

Jak se prováděl výcvik pilotů za světové války.

Milerád vyhovuji žádosti redakce*) a zasílám několik svých poznatků z doby světové války jako bývalý příslušník rak. uh. armády a z doby popřevratové v čs. voj. letectvu. Většinu své letecké služby jsem ztrávil v pilotních školách jako učitel letu a proto se pokusím podat zde své poznatky o tehdejší výcviku pilotním.

Po dokončení osmidedelního pěchotního výcviku u pěšího pluku 43 byl jsem ke konci roku 1915 shromažďovací a výzbrojní stanicí let. personálu ve Fischamendě přidělen k 3. let. náhr. rotě v Thalerhofu u Štýrského Hradce a přihlášen k dobrovolnému výcviku na pilota; tam jsem prošel první počátky své výkonné letecké služby.

Podle tehdejších směrnic pro pilotní výcvik byl každý přihlášený žák zařazen nejprve jako výpomocný ošetřovatel letounů; při tom se seznamoval postupně s různými typy letounů, nebo lépe řečeno, učil se poznávat letoun vůbec, poněvadž většina žáků viděla letadlo po prvé. Jevili-li žák při vykonávání svěřených mu prací náležitý zájem, pílil a smysl pro povinnost, mohl po nedlouhé době vykonávat menší opravy letounů samostatně a třeba i provádět motorové zkoušky a pojíždět s letounem od hangárů k místu startu.

Nebylo těžké osvojit si základní poznatky o letounech a téměř každý žák v tom obstál. Hůře bylo s lékařskými prohlídkami, velmi přísnými, ale i ty dopadly většinou dobře, uvážili-li se, že žáci byli většinou 18—21letí zdraví lidé.

Po prohlídkách počal již výcvik pravidelný, skutečný. Buď byl žák přidělen na výcvik k své mateřské, nebo k některé rotě jiné. Tehdy bylo již náhr. let. rot dosti mnoho a každá rota byla rotou výcvikovou. Protože v roce 1915 rak. voj. letectvo nevyučovalo ještě piloty na letounech s dvojmístným řízením, byli někteří žáci posíláni do Hamburku, Drážďan nebo Johannisthalu v Německu, kde výcvik s dvojmístným řízením byl již vžit, dobově mnohem kratší a snad i lehčí, kdežto v Rakousku se vyučovalo až do

*) Pozn. red. Redakce Leteckých rozhledů vyzvala totiž letce, kteří létali již za světové války, aby napsali pro tuto revui své zkušenosti. Uveřejňujeme došlý článek prap. R. Němce o pilotním výcviku za války, jak byl prováděn v bývalé rakouské armádě.

roku 1916 na jednoplošnicích typu „Etrich“, letounech to dosti primitivních, bez dvojího řízení. Každý žák se učil podle pokynů a rad velitele, resp. učitele létati sám.

Na těchto letounech s motory typu Daimler o 40 HP se počínalo pojižděním po zemi. Úkol byl: pojeti s polovičním plynem přímo a se zdviženým trupem z bodu A do bodu B (na vzdálenost asi 500—800 m) a zpět. Rozkaz s trochou toho poučení byl tedy dán, dobrá vůle k jeho přesnému vykonání zde byla také, hůře však bylo s provedením tohoto rozkazu: Jak se tam vlastně dostanu, ta úžasná vzdálenost, co ty nohy, ruce, plyn, výškové kormidlo, směrové kormidlo — stačím vše současně ovládnouti? — to byly myšlenky a obavy každého jednotlivce. Obyčejně nestačil při prvních pokusech nikdo. Ale každý začátek je těžký a tak po pěti, deseti více nebo méně nezdařených pokusech pojiždělo se již rovně a jistěji, bez vyvrácených kol, podvozků a bez zlomení křídel, což byly obyčejně následky nedobrovolného vybočení z určeného směru.

Asi po 15—20 zdařilých pokusech v pojiždění přikročilo se k tak zvaným menším skokům, t. j. žák se při přidání plynu a přitahováním výškového kormidla s letounem odlepil od země do výše asi 2—3 m a potom se pozvolným ubíráním plynu a přitahováním výšk. kormidla učil přistávat. I tyto pokusy končily často neslavně, třebaže většinou bez zranění žáka. Trvalo obyčejně dosti dlouho, než žák dokonale ovládl tuto důležitou část létání, než mohl přikročiti k další etapě výcviku, k tak zvaným skokům vysokým (výška 15—30 m). Tu šlo již opravdu do tuhého, neboť tyto skoky nad terénem byly vlastně skutečným letem, již vzhledem k tomu, že žák ovládal nejenom plyn, výškové i směrové kormidlo, ale též kormidlo příčné, křídélka. Trvání takového skoku nebylo sice dlouhé (1—2 min.), leč stačilo úplně k tomu, aby letec během doby nabyl náležitých zkušeností a ovládl umění startu, přistání a udržování příčné a podélné stability letounu, nejdůležitější to základy letu. Tento díl výcviku byl považován téměř za nejtěžší. Nebylo snadné s tak nepatrné výše s letounem hladce přistati a běda tomu, kdo náležitě nevyužil účelu plynové páky tak, aby se postupným ubíráním plynu a vhodnou obsluhou výškového kormidla a správným odhadem vzdálenosti od země k ní pomalu přiblížil. Mnohý z žáků i tu vyzkoušel pevnost čtyřkolového širokého podvozku a masivních těžkých vrtulí a shledal, že nic není pro něho dosti pevné, aby mohlo odolati tvrdému styku podvozku se zemí. Ovšem, žádný pokus se neobejde bez obětí a tak, měl-li žák alespoň trochu štěstí, že nebyl pro příliš velký počet havarií z dalšího výcviku vyřazen, dokončil i tuto dřinu a mohl býti konečně zařazen do skupiny letců rundařů, t. j. mohl se stejným typem letounu, na kterém vykonal výcvik předchozí, vykonati polokruh kolem letiště ve výši asi 100 m, v době asi 5 min. Při těchto letech měl žák možnost naučiti se zatáčkám. Ovládal-li dostatečně zatáčky, bylo mu vykonati ještě několik letů s týmž typem letounu kolem celého letiště, cvičiti zatáčky, osmy, někdy též spirály a potom mu byl svěřen dvouplošník typu Lohner C-B-E-G s motory Daimler nebo Hiero o 40—60 HP. Tyto letouny se vyznačovaly velice solidní stavbou, zvláště však značnou stabilitou a úhledným šípovým tvarem křídel. S těmito letouny rychlosti asi 80—100 km hod. vykonali žáci 20—25 letů kolem letiště, cvičíce při nich start a přistání event. zatáčky, spirály neb osmy, a jeden nebo dva lety výškové na 1000 m, čímž byl prvotní výcvik vyčerpán. Následovalo ještě trochu teorie o motorech a letounech a potom žák, byv povýšen na

svobodníka, byl poslán do shromažďovací stanice leteckého personálu ve Fischamendě (později ve Víd. Nov. Městě) k přezkoušení. Tam musil vykonati několik letů na letounech válečných, jimiž byly různé letouny typu Lehner-Albatros-Brandenburg a Fokker o 75—100—120 HP. Po dokončení této poslední fáze byl žák obvykle jmenován diplomovaným pilotem a přidělen k polní rotě jako zvědný letec. Jeho letecké schopnosti nebyly sice skvělé, leč přec jen dostačovaly, aby mohl létat na frontě, uvážíme-li že se v roce 1915 nepožadovaly od voj. letectva příliš těžké výkony jako v letech pozdějších, kdy s každým zdokonalením letounu přibývalo i významnějších a těžších úkolů letectva a proto také lepších a dokonalejších pilotů. A tak, třebaže výcvik vojenských letců tehdejší doby byl s odborného stanoviska dosti povrchní, dopracovala se značná část letců svou snahou a postupným zdokonalováním zvláště v poli toho, že se stali letci skutečně kvalitními, takže se už tehda vyskytlo občas nějaké to „eso“, kterých postupně se zlepšováním výcviku ve školách přibývalo.

K tomuto zlepšenému postupu v pilotním výcviku přikročeno bylo v prvé polovině roku 1916 tím, že jednotlivé školy byly vybaveny větším počtem školních letounů nejnovějších konstrukcí, totiž dvoumístných dvouplošníků typu Brandenburg (nynější Š 10) — později ještě Albatros 120 HP a Aviatik 160 HP s dvojím řízením. V téže době byli přiděleni k jednotlivým školám starší, válkou zkušení piloti z poddůstojníků jako učitelé. Tímto výcvikem s dvojím řízením bylo dosaženo mnohem lepších výsledků než výcvikem dřívějším, protože bylo možno plně využiti zkušeností, získaných učiteli na různých frontách, k dobru žáků. Starý způsob výcviku nebyl proto již v roce 1916 prováděn.

Postup při novém elementárním výcviku byl podobný počátečnímu výcviku dnešnímu. Ovšem, o nějakých více nebo méně akrobatických výkonech, jako je tomu dnes, neb o nějakých delších orientačních anebo výškových a skupinových letech, nebylo ani řeči. Celkový tehdejší výcvik záležel ponejvíce v normálních okruzích kolem letiště, při čemž byl cvičen na tom onom typu letounu hlavně start a přistání, v nejlepším případě několik osmiček a spirál. Teprve koncem roku 1916 a začátkem roku 1917, kdy byla zřízena vedle přezkušovací stanice ještě tak zvaná škola válečná (nynější pokračovací), kterou každý letec před odchodem na frontu prošel, byl pilotní výcvik v značnější míře změněn a zdokonalen. Rovněž stavba letounů a motorů byla zdokonalena a každá rota, hlavně pak škola válečná, byla vyzbrojena dostatečným počtem válečných strojů se silnějšími motory o 160—185—240 HP typu Daimler-Hiero-Benz a Rab. S těmito letouny létajícími rychlostí 120—140 km hod. byly prováděny též lety výškové do 2—3000 m, orientační lety do 100 a přes 100 km, se změnou letiště. Obvykle, jeden žák letoun řídil, druhý dělal pozorovatele a před zpátečním letem si svá místa navzájem vyměnili. Též cvičná přistání z nouze byla prováděna (žák sám). Přistání do kruhu s vypjatým motorem s výše 500 m a lety nad letištěm do vyčerpání benzínu ve spádové nádrži, byly prováděny rovněž.

Proti dřívějšímu výcviku byla tedy kvalita pilotů značně lepší, přece však bylo třeba, aby se mladí letci po svém příchodu na frontu ještě mnohemu naučili od svých zkušenějších kamarádů. Mnozí zaplatili své nedostatky leteckého umění již při prvním letu nad nepřitelem smrtí. A nebylo také divu. Ztráta rychlosti v zatáčce nebo přetažení stroje, sklouznutí po křídle, vývrтка atd. byly věci jim naprosto neznámé, tak jako většině teh-

dejších letců vůbec. Pravda, vědělo se o těchto nedostatecích většiny pilotů, ale pomoc byla těžká, když nebylo poučení, nebylo vysvětlení a zkušenosti v podobných případech ani u velitelů, ani u učitelů, kteří by svou radou a poučením mohli tak velkým nedostatkům ve výcviku čeliti. Ovšem během doby přišel každý letec na své nedostatky sám a sám se také naučil v kritických polohách letoun ovládnouti, ale přec jen mnoho jinak dobrých letců zaplatilo tyto pokusy svými životy pro chybnou práci v tom onom případě.

Rakouský způsob výcviku trpěl vůbec velkými nedostatky ve vyučování v létání praktickém. Žák se sice učil teorii o motorech a letounech, neznal však teorii létání. Bylo málo učitelů nebo velitelů, kteří by dovedli náležitým poučením, důkladným a stále opakovaným vysvětlováním té oné práce za letu usnadniti žáku létání. Tyto nedostatky byly zvláště znatelné u „samoletců“ a ještě znatelnější u pokročilých letců ve škole válečné. Žák přecházel ku př. od jednoho typu letounu na letoun typu jiného, aniž byl někým poučen o jeho vlastnostech. Podle toho také létání vypadalo a zvláště první lety. „Jděte a proveďte!“ bylo obyčejně stereotypním rozkazem velitele. Jak to neb ono provést, bylo věcí vedlejší. Neprovedl-li žák nařízený manévr podle přání velitele, byl obyčejně potrestán, v nejlepším případě bylo mu nekřesťansky vynadáno a tím byly všechny výchovné prostředky vyčerpány. Není proto divu, že žák, který byl takto „zjančen“, létal někdy hůře než při svém prvním samostatném letu a že trvalo někdy dosti dlouho, než přišel opět do své kůže. Byl pak obyčejně velice nejistý, jednak pro svou bezradnost, jednak ze strachu před trestem a dělal chyby tak dlouho, až se mu konečně podařilo vlastní pílí, snahou, vytrvalostí nebo též po dotazech u žáků starších létati k spokojenosti velitele.

Létali-li tehdejší žáci koncem výcviku přes všechny tyto nedostatky téměř všichni docela obstojně, byla to v největší míře zásluha žáků samých. Svou snahou, pílí, neohrožeností a zájmem o létání stali se tak trochu piloty od píky. A za tuto jejich těžkou „školu“ je třeba vyslovovati se o nich vždy jen s plným uznáním.

Major Karel Mareš:

Létání podle přístrojů.

Největší nepřátelé letectví, mlha a nízké mraky, nejenže znesnadňují a někdy dokonce i znemožňují létání, ale byly často již i příčinou častých a tragických nehod.

Starí a zkušení piloti brzy poznali, že cit pro řízení a smysl pro rovnováhu letounu, na kterém si jinak tak zakládali, jest jen relativní a že správnou polohu letounu mohou odhadnouti pouze vzhledem k něčemu, t. j. k zemi nebo mračnům, jsou-li nad nimi.

Na příklad pilot vlétl do mraků a chtěl letět stále přímým směrem. Po krátké době však vypadl z mraků dolů ve vývrtce, po křídle neb i po zádech, třebaže byl přesvědčen, že stoupá a letí přímo. Byla-li pak mračna nízko nad zemí, takže pilot neměl dosti výšky, aby letoun vyrovnal, došlo ke katastrofě.