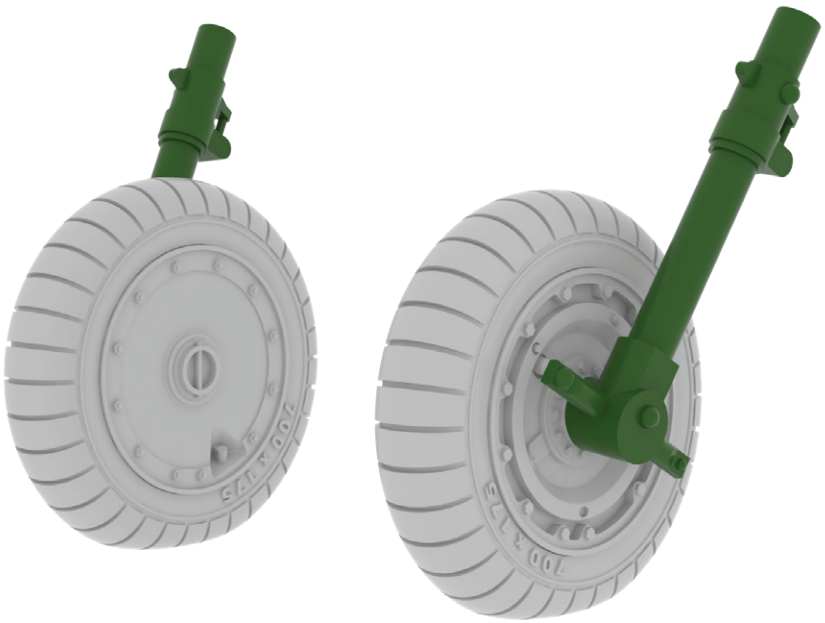
Fw 190A-8 ESSENTIAL

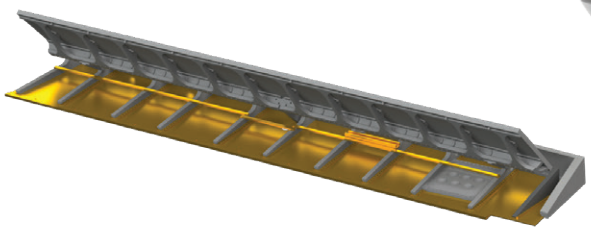
1/48 Eduard

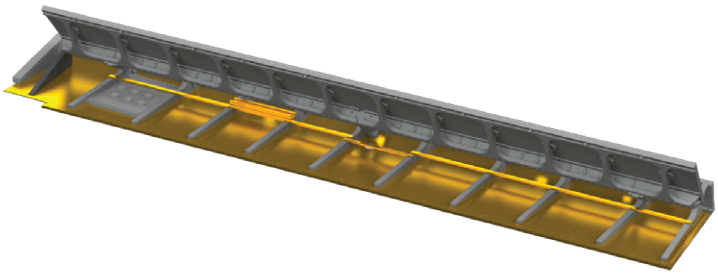
Soubor 4 sad pro Fw 190A-8 v měřítku 1/48.
Doporučená stavebnice: Eduard

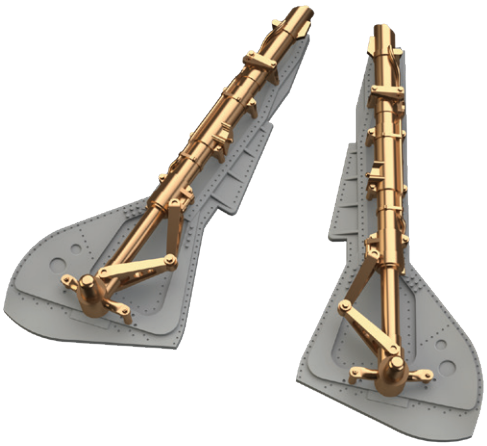
- kola podvozku
- podvozkové nohy BRONZ
- přistávací klapky PRINT
- kokpit PRINT

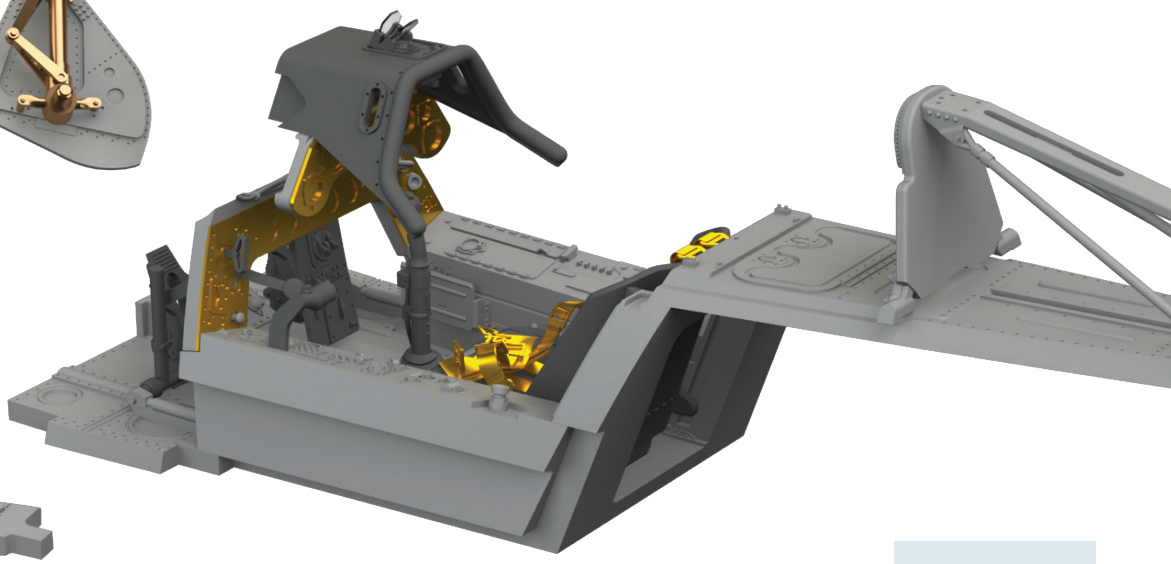
Všechny sady v této kolekci jsou dostupné samostatně,
ovšem jejich spojení v edici BIG SIN znamená slevu až 30 %.

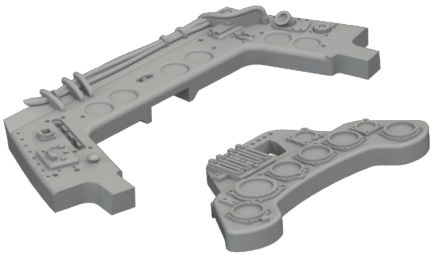


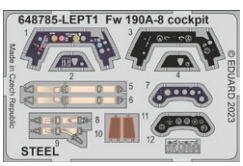












FOTOLEPTY

53291	USS Alaska CB-1 part 3	1/350	Hobby Boss
23036	Spitfire Mk.IXc	1/24	Airfix
23037	Spitfire Mk.IXc	1/24	Airfix
32481	Hurricane Mk.IIb landing flaps	1/32	Revell
321006	Hurricane Mk.IIb	1/32	Revell
481101	B-25J bomb bay	1/48	HKM
481102	B-24D exterior	1/48	Revell
481103	MiG-21bis exterior	1/48	Eduard
491332	F-35A	1/48	Tamiya
491334	F-16A MLU	1/48	Kinetic
491336	B-25J glazed nose	1/48	HKM
491338	B-24D cockpit	1/48	Revell
491339	B-24D nose interior	1/48	Revell
72728	C-130J exterior	1/72	Zvezda
72729	Bf 110G-2	1/72	Eduard
73794	C-130J interior	1/72	Zvezda
73795	C-130J cargo floor	1/72	Zvezda
73796	C-130J cargo seatbelts	1/72	Zvezda
73797	C-130J cargo interior	1/72	Zvezda

ZOOMY

33343	Hurricane Mk.IIb	1/32	Revell
33344	Hurricane Mk.IIb seatbelts STEEL	1/32	Revell
FE1334	F-16A MLU	1/48	Kinetic
FE1335	F-16A MLU seatbelts STEEL	1/48	Kinetic
FE1336	B-25J glazed nose	1/48	HKM
FE1337	B-25J glazed nose seatbelts STEEL	1/48	HKM
FE1338	B-24D	1/48	Revell
FE1339	B-24D seatbelts STEEL	1/48	Revell
SS794	C-130J	1/72	Zvezda
SS798	Bf 110G-2 Weekend	1/72	Eduard

MASKY

LX007	Spitfire Mk.IXc	1/24	Airfix
LX008	Spitfire Mk.IXc TFace	1/24	Airfix
JX305	Hurricane Mk.IIb	1/32	Revell
JX306	Hurricane Mk.IIb TFace	1/32	Revell
EX925	B-25J glazed nose	1/48	HKM
EX926	B-25J glazed nose TFace	1/48	HKM
EX927	B-24D TFace	1/48	Revell
EX928	B.534 IV. serie TFace	1/48	Eduard
EX929	F-16A MLU	1/48	Kinetic
EX930	F-16A MLU TFace	1/48	Kinetic
EX931	F-35A RAM coating early	1/48	Tamiya
EX932	Mi-8MT	1/48	Zvezda
EX933	Mi-8MT TFace	1/48	Zvezda
CX643	C-130J	1/72	Zvezda
CX644	Bf 110G-2	1/72	Eduard

SPACE

3DL32012	Hurricane Mk.IIb SPACE	1/32	Revell
3DL32013	Spitfire Mk.IXc SPACE	1/24	Airfix
3DL48107	F-16A MLU SPACE	1/48	Kinetic
3DL48108	B.534 IV. serie SPACE	1/48	Eduard
3DL48109	F-35A SPACE	1/48	Tamiya
3DL48110	B-24D SPACE	1/48	Revell
3DL48111	B-25J glazed nose SPACE	1/48	HKM
3DL48112	Mi-8MT SPACE	1/48	Zvezda

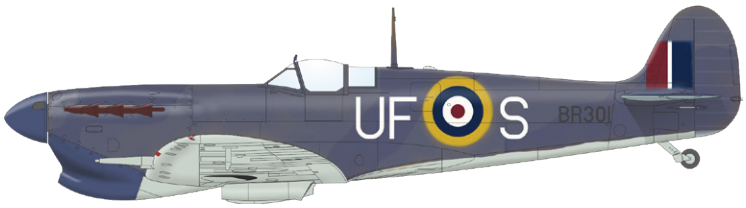
OBTISKY

D48110	B-25J stencils	1/48	HKM
D48111	Su-25 Russian stencils	1/48	Zvezda

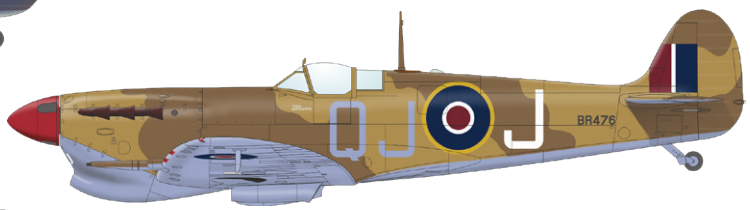
Spitfire Mk.Vc TROP

#82126

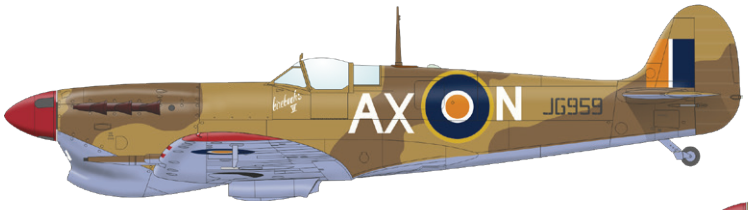
1/48



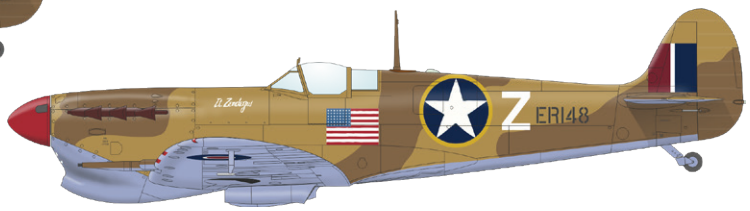
BR301, Sgt. George F. Beurling,
No. 249 Squadron, RAF Hal Far, Malta,
červenec 1942



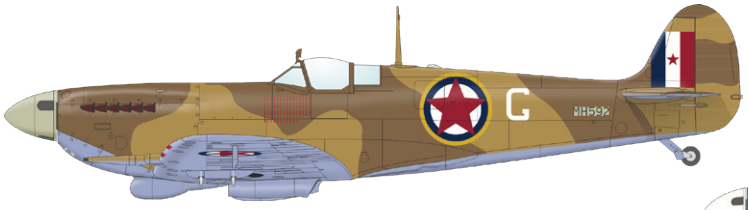
BR476, S/Ldr Jefferson H. Wedgwood,
No. 92 Squadron, RAF LG. 173, Egypt,
srpen–říjen 1942



JG959, Lt. McClellan E. S. Robinson,
No. 1 Squadron SAAF, Ben Gardane,
Tunis, duben 1943



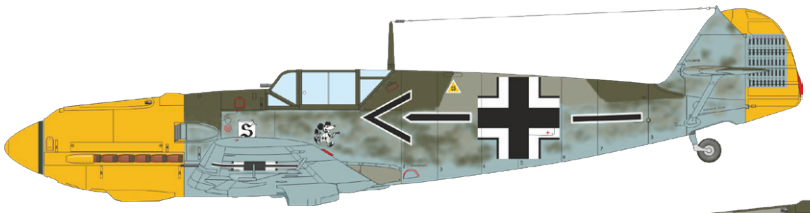
Lt. Luis T. Zendegui, 2nd FS, 52nd FG, 12th AF,
La Sabala, Tunisko, zima 1942–1943



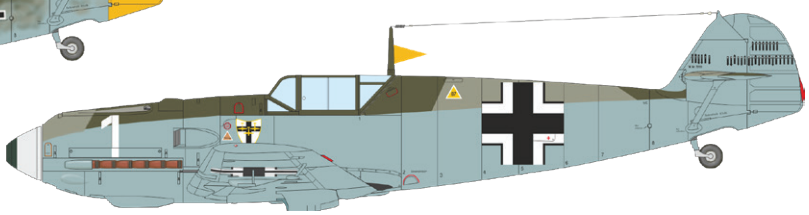
MH592, S/Ldr Hinko Šoić, NOVJ No. 352
(Yugoslav) Squadron, Vis, Jugoslávie,
leden–únor 1945

A58-137 (EE835), F/Lt David H. Hopton,
No. 79 Squadron RAAF, Kiriwina,
Trobriandovy ostrovy, říjen 1943

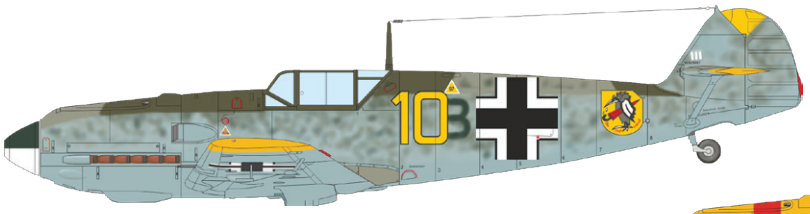
Bf 109E-4 #7033 1/72



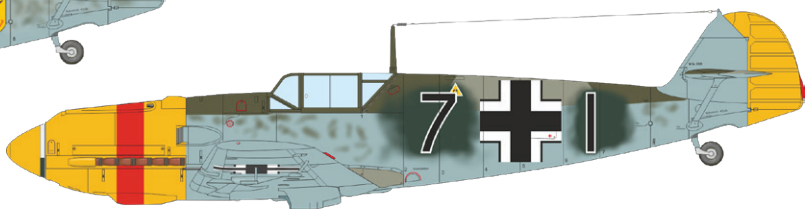
WNr. 5819, Obstlt. Adolf Galland,
JG 26, Audembert, Francie,
říjen–prosinec 1940



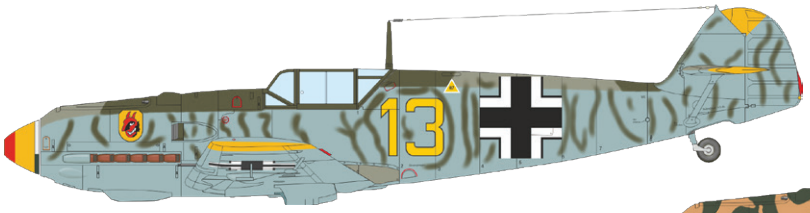
WNr. 1559, Hptm. Wilhelm Balthasar, 7./JG 27,
Carquebut, Francie, červenec 1940



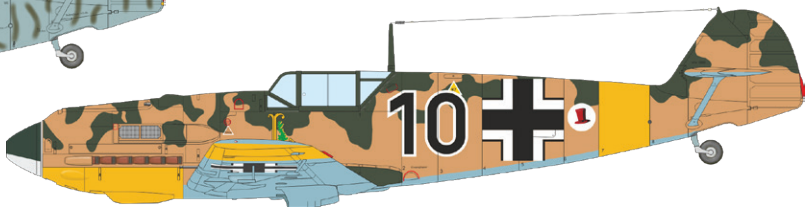
WNr. 5587, Ofw. Fritz Beeck,
6./ JG 51, Wissant, Francie, srpen 1940



WNr. 5901, Oblt. Walter Fiel, 8./JG 53,
Le Touquet-Etaples, Francie, září 1940

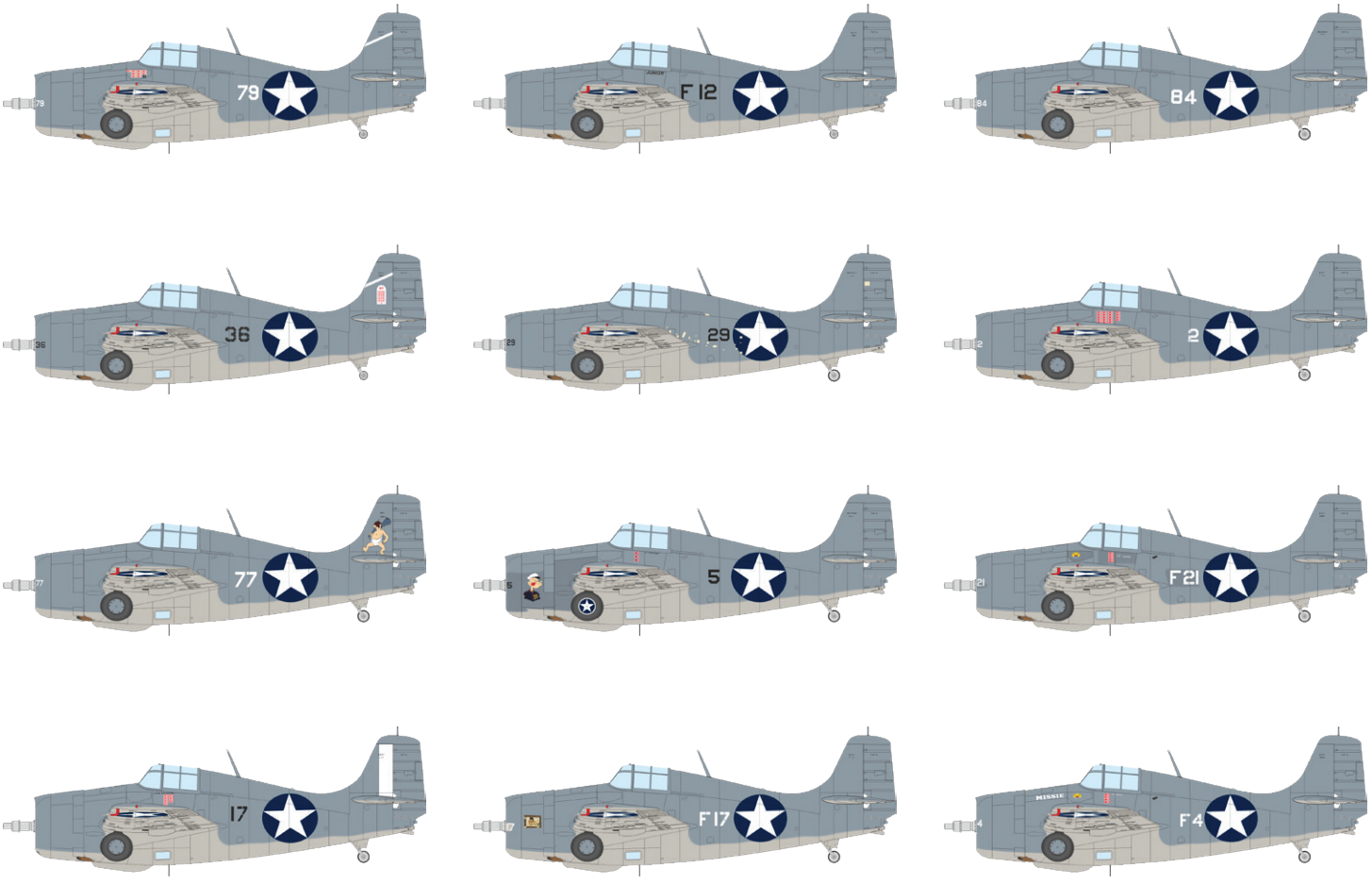


Lt. Josef Eberle, 9./JG 54,
Nizozemsko, srpen 1940

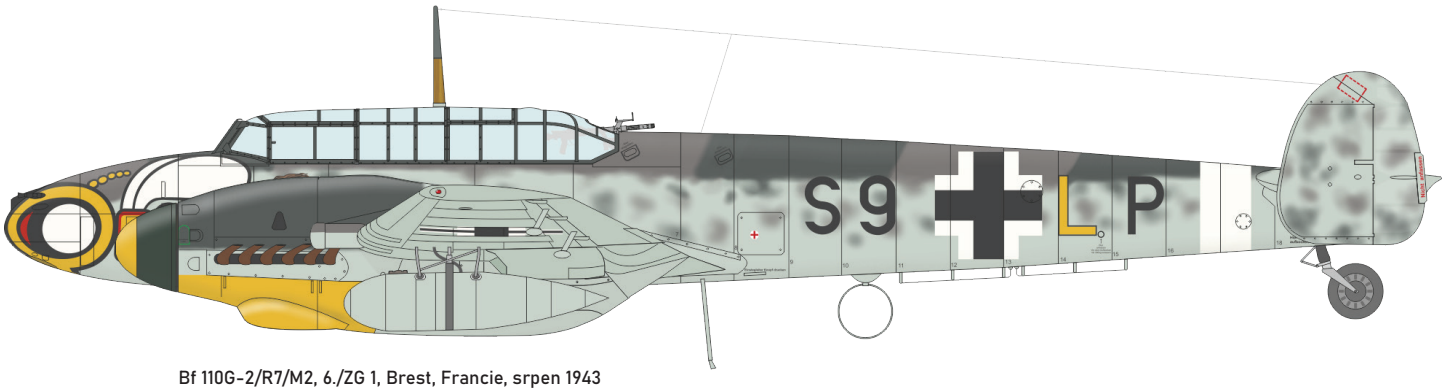


WNr. 2060, Lt. Hans Guse, 2.(J)/LG 2, Tudora,
SSSR (nyní Moldavsko), červenec 1941

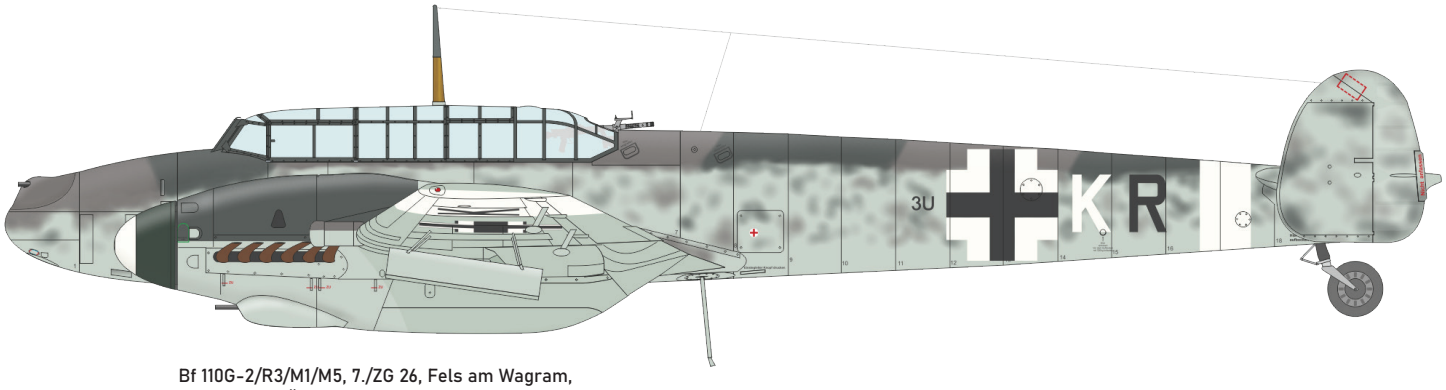
GUADALCANAL Dual Combo #11170 1/48



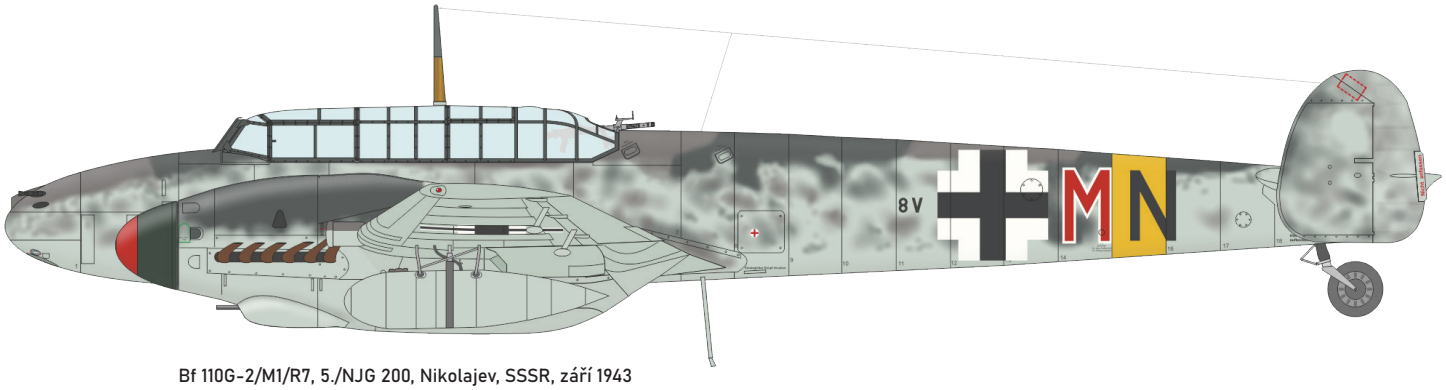
Bf 110G-2 #7468 WEEKEND edition 1/72



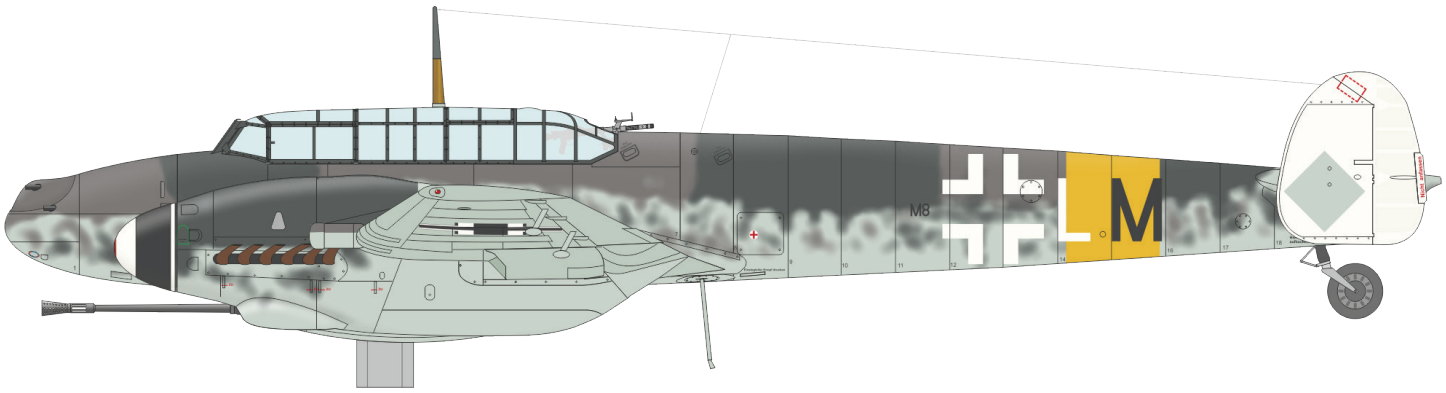
Bf 110G-2/R7/M2, 6./ZG 1, Brest, Francie, srpen 1943



Bf 110G-2/R3/M1/M5, 7./ZG 26, Fels am Wagram, Rakousko, květen 1944



Bf 110G-2/M1/R7, 5./NJG 200, Nikolajev, SSSR, září 1943



Bf 110G-2/R1/M5, 4./ZG 76, Wertheim, Německo, říjen 1943

Avia B.534 IV. serie

ProfiPACK edition

1/48 #8192

Reedice

B.534.208, 36. letka, Letecký pluk 2, letiště Olomouc, Československo, podzim 1937

B.534.186, 34. letka, Letecký pluk 4, letiště Hradec Králové, Československo, léto 1937

B.534.186, 45. letka, Letecký pluk 3, letiště Piešťany, Československo, červenec 1938

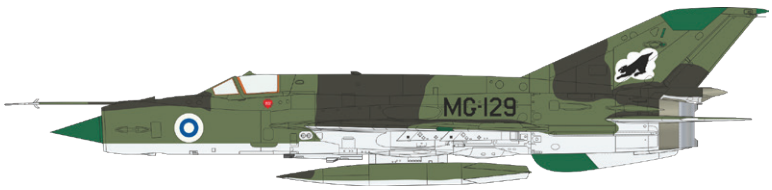
B.534.217, Kombinovaná letka Slovenského národního povstání, letiště Tri Duby, Slovensko, září 1944

MiG-21bis

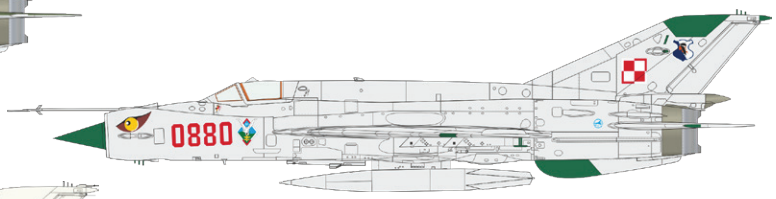
ProfiPACK edition

1/48 #8232

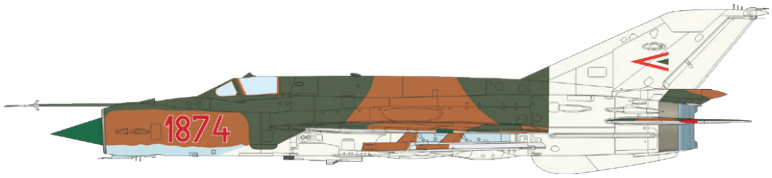
Reedice



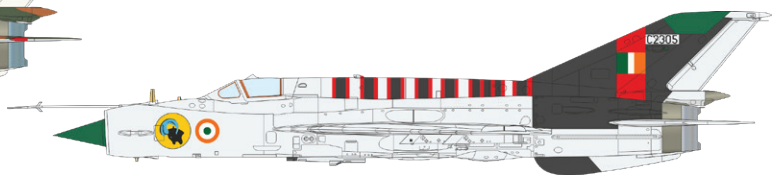
MiG-21bis, MG129, Izdelye 75A, 31st Fighter Squadron, Kuopio, Finsko, 1980 – 1981



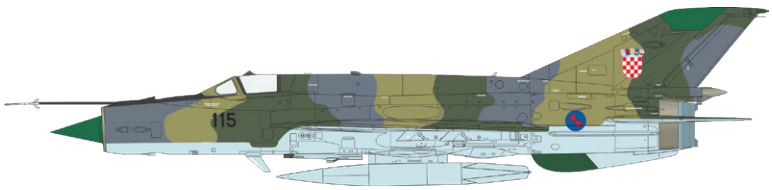
MiG-21bis, 0880, 1st Air Division of Polish Navy, late 90´s, Gdynia – Babie Doly, Polsko, konec 1997



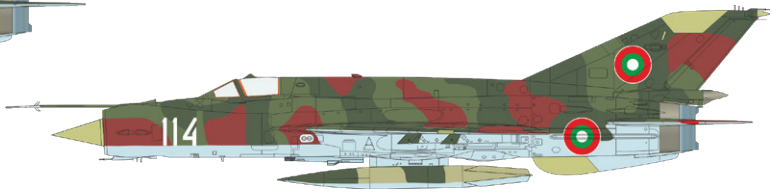
MiG-21bis, 1874, Izdelye 75B, 47th Combat Air Regiment, Griff Squadron, Pápa, Maďarsko, 1991



MiG-21bis, C2305, Tactics & Air Combat Development Establishment, Jamnagar, Indie, září 1986



MiG-21bis D, 115, Izdelye 75A, 22nd Fighter Squadron, Pula airbase, Chorvatsko, 2008



MiG-21bis, 114, Izdelye 75B, 3rd Air Base, Graf Ignatevo, Bulharsko, 2002

Tail End Charlie

KOMPROMISY

Letadlo je obvykle výsledkem konstrukčního procesu, který je kompromisem mezi jeho účelem, dostupnou pohonnou jednotkou, aktuální úrovní informací o aerodynamice a dalších faktorů. Za více než sto let vývoje letadel se znalosti jejich konstruktérů neustále posunovaly a návrhy letounů byly pochopitelně poplatné úrovni technických znalostí v době jejich vzniku. Použil jsem slovo „obvykle“, protože vznikly i letecké konstrukce, které byly značně neortodoxní a aerodynamika u nich nehrála podstatnou roli. Síla motoru převážila.

Vytvořit věrnou zmenšeninu letounu také není snadná konstruktérská disciplína. Chápu tu část modelářů, která touží po co nejdokonalejší shodě modelu se vzorem. Problém je v tom, co přesně je ten vzor.

Když kolegyně a kolegové připravují novou stavebnici letadla, tak v ideálním případě pracují s původní výrobní dokumentací, kvalitními fotografiemi a pro ověření i s 3D skenem skutečného stroje. Historické letouny, jež skenujeme, si pečlivě vybíráme. V muzeích hledáme kusy v co nejpůvodnějším stavu. Pokud je to ale třeba větroň L-13 Blaník, který chystáme v měřítku 1/48, je to daleko snadnější a prostě zajedeme se skenerem k sousedům na letiště.

Někdy jsou však letadla v muzeích opravována, nebo doplňována o chybějící části. A ne ve všech případech se jedná o přesnou náhradu původního dílu. Převzít něco takového do 3D konstrukce pochopitelně nechceme. Tím nechci naznačovat, že by muzejní technici odvedli špatnou práci. Často jsou ve složité situaci, protože pro danou část letounu dokumentace chybí a z historických fotografií se někdy těžce odvozuje komplikovaný zakřivený tvar určité chybějící části.

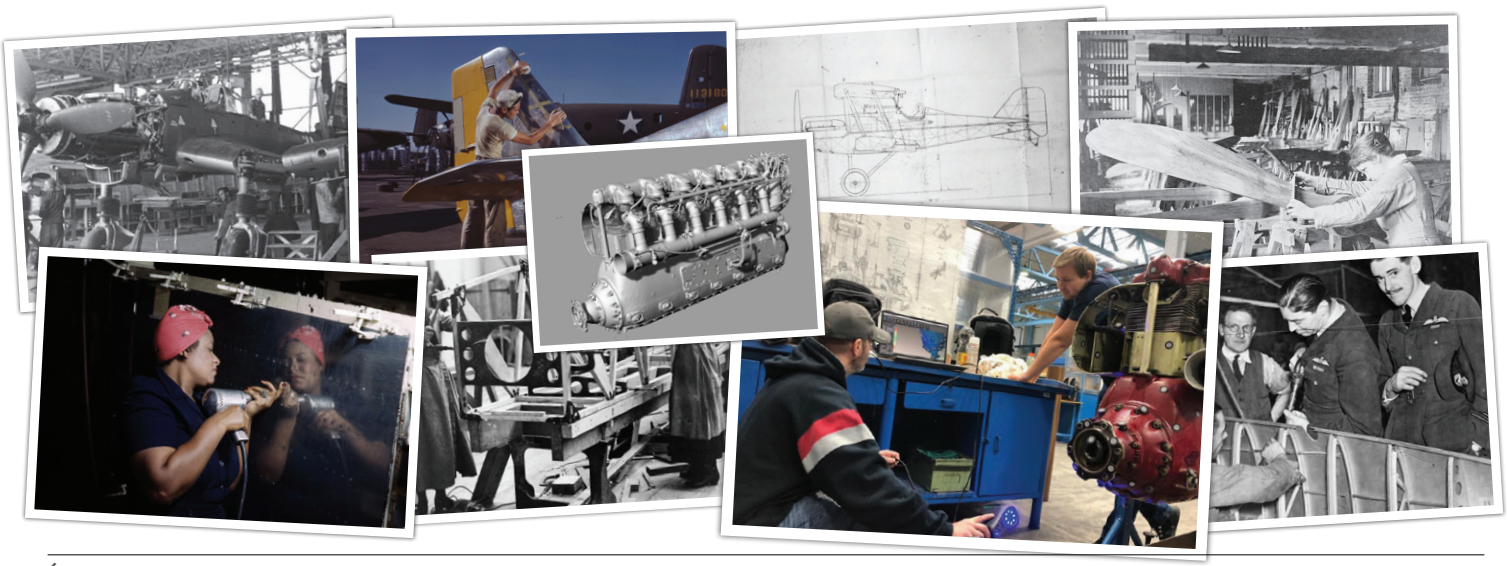
My jsme také ve složité situaci, pokud výrobní dokumentace nebo letoun v původním stavu k dispozici nejsou, nebo je máme dostupné jen v částečné podobě. V tom případě studujeme historické fotografie, snímky vraků, dochované části letounů a výkresy zpracované leteckými badateli. Výsledek je tak naší nejlepší interpretací, která je poplatná aktuálnímu stavu poznání.

To je ale náročná disciplína. Kvalita podkladů se totiž postupem času mění, včetně těch výkresů v publikacích. Pokud někdo stavebnici určitého letadla připravoval třeba před třiceti lety, měl k dispozici jiné podklady, než máme v ruce dnes my. A za dalších deset dvacet let budou znalosti o daném typu asi zase o něco dál.

Ke stavebnicím vyrobeným v minulosti je tedy dobré přistupovat s určitou tolerancí a nadhledem. I z nich se dá obvykle postavit krásný model. Minulý týden jsem viděl moc pěkně postavený Ki-61 Tony v měřítku 1/48 od firmy Arii. Tato stavebnice vznikla v roce 1972 a má krásně nýtovaný povrch. Z tohoto období mezi mé oblíbené kousky patří třeba Ki-43 nebo Ki-45 od firmy Nichimo. Za půl století od jejich vzniku se o těchto letounech asi objevily nové informace a konstruktéři těchto stavebnic by třeba něco vyřešili jiným způsobem. Ale to podle mě není podstatné. Jsou to prostě krásné kousky. Tím jsem však trochu odbočil od mé úvahy nad postupem poznání v čase. Chtěl bych ještě zmínit relativitu platnosti podkladů. Ony si totiž často do určité míry odporují. Výrobní dokumentace nemusí přesně odpovídat stavu, v jakém letoun opustil továrnu. Jde o to, že při výrobním procesu mohlo docházet ke změnám. Výrobní přípravky mohly být modifikovány, některé detaily letounu se změnily a do původní dokumentace se změny již nepromítly. Ani 3D sken letounu, který je zachovalý v původním stavu, nemusí být zcela přesný. Pokud se jedná o letadlo, jež prošlo delším provozem, tak obvykle leccos zažilo. Mám na mysli tvrdší přistání, karamboly nebo dokonce havárie a následné opravy. Letadlo není z diamantu, ale z kovu, dřeva a plátna. Díky tvrdému přistání může dojít třeba k určité deformaci trupu, například jeho ohnutí oproti podélné ose. Pilot si s tím poradí, pokud je to v určitých mezích, ale pro konstruktéra stavebnice jde o starost navíc.

I s ideálními podklady pro konstrukci stavebnice tedy nastávají situace, při kterých si navzájem odporují. Stavebnice v určitém měřítku je tedy nejen zmenšeninou, ale téměř vždy je výsledkem různých kompromisů. Pokud je musíme dělat, snažíme se je dělat, jak nejlépe umíme. Dělali je kolegové v generacích před námi a budou je dělat i v generaci po nás.

Jan Bobek



KPM Jihlava

si Vás dovoluje pozvat na modelářskou soutěž

POZOR

ZMĚNA MÍSTA KONÁNÍ

18. 03. 2023 · 10 - 15:00 HODIN

DKO JIHLAVA · TOLSTÉHO 2, JIHLAVA

- 29 soutěžních kategorií
- 19 speciálních cen
- Modelářský workshop
- Historické přednášky
- prodej modelů a modelářských potřeb
- více než 500 modelů

WWW.KPMJIHLAVA.ESTRANKY.CZ

eduard

Ježek 1960

special HOBBY

DKO

Krajská knihovna Karlovy Vary

Karlovarský kit klub p.s. ve spolupráci s Krajskou knihovnou Karlovy Vary pořádá soutěžní výstavu plastikových modelů

Karlovarský pohár

18.3. 2023

Sál v hlavní budově Krajské knihovny Karlovy Vary

Výstava pro veřejnost otevřena od 9:00 do 15:30

Vystavující modeláři od 8:00

Bližší informace na facebookové stránce Karlovarského kit klubu

eduard

Karlovarský kraj