

LETECKÉ ROZHLEDY

ROČNÍK II.

Redaktor: Podplukovník Vilém Stanovský.

ČÍSLO 2.

Podplukovník Bedřich Starý :

Stíhací jednomístníky a vícemístníky.

V článku, uveřejněném v prosincovém čísle „Revue des Forces Aeriennes“ a nadepsaném „Stíhací jednomístníky a vícemístníky“, odpovídá major Romanet na článek podobného názvu, který napsal do říjnového čísla téže revue major Langevin.

Článek majora Romaneta je velmi zajímavý, neboť v něm pojednává o otázce stíhacích letounů jednomístních a obhajuje jejich právo na existenci. Nemá v úmyslu, jak se v úvodu svého článku přiznává, zahájit polemiku na naznačené téma, ale chce přinést svůj příspěvek založený na přesvědčení, aby jím pomohl vybudovávat doktrinu taktiky stíhacího letectva.

Na tuto otázku, t. j. zda jest existence jednomístníků oprávněna, panují všude, tedy i u nás, nejrůznější názory. A tyto názory — v tom souhlásím úplně s majorem Romanetem — jsou větším dílem založeny na mylném pojetí a pochopení úkolu, jaký má stíhací letectvo ve válce plnit. Nebude tedy na škodu, když uvedu názory a vývody majora Romaneta, jenž se nám tu jeví jako horlivý zastánce letounu jednomístného jakožto typu stíhacího letounu a jenž své názory podpírá svými bohatými válečnými zkušenostmi.

Aby bylo lépe porozuměno jeho vývodům, musím nejprve uvést stručný obsah článku majora Langevina.

Major Langevin je toho názoru, že tendence dnešní doby směřuje k sestrojení mocného letounu, který by svou rychlostí, výzbrojí a malou zranitelností (opanceřováním) byl v letecké válce jakýmsi základním prvkem k dobytí převahy ve vzduchu.

Hlavním rysem taktiky těchto letounů by bylo, působiti silou, pohybem a palbou; podle okolností bylo by možno těchto letounů použití k úkolům bitevním (útokům na pozemní cíle), bombardovacím nebo na dálné zvědy místo dosavadních letounů, které byly již pro tyto úkoly vyřešeny.

Táže se, co zmohou proti těmto „vzdušným křižníkům“ — jak je nazývá — malé speciální letouny (má na mysli stíhací jednomístníky), třebaš rychlé a ovladatelné, ale mnohem snadněji „podstatně“ zranitelné a mající velmi omezené palební možnosti.

Je prý zvykem prohlašovati, že stíhací jednomístníky jsou pro svou ovladatelnost pány boje, že mohou podle své libosti prodloužiti nebo zkrátiti vzdálenost, jež je dělí od protivníka, že se mohou rozdělit tak, aby každý z nich našel jiný vhodný útočný směr, a konečně že vždy najdou u protivníka slabinu, kam mohou umístiti několik šťastných serií ran.

Budiž! ale to prý je obraz boje několika jednomístníků proti jednomu několikamístníku; situace bude však podstatně jiná, jestliže budou ně-

kolikamístníky sloučeny v roj a jestliže budou vyzbrojeny děly, dovolujícími střelbou na velkou vzdálenost.

A pak klade otázku, co si mysliti o skupině několikamístníků, která by usilovala v souhře se skupinou jednomístníků o vzájemné společné zajištění určitého úkolu. Předpokládá, že by proti podobné kombinaci palby (několikamístník) a pohybu (jednomístník) měly samé jednomístníky obtížnou práci. Zajištění takto násilné zvědy do hlubokého týlu nepřítelů nebo bombardovací výpravy by měly naději na úspěšné provedení. Co se týká provedení dalekých zvědů, podotýká, že, mluví-li se dnes o dálných zvědech, myslí se tím nejčastěji zvědy osamělého dvoumístného letounu, který využíváje překvapení vnikne k nepříteli ve velkých výškách. Provádění těchto úloh podobným způsobem je v našich krajích (ve Francii) možné jen 60 až 100 dní v roce (nedovolí to atmosférické poměry). Normálně musí býti dálné zvědy prováděny násilným proniknutím (v roji).

Lépe než roj dnešních zvědných letounů (dvoumístníků) by úkol splnil roj několikamístníků a tato jistota by byla ještě větší, kdyby byl na cestě tam i zpět (aspoň přes frontu) doprovázen stíhacími letouny.

Dále se mjr. Langevin šíře rozpisuje o cvičení stíhacích skupin (perutí) první letecké divise, při čemž zaznamenává jako zajímavost, že podobná koncepce (kombinovaná akce jednomístníků s vícemístníky) byla při cvičení jedním z předmětů studia.

Na konci článku činí mjr. Langevin závěr, že si blízká budoucnost vynutí použití bitevního několikamístníku pro tyto úkoly:

1. pro daleké zvědy a řízení střelby dalekonosného dělostřelectva,
2. pro ochranu (v kombinaci se stíhacími jednomístníky),
3. v kombinaci s jednomístníky pro násilné ofensivní úkoly (missions offensives en force) hluboko u nepřítelů.

Není úkolem tohoto článku projevovati souhlas anebo nesouhlas s názory zde uvedenými. Mjr. Langevin nadhazuje zde určité náměty, které nejsou domyšleny a propracovány. Z článku lze vyčísti, že major Langevin náleží ke straně odpůrců jednomístních stíhacích letounů, nebo lépe řečeno, nevěří v jejich účinnost.

Mjr. Romanet ve svém článku odpovídá zejména na body 2. a 3. Bod 1. ponechává stranou, neboť se týká, jak praví, zvláštního předmětu a nezdá se mu, že by snesl dlouhý spor.

Dále píše:

Použití jednomístníků ve spojení s vícemístníky, tak jak si to představuje mjr. Langevin, vzbuzuje podle našeho názoru vážné námětky. Zde jsou dotčeny samy základy doktriny taktického použití stíhacího letectva.

Ale než se dotknu základního předmětu, považuji za nevyhnutelné předeslati některé poznámky, které mně byly vsugerovány dotčeným článkem.

1. Je správné mysliti, že jednomístníky nebudou pány boje, až budou nuceny bojovati proti několikamístníkům, zvláště když budou tyto letouny vyzbrojeny děly, dovolujícími palbu na velkou vzdálenost?

Všimněme si nejdříve, že tato poslední věc odpovídá pohledu do budoucnosti a že její uskutečnění je bezpochyby vzdálené. Zdá se, že dříve nežli bude vyřešen problém střelby z děla, umístěného na otáčivém kruhu

(ve věži), vyřeší důmysl leteckých konstruktérů pravděpodobně problém střelby z děla okruhem vrtule.

Nebude to konečně nic jiného, nežli zdokonalení dispositivu, kterého používal Guynemer*) již v r. 1918 a na který se, jak se zdá, zapomnělo. Toho dne podle našeho názoru získá jednomístník nad protivníky převahu palby, která mu znovu a na dlouhou dobu zajistí nepopíratelnou nadvládu.

Dále nevidíme, v čem by jednomístník byl „podstatně zranitelný“. Je to snad proto, že je to letoun ze všech typů letounů nejrychlejší, nejlehčí a nejobratnější? Přikloňujeme se naopak k myšlence, že to jsou vlastnosti, které mu propůjčují minimum zranitelnosti, jak proti střelbě protiletadlového dělostřelectva, tak proti všem druhům letectva.

Namítne se nám, že stíhací jednomístník jest nucen vésti útok až „tělo na tělo“. Budiž, ale podmínkou úspěšného útoku je jeho náhlost a rychlost, která zajišťuje větší bezpečnost proti zásahu, čím je větší.

A zde je podle našeho názoru jádro celé otázky. Necháme-li stranou mohutnost palby, má jednomístník převahu nad všemi ostatními druhy letounů, poněvadž teoreticky je nejrychlejší a nejobratnější. Ve výběru způsobu útoku může se zrovna tak dobře uvést do polohy vertikálního „piqué“ jako velmi zvýšeného „cabré“. Může si vícemístník kdy činiti nárok na dosažení podobné obratnosti, jež uskutečňuje za nejvýhodnějších podmínek spojení „palby a pohybu“, vyplývající z použití jednoho stroje a ne z použití strojů různých?

2. Není nám neznáma základní námitka odpůrců jednomístníků. Zbaven palby směrem dozadu, nemůže jednomístník bojovati při úniku. Proto se nemůže odvážiti vniknouti hluboko k nepříteli, aniž se octl ve zřejmé nevýhodě proti nepřátelskému stíhacímu letectvu. Z toho důvodu jest okruh jeho působnosti tak omezen, že se mnohým zdá, že pro plnění úkolů stíhacího letectva je nezbytně nutno nahraditi jednomístník letounem lépe vyhovujícím. Odpůrci jednomístníků nanejvýš připouštějí, že by bylo možno ponechat některé stíhací jednotky pro určité úkoly, avšak gros stíhacího letectva by měly tvořiti jednotky dvoumístníků nebo několikamístníků, které jsou pro tuto příležitost pokřtěny názvem „vzdušné křižníky“.

Podle našeho názoru nemůže tato teorie vyplývati z ničeho jiného, než z chybného pochopení úlohy, kterou stíhací letectvo má plniti.

Běžná terminologie, týkající se úkolů stíhacího letectva, zřejmě konfusí napomáhá a není dělána tak, aby uvedla do mysli pořádek. Útok, krytí, zastírání, ničení, zabraňování, ochrana, doprovod — to jsou obvyklé názvy úkolů stíhacího letectva. Možná, že naše polní řady přispívají v některých věcech k matení pojmů. Jsme přesvědčeni, že první podmínkou, aby se dospělo k zdravé doktríně stran použití stíhacího letectva, je dohodnouti se především o názvech.

My, ve shodě s polním řádem stíhacího letectva, třebaže nesdílíme úplně jeho způsob seřazení úkolů, vidíme jen dva normální úkoly stíhacího letectva:

- a) zabraňování (t. j. útok na nepřátelské letectvo),
- b) ochranu (vlastního letectva).

*) Kapitán Guynemer jeden z nejlepších franc. stíhacích letců, když byl sestřelen v r. 1917 měl 53 oficiálních vítězství.

Stran plnění prvního z těchto úkolů, který je úkolem stíhacího letectva „par excellence“, zdá se nám zbytečným přiti se o to, že by jiný letoun než jednomístník byl pro tento úkol vhodnější.

Důvody, které nás vedou k tomu, abychom mu přisoudili tuto převahu, jsme uvedli výše. Jednomístníky byly konstruovány jakožto stíhací letouny z toho jediného důvodu, že to jsou stroje mající největší ofensivní způsobilost, vyplývající z jejich manévrovací schopnosti. Jestliže připustíme toto hledisko, jak je tedy možno hájiti stanoviska, že použití stíhacího letectva je omezeno, poněvadž se nemůže brániti při úniku? Nač potřebuje jednomístník vnikati hluboko k nepříteli, aby útočil na své protivníky? Nepřítel jistě nemá své pozorovací, bombardovací nebo stíhací letouny proto, aby je nechal pracovati vzadu, za svou frontou. Setkání s nimi je tedy nevyhnutelné v pásu širokém přibližně 10 až 15 km za frontou i před ní (při bomb. náletech ještě hlouběji nad vlastním územím) a není tedy třeba nepřítele vyhledávati v jeho týlu.

Mimochodem je třeba poznamenati, že ten ze soupeřů, jehož jednomístně stíhací letectvo bude míti znatelnou technickou převahu (tou je myšlena hlavně rychlost a obratnost) nad stíhacím letectvem protivníka, může se odvážiti vniknouti tak hluboko k nepříteli, jak se mu zachce. Válka 1914—1918 nám dává nepochybné příklady. Tato technická převaha stíhacích letounů je podle našeho názoru nejjistějším základem k ovládnutí vzduchu.

Podívejme se nyní na druhý úkol stíhacího letectva: na ochranu vlastního letectva. Tu je nutno uvažovati o dvou případech.

První případ — ochrana pozorovacího letectva.

Toto letectvo působí obvykle v úseku omezeném do šířky a hloubky. Většina letounů (nepočítaje v to balony) působí dokonce za frontou nebo nad ní (zvláště letouny pěchotní a dělostřelecké).

Tam jsme ještě v pásmu působnosti jednomístníků. A jsou-li tyto letouny, aby splnily svěřenou jim úlohu, jež je připoutává k chráněným letounům trochu na způsob ovčáckého psa k jeho stádu nuceny prodlévati v určité výši, neztrácejí tím svou schopnost boje proti každému protivníkovi, který by se vyskytl. Zdá se nám, že převaha jednomístníků zde vlastně tím více vyniká, neboť plnění této úlohy vyžaduje velké pohyblivosti v evolucioních, které nelze očekávati od jiných letounů, zvláště ne od několikamístníků.

Druhý případ — ochrana letectva zvědného a bombardovacího.

V tomto případě plní řád velmi rozumně předpisuje, že k doprovodu letounů zvědných a bombardovacích lze užiti stíhacího letectva (jednomístního) jen ve zvláštních případech. V tom zastáváme úplně stejný názor, že jednomístník nemá k tomuto úkolu dosti způsobilosti. Ale proto, že jednomístník není způsobilý k plnění tohoto úkolu, je třeba jej jakožto stíhací letoun již zcela zavrhovati? Myslíme a jsme o tom přesvědčeni, že v tomto případě to není nástroj, jenž je špatný, nýbrž že způsob použití není vhodný.

Je tedy nutno hledati jinou věc. Jedni říkají: stíhací mnohomístníky, druzí: stíhací jednomístníky. Zde přicházíme k samému jádru otázky a zdá se nám po poznámkách, jež jsme připojili, že nám stačí podati stručné vysvětlení, aby byl pochopen náš názor.

Ten je velmi jednoduchý: problém proniknutí hluboko do týlu nepřitele (vyjímaje osamělé letouny ve velkých výškách) může býti racio-

nálně rozřešen jen letounem, který by měl mimo potřebnou rychlost a obratnost také ještě velkou defenzivní schopnost, t. j. schopnost obrany ve všech směrech. Zdá se nám obtížným vyřešití podobný letoun jinak než ve formě několikamístníku. Je-li takový letoun vyřešen, je rozřešen též problém obrany, z té jednoduché příčiny, že netřeba o ní více uvažovat. Několikamístník, jehož by se použilo v rojích (daleké zvědy) nebo ve velkých jednotkách (bombardovací nálety), zajišťoval by si ochranu sám. Řešití tuto ochranu tím, že by ji prováděly jiné několikamístníky, zdá se nám zbytečné a přičilo by se to i principu ekonomie sil, jenž se dá právě tak dobře aplikovati na válku ve vzduchu, jako na ostatní způsoby války.

Slyšíme námitku: mnohomístník, jemuž bude ulehčeno od výzbroje letounu zvědného a hlavně letounu bombardovacího, získá mnoho na pohyblivosti a rychlosti a tím se stane způsobilejším pro boj. Použit jako doprovodný letoun, zajistí ochranu bombardovacích letounů stejného typu za nejlepších podmínek. Myslíme stále, že toto řešení není dosti logické. S technického hlediska je přírůstek rychlosti, získaný ulehčením stroji, dosti nepatrný, takže pro úkol stroji ukládaný nepadá příliš na váhu. S hlediska taktického zatíží tento způsob zbytečně bombardovací jednotky pro výsledek velmi pochybný.

Pokud se týká pomoci, kterou stíhací jednomístníky mohou přinést dalekým bombardovacím výpravám, může tato pomoc být jen dvojí:

1. pomoc přímá, která záleží v tom, že stíhací letouny otevrou bombardovacím jednotkám cestu přes frontu tam i zpět. Čím dokonalejší bude toto stíhací letectvo, tím hlouběji se může odvážiti vniknouti k nepříteli. Znovu zdůrazňujeme, že protivník, který bude míti technicky lepší a dokonalejší jednomístníky, bude míti v ruce lepší trumfy pro boj o ovládnutí vzduchu;

2. pomoc nepřímá, která záleží v obratných náletech provedených tak, aby stíhací roje na sebe přilákaly nepřátelské stíhací letectvo na místech daleko od náletových cest a cílů bombardovacího letectva.

Ted' nám ještě zbývá podívat se na myšlenku kombinovaného použití několikamístníků s jednomístníky k ochraně pozorovacího letectva. Napsali jsme výše, že ochrana pozorovacího letectva spadá do oboru činnosti stíhacích jednomístníků. Na čem se zakládá toto tvrzení? Na několika důvodech, které se nám zdají rozhodujícími:

Ochrana pozorovacích letounů a balonů, má-li býti účinná, vyžaduje velice rychlého zásahu. Nestačí postavit se mezi ohrožené letouny nebo balony a nepřátelské roje, jakmile se objeví. Je třeba míti možnost zmáříti útok těchto rojů zásahem v příhodném okamžiku. Vstupují nám na mysl válečné vzpomínky a ty nám připomínají úzkost, jakou jsme prožívali, když, tlačíce na kormidlovou páku letounu, jsme viděli, že jsme předstiženi o několik zlomků vteřiny nějakým tím „Fokkerem“, který se útočně řítí na náš letoun nebo balon. V těch okamžicích bychom chtěli mít možnost zdvojnásobiti nebo ztrojnásobiti svou rychlost. Co bychom si však byli počali, kdybychom měli ve svých rukou vícemístník, nezpůsobilý pro vertikální „pique“ a desetkrát méně obratný než jednomístník? A co říci, je-li nutno čeliti ne jednomu, ale více protivníkům, což vyžaduje velké manévrovací schopnosti, jaké můžeme sotva dosáhnouti u jednomístníků? Tím méně splní tuto podmínku vícemístník. Splnit takový úkol nemůže po našem mínění ani žádná kombinace jednomístníků s vícemíst-

níky, neboť nemůžeme spojovat stroje příliš rozdílných rychlostí a rozdílné ovladatelnosti. Zdá se nám, že by při podobné kombinaci vícemístné letouny jen zvětšovaly počet letounů, k jejichž ochraně byly určeny zároveň s letouny jednomístnými.

V boji samém není nějaká kombinace vůbec možná. Za obtíží, s jakými se vícemístníky setkají ve snaze udržeti při svých evolucích spojení s evolucemi stíhacích jednomístníků a letounů pozorovacích svěřených jim k ochraně, musí vésti boj na svůj vrub.

Namítne se nám, že by mnohomístníky mohly utvořiti jakýsi útulek, do jehož blízkosti by se pozorovací letouny mohly v nebezpečí uchýliti. To je použití, o kterém by se ovšem dalo uvažovati. Ale poukazujeme na to, že v tomto případě je těžko mluvit o kombinaci jednomístníků s vícemístníky a že se tím konec konců zavádí na vzdušné bitevní pole letoun s novým určením (dříve by však musil podati důkazy svého oprávnění) a že vše nasvědčuje tomu, že nebudeme nikdy dosti bohati, abychom si vytvořili jednotky těchto letounů v potřebném množství.

Podle našeho názoru — a neříkám nic nového — nejrozumnější způsob použití vícemístníku (mimo použití k dalekým zvědům a při bombardování) jest použití ho jako „strážného“ letounu, který by velitelství umožňoval sledovati nepřátelskou leteckou činnost, aby podle ní mohlo zasaditi své letecké zálohy.

Poněvadž jest nutno učiniti závěr, prohlašujeme ke konci této krátké studie svou úplnou víru ve formuli jednomístníku jakožto typu stíhacího letounu. Bezpochyby si leckdo po přečtení tohoto článku pomyslí, že zde pronášíme myšlenky, které zůstaly příliš „1918“. Tyto myšlenky mají arci opravdu daleko k jistým koncepcím, které mají dnes zvuk. Je nepochybné, že nezapadají do rámce letecké bitvy, kterou svedou letecké síly v den „J“ někde mezi Apeninami a Urálem nebo mezi Vogesami a Karpatami a která v několika hodinách rozhodne o osudu Evropy, ne-li celého lidstva. Pokorně přiznáváme, že nemáme žádných vloh k vyvracení podobných myšlenek. Oč vlastně jde? Připravovati válku na rok 2000 nebo skromněji na rok 193... nebo 194...? Jako ve všech věcech, tak i v letectví pokrok záleží v denních přínosech; a máme dojem, že pro tento okamžik stavba budovy nedostala nic jiného než jen mnoho velmi drobných přínosů.

*

K článku dodávám:

Víru mjr. Romaneta ve formuli jednomístníku jakožto typu stíhacího letounu sdílím též a souhlasím též s většinou jeho názorů. Z článku vyplývá poznatek, že nestačí míti technicky dokonalejší stíhací letouny a míti jich dostatečné množství, ale že je též nutno jich takticky správně použiti.

A k tomuto poznatku chtěl bych říci několik slov.

Správné taktické použití stíhacího letectva má stejnou důležitost jako prvé dvě podmínky. Není-li jednotné doktriny, nejsou-li názory všech rozhodujících činitelů na použití stíhacího letectva uvedeny v soulad, vyčerpává se stíhací letectvo v daném případě pro chybné rozkazy, aniž splní to, co od něho chceme.

Jak vypadá tato věc u nás? Myslím, že neříkám nic nového, když uvedu, že u nás rovněž není jednotnosti v názorech na úkoly, které má stíhací letectvo plnit, a na způsob provádění těchto úkolů, t. j. na jeho taktiku. Není této jednotnosti a nemůže ani býti, neboť nemáme nic, co by naše názory v této věci sjednocovalo. (Vyjímám ovšem velitelskou školu, v níž podle mého názoru nastal po této stránce znatelný pokrok.)

Ale to nestačí. Je třeba nějakého trvalejšího základu, nějakého stálého vodítka, které by bylo na dosah všem a stále po ruce. A takovým základem a vodítkem může býti jedině řádně propracovaný a našim poměrům odpovídající polní řád stíhacího letectva.

Je známo, že náš dosavadní polní řád stíhacího letectva (L-III-3-f), který byl v roce 1925 zpracován podle francouzského „Reglement provisoire“ (je to vlastně poněkud upravený překlad tohoto předpisu), má značné nedostatky. Ne snad proto, že by byl zastaralý, nebo že by od té doby, kdy byl vydán, nastaly podstatné změny, nebo byly získány nové zkušenosti. Nic takového se nestalo a obsah řádu stále odpovídá v základních pojmech dnešnímu stavu letecké techniky a taktiky zbraní.

Nedostatek řádu podle mého soudu tkví v tom, že řád není zcela přizpůsoben našim poměrům (tím mám na mysli počet stíhacích jednotek, který je a bude mnohem menší, srovnáme-li jej s počtem stíhacích jednotek, s nimiž se disponovalo při provádění určitého úkolu na francouzské frontě) a potom je řád příliš stručný a zhuštěný tam, kde takový nemá býti. — Kdo nezná podmínky, za jakých francouzské stíhací letectvo za války pracovalo, nikdy nemůže vystihnouti pravou podstatu a ducha některých statí našeho řádu. Nevyplyvá z něho dost jasně způsob, jak použití stíhacího letectva v různých fázích boje, a jakého množství tohoto letectva je třeba k provedení určitého úkolu tak, aby byla naděje na úspěch.

U nás si musíme zvlášť dobře uvědomiti, že převaha ve vzduchu může býti u nás pouze místní a časová a že pro velmi omezené množství stíh. jednotek, které budeme míti k dispozici, bude onen zlomek času, po který se nám podaří v event. válce získat, při provádění určitého úkolu, vzdušnou převahu, jen velmi krátký. S větami, jako „stíhací letectvo rázně vyčistí vzduch“ nebo „zastírá přesun“ (který event. trvá po celý den nebo i déle), s kterými se tak často shledáváme v taktických rozkazech při různých aplikačních cvičeních, mělo by se zacházeti mnohem skoupěji, zvláště vysvítá-li z námětu, že máme k dispozici jen několik stíhacích letek a s těmi že máme zajistiti i četné jiné úkoly.

Dokud nenastane v této věci náprava a dokud nebudou sjednoceny názory o základních otázkách, nemůže být v míru prováděn řádný taktický výcvik tak, aby při něm nebyla skreslována činnost stíhacího letectva, a toto letectvo, když ho bude skutečně potřeba, nebude moci splniti své poslání.

My zvláště — jako ostatně všechny malé státy s velmi omezenými prostředky — musíme se držeti na reální půdě. Jsme-li si vědomi toho, že u nás nelze pomýšleti na vybudování nějaké silné autonomní letecké armády, schopné samostatných ofensivních akcí, které by mohly přinést rozhodnutí, musíme počítati jen s tím, že naše letectvo bude vždy pomocníkem zbraní ostatních a že i činnost letectva bojového bude diktována a usměrňována činností pozemní armády a průběhem jejích operací.

A toto hledisko nesmí se pustiti se zřetele ani při disponování se stíhacím letectvem při různých cvičeních, ani při event. zpracování nového polního řádu stíhacího letectva.

Proto: méně různých polooficiálních taktik letectva, pomůcek a příruček, které chaos v názorech jen zvyšují, zato jeden řádně promyšlený, propracovaný, výstižný a našim poměrům odpovídající polní řád stíhacího letectva, a to co nejdříve.

Podplukovník pol. pil. let. Gustav St u d e n ý :

Je účelné dvojí řízení u válečných letounů?

Dáme-li vojenskému letci — bez předchozí debaty — otázku, zda považuje dvojité řízení letounů za věc nutnou a účelnou, můžeme s velkou jistotou očekávat odpověď kladnou; vždyť na první pohled je jasné, že dvojí řízení zvýší bezpečnost letu; přihodí-li se něco pilotovi, upozorní pozorovatele, ten převezme řízení a vše je zase v pořádku.

Avšak problém není nikterak tak jednoduchý, jak byl právě charakterisován: z válečné zkušenosti víme, že se asi sotva kdy stalo, že by pozorovatel se zraněným, z činnosti vyřazeným pilotem bezpečně přistál; já sám se alespoň na žádnou podobnou příhodu nepamatuji.

Vždyť úspěšné použití dvojího řízení závisí především a hlavně na dvou těžko splnitelných podmínkách. Jsou to:

1. okamžitá použitelnost dvojího řízení,

2. pilotní výcvik pozorovatele (střelce), nehledě k četným jiným okolnostem, jako jsou náhlost a druh zranění pilota, výška letu, poloha letounu — o nichž bude ještě pojednáno.

Je zřejmé, že do rámce této úvahy nenáleží letouny, které svou konstrukcí splňují první podmínku, t. j. podmínku okamžité použitelnosti dvojího řízení. Jsou to všechny typy letounů dvojmístných a vícemístných (těžkých bombardovacích, pro daleké zvědy atd.), vyjma letouny školní, u nichž je toto řízení pevně vmontováno, takže se nedá vyjímati.

U uvedených typů je dvojí řízení buď stále obsazeno druhým pilotem, nebo ho lze alespoň okamžitě použít.

Mám naopak na mysli všechny dvojmístné letouny pozorovací, zvědné, bombardovací i stíhací, u nichž dvojí řízení musí se dát z valné části vyjmouti, protože by jinak znemožňovalo pozorovateli nebo střelci jakýkoliv pohyb, nutný při obsluze četných zařízení obranných, spojovacích a fotografických. Z toho vyplývá, že dvojí řízení u dotčených dvomístných letounů potřebuje k uvedení v činnost určité doby, jejíž trvání závisí na provedení několika postupných výkonů:

- a) Pozorovatel musí ukončit činnost, již právě konal. Střílel-li, musí zabezpečiti kulomet; radiotelegrafie vyžaduje snětí sluchátek, fotografování přes palubu zabezpečení fotografického přístroje; výškový let snětí kyslíkového přístroje atd.

- a) Má-li pozorovatel padák na břiše, musí jej buď odepnouti neb upravit popruhy padáku a dáti jej pak tak daleko před sebe, aby nepřekážel řídicí páce (tato doba je závislá na typu padáku; je zřejmé, že