

Letectvo u nás a v cizině.

—lip—:

Organisace letectva ve Francii.

„Journal Officiel“ ze dne 6. března 1934 přináší dvě důležitá nařízení, týkající se organisace letectva ve Francii.

První stanoví organisaci a chod služby kontrolního sboru letecké vojenské správy. Doplnuje vhodně dvě dřívější již nařízení, která stanoví podmínky rekrutování tohoto sboru.

Druhé nařízení činí opatření nutná po zrušení všeobecného technického odboru a k němu příslušných vedoucích míst.

Zřizuje odbor pro letecké konstrukce, který je pověřen tvořením leteckého materiálu a vykonáváním všech k tomu potřebných prací, počínaje studiem a badáním o věci až po seriovou výrobu.

Přeměňuje nynější „Ústřední oddělení pro práce a zařízení“ v „Ústřední službu“ (Service centrale) a dává jí správní autonomii.

Stanoví kompetenci hlavního štábu a Odboru civilního letectva vůči „Odboru pro letecké konstrukce“ a „Ústřední službě pro práce a zařízení“.

Péči o materiál letecké armády a námořního letectva ponechává „Odboru pro vojenský letecký materiál“.

Tímto nařízením bude možno v zjednodušeném organizačním rámci vyhověti úsporněji potřebám příslušných složek armády.

Gcl.:

Velká cvičení v protiletadlové obraně v Japonsku.

Ve dnech 9.—11. srpna 1933 konaly se v Japonsku velké manévry letectva; zúčastnilo se jich kromě letectva i pozemní vojsko, námořnictvo a též civilní obyvatelstvo. Rozsah těchto manévru byl dosud nevidaný. Manévry byly konány v 5 okresech provincie Kanto (okresy Kamagawa, Saitama, Ibaraki, Chiba a Tokio), kde žije celkem na 15.000.000 obyvatel. Ředitelem manévru byl velitel tokijské posádky generál-poručík Nariyuki-Hayashi.

Podkladem manévru byl tento námět: K japonským břehům se blíží nepřátelské loďstvo, které má k dispozici hojnost mateřských lodí pro letouny stíhací i bombardovací. Nepřátelské letouny hodlají pravděpodobně napadnouti Tokio a námořní přístav Yokusuka (blíže Tokia).

Na obranu výše jmenovaných okresů byly soustředěny veškeré jednotky protiletadlové obrany od 10 divisí, a to hlavně stíhací letouny, protiletadlové baterie, protiletadlové kulomety, světlomety, měřičské a naslouchací oddily s příslušnými přístroji — celkem asi 15.000 mužů. Hlavní obranné pásmo tvořil kruh poloměru asi 150 km, jehož středem bylo Tokio.

Kromě uvedených vojenských útvarů zúčastnily se cvičení i širší vrstvy občanstva, zvláště pak hasičstvo, policie, různé branné spolky, školy atd. Vše pracovalo v naprostém souladu ruku v ruce s vojskem. Obzvlášť důmyslně byla organizována hlásná a informační služba. V ohroženém pásmu bylo umístěno množství silných reproduktorů, které od rána až do pozdního večera informovalo občanstvo o všech fázích cvičení, dávaly různé rady, varovaly, uvědomovaly, upokojovaly atd.

Velmi důkladně byly provedeny též veškeré přípravy k cvičení. Týden před cvičením přinášely veškeré denní listy podrobně zpracované heslovité poučky pro občanstvo, jak se chovati při náletu nepřátelských letounů, při bombardování, požáru, plynovém útoku a pod. Na ulicích měly svá stanoviště četné zdravotní hlídky. V parcích a alejích byly umístěny baterie protiletadlového dělostřelectva, světlomety a naslouchací přístroje. Baterie byly v sadech ještě maskovány velkými maskovacími sítěmi tak výtečně, že si jich kolemjdoucí chodci ani nevšimli. Po celém Tokiu bylo rozmístěno celkem 13 velkých sirén, jejichž úkolem bylo avisovat civilnímu obyvatelstvu přibližování nepřátelských letců k japonské pevnině. Protiletadlové kulomety byly umístěny na dominujících bodech, některé i na vodorovných střeších některých obchodních domů. Na střechách mnoha domů byly umístěny hlídky pozorovatelů. Ve větších obchodních domech byla zřízena zvláštní oddělení, kde si každý mohl

koupiti potřebné věci, které souvisely přímo s cvičením — hlavně plynové masky. V jakém měřítku se obchody připravily na toto cvičení, bylo možno posouditi podle úžasné spousty prodávaných papírových plynových masek pro školní děti. Papírové masky nosily děti během celého cvičení. Aby se zamezilo event. rozšíření požáru, vypuknuvšího během cvičení, bylo nařizeno ve městech všem majitelům domů, aby v každém domě na chodbě u vchodu umístili velké kádě s vodou. Občanské hlídky kontrolovaly, zda majitelé domů tomuto nařízení vyhověli.

Den před zahájením cvičení vydal ministr námořnictva a tokijský primátor vyhlášku, v níž zdůraznili občanstvu ohromný význam konaného cvičení pro obranu státu a nabádali ke kázni a naprostému klidu.

Cvičení začalo dne 9. srpna 1933 v 8 hod. ráno. Aby nebyla příliš rušena doprava ve velkoměstě Tokiu, bylo pro první den oznámeno, v kolik hodin provedou „nepřátelští“ letci nálet. V další dny, kdy orgány obranné i obyvatelstvo mělo již určité zkušenosti, nebyly již hodiny náletů oznamovány. 9. srpna v 9 hodin začal první útok nepřátelských letců. Hlásné hlídky oznamovaly, že se skupiny pozorovacích a bombardovacích letounů blíží od moře k pobřeží Japonska směrem na Tokio. V 11 hodin podnikli letci útok na Tokio a mezi 14.—15. hodinou jej opětovali. Tyto útoky platily hlavně obranným orgánům před Tokiem. Současně byly provedeny útoky i na jiná města v shora řečených okresech. Útoky na přímou protiletadlovou obranu Tokia byly provedeny teprve za úplné tmy ve 20 a ve 22 hodin. V tu dobu bylo již pětimilionové hlavní město Japonska pohrouženo v úplnou tmu. Veškeré veřejné osvětlení byly na znamení dané sirénami zhašeny, taktéž i veškerá reklamová osvětlení, neonové lampy, dopravní světelné signály; okna ve všech domech musila býti zaciněna. Reflektory automobilů byly opatřeny v horní polovině černou látkou, v dolní polovině temně fialovou a prosvítaly jen zcela nepatrně. V hotelích a hostincích byli hosté odkázáni pouze na světlo svíček a přesto ještě musily býti spuštěny záclony na všech oknech. Aby občané nemohli rozsvítit světlo ve svých bytech, vypaly elektrárny na dané znamení (sirénami) světlo. Na ulicích byla úplná tma. Doprava (pouze automobilní) byla však bezvadně dále řízena dopravními strážníky, občanskými hlídkami a vojskem. Orgány, řídící dopravu na ulicích, měly ruční svítilny s červeným a zeleným světlem. Ovšem, že doprava byla tu noc velmi pomalá, ale nikterak neváža — spíše naopak, neboť byla mimo jiné podporována přísnou kázní jezdců i chodců.

Brzy po započetí cvičení vstoupily v činnost velké reproduktory, které s malými přestávkami mluvily nebo lépe řečeno řvaly téměř po celý den. Nálet byl avisován sirénami a brzy potom rachotily již protiletadlové zbraně. Dopad vržených pum znázorňovaly určené předem hlídky na určitých místech zvláštními rozpraskovými pumami. Zároveň vystřelovaly tyto hlídky rakety, obsahující plyny dráždivé ke kýchání a slzení. Poté vstoupily v činnost hlídky záchranných a zdravotních sborů. V plynových maskách spěchaly poskytovat první pomoc na ohrožená místa. Policie a vojsko uzavřely zamořené prostory a veškerá doprava byla vedena mimo. Vše se dalo v naprostém klidu a souladu.

2. a 3. den byly tyto útoky opakovány, a to jak ve dne, tak i v noci. Veškeré obranné orgány pracovaly v příkladném pořádku a klidu.

Výsledek cvičení byl oznámen občanstvu reproduktory: letecké útoky byly odrazeny a Tokio bylo bez větších ztrát uchráněno.

Pro obranu státu mělo toto cvičení nesmírný význam; občanstvo si učinilo představu o hrůzách budoucích válek a o absolutní nutnosti vzájemné spolupráce a kázně občanstva. Lze říci, že japonské občanstvo projevilo při tomto cvičení velké porozumění pro spolupráci s armádou vůbec. Naprostou ukázněnost občanstva dokumentuje

nejlépe to, že se během manévřů událo v celé oblasti toliko 5 dopravních nehod, které skončily usmrcením člověka, což jistě na tak ztížené dopravní poměry (tma) a na ohromný počet obyvatel v manévrovém prostoru je zjev velmi pozoruhodný.

(M. W. 1933, čís. 15.)

Z cizích revuí.

RÉVUE DES FORCES AÉRIENNES, roč. 1932, October:

Kpt. Dr. Flamme: Účinek a fysiologické hranice rychlosti a jevů s ní spojených.

Autor shrnuje v této práci závěry z prací již dříve na různých místech uveřejněných. Na základě vlastních zkušeností pilotních, zkušeností jiných badatelů i pilotů a některých nevysvětlitelných nehod, jichž pozoroval celé množství (je dlouhá léta lékařem na letišti v Istres) činí tyto závěry:

1. Anatomická stavba a fysiologie člověka umožňují rychlosti a zvláště změnám akcelerace vykonávat na lidský organismus hluboké, někdy i fatální vlivy. Důležité orgány dutiny hrudní a břišní (také mozek, pozn. ref.) během letu (vyjímaje let přímočarý) nikdy nemají svou normální váhu; jejich váha se kolísá od hodnot podnormálních k hodnotám několikanásobně převyšujícím normální jejich tah na závěsné orgány. Těmto změnám podléhá i krev, hlavně pokud proudí ve směru vertikální osy těla.

2. Autor soudí, že tyto změny jsou možnou příčinou četných „nevysvětlitelných“ havárií, pozorovaných po prudkých zatáčkách, vývrtekách a jiných evolucích, při nichž se uplatňuje síla centrifugální. Že jsou dále příčinou rychlé únavy, skleslosti a předčasné ztráty schopnosti k létání vůbec. Proto navrhuje, aby ti, kdo musí často létat, věnovali dostatečně času odpočinku, provozovali mimo let nenamáhavá tělesná cvičení (chůzi, plavání) a aby udržovali správnou životosprávu, hlavně co se týká spánku, stravy a pití.

3. Navrhuje, aby piloti rychlých stihacích strojů byli lékařsky zvláště zkoušeni na citlivost orgánů dutiny břišní k výše uvedeným změnám. Za nejvýhodnější zkoušku pokládá se volný pád s výše 4 m (pětinásobné urychlení), ke konci vhodně zabrzděný. Účinek násobku g závisí nejen na jeho výšce, ale i na okolnosti, dochází-li k jeho účinku náhle či progresivně.

4. Z fysiologických důvodů bude třeba uvažovati o tom, že při stále rostoucí rychlosti letounů přijde doba, kdy budou možné jen lety co možná přímočaré. Aby takové letouny mohly přistávat bez nebezpečí, bude třeba, aby rozpětí mezi maximální a minimální rychlostí bylo veliké; tím větší, čím větší bude rychlost letounů.

5. U těchto nanejvýš rychlých letounů budoucnosti bylo by výhodné změnit dosavadní polohu pilota i posádky. Organismus by lépe odolával účinkům rychlosti v poloze leže na břiše a hrudníku; v této poloze by se nejméně uplatňovala váha orgánů obou dutin a také cirkulace krve by trpěla nejméně. Lidé by za letu zaujali polohu ptáků.

Autor pokládá účinek rychlosti za stejně významný, jako jest účinek anoxhaemie, poruchy rovnováhy acidobasické a otravy kyslíčnickem uhelnatým z výfukových plynů.

Plpk. zdrav. MUDr. D. Čapek.

VESTNIK VOZDUŠNAGO FLOTA, roč. 1932, čís. 10—11.

Úkoly leteckých jednotek v nastávajícím zimním období.

Konstatuje se, že v r. 1932 učinilo sovětské letectvo opět pokrok — hlavně je méně nehod a je lepší disciplína. Větší počet velitelů mohl být vyznamenán za to, že jejich útvary měly málo nehod. Přesto jsou ještě nedostatky, které se redakce nebojí přiznat. Je to její metoda, kterou pokládá za sílu, je to nedodržování výcvikového programu střeleckého a bombardovacího, jsou slabiny v avigaci, spojení, fotografování. S nastávající zimou je nutno věnovati pozornost přechodu od kol na lyže, vystříhat se letů na špatně seřazeném materiálu, dodržovat program dne, pracovat taktické úlohy, což se zanedbává. Členové komunistické strany měli by zde být příkladem. Zatím je to často naopak. Co hlavně bolí sovětské letectvo, je vidět z hesel, jimiž je článek zakončen: „Lepší ošetřování materiálu! Technické vzdělání! Vyšší střelecká a taktická příprava! Snižit počet nehod! Železná vojenská disciplína!“

L. Minov: Seskoky s padákem s velkých výšek a s pozdním otevřením padáku.

Používání padáků v Sovětech trvá teprve 3 léta a dosaženo již velkých úspěchů. Kromě praktického výcviku letců provedeno mnoho pokusných prací s hlediska lékařského, skoky do vody, se zadržením otevření padáku na nějakou dobu a konečně skoky s velkých výšek. Nejméně 90% létajícího personálu touží provést dobrovolný seskok. Ruští letci jsou držiteli světového rekordu výškového pro seskok s padákem bez použití kyslíkového přístroje i světového rekordu v seskoku s nejdělsím volným pádem. Dále se v článku popisuje technika těchto rekordů, které mají význam více sportovní.

V. V. Strjelcov: Fysiologické poznámky o letu podle přístrojů.

Při studiu i výcviku v létání podle přístrojů je nutno souběžně s pracemi technickými všimati si i letce, který musí pracovat ve zcela mimořádných a nezvyklých poměrech. Hlavně tu jde o studium orgánů rovnováhy, jak se chovají při vyloučení zrakové kontroly. Při létání podle přístrojů často vznikají představy opačné, než je skutečnost (na př. zdání opačného otáčení). Mezi orgány rovnováhy třeba počítat: oči, sluchový labyrint, zvláštní nervové výběžky, uložené ve šlachách, svalech, podkožním tuku, kůži a jinde. Děly se i pokusy o „slepý“ let bez přístrojů. Němec Everling navrhuje, aby pilot rytmicky otáčel hlavou jako při posunku, značícím „ne“. Při tom na té straně tváře, která odpovídá zatáčce, vzniká pocit tíhy nebo opuchlosti. Tato pozorování je třeba ještě ověřit. Studium orgánů rovnováhy je možné jen ve zvláštní komoře, otáčející se v různých rovinách. Létající personál, dříve než bude připuštěn k letu bez přístrojů, musí projít prvním výcvikem v této komoře. Je též nutno postavit zvláštní letoun — laboratoř pro studium těchto otázek.

Čís. 12.

K novému školnímu roku v učilištích vojenského letectva.

Je třeba zvýšiti disciplínu. Učitelé musí být přísní k sobě i k frekventantům. Neoprádění ve vyučování musí být odstraněn. Škola musí propouštět jen opravdu schopné žáky. V boji s nehodami zůstávají školy za polními jednotkami. Jsou časté nehody z nedisciplinovanosti, ano i ze zločinnosti. Instruktory jsou nedbalí. Ještě nezmizela teorie o nezbytnosti nehod při školení. Instruktory musí se stát mistry v létání, technika řízení musí být ve školách lepší než u polních jednotek. Žádný letec nesmí být propuštěn ze školy nedostatečně připraven. Učitelé musí být za to odpovědní. Klasifikace žáků musí odpovídat jejich skutečným znalostem. Hlavní důraz třeba klásti na praktické zaměstnání na letišti, v dílnách, na střelnici. Samostatné lety povolit jen opravdu vyškoleným. V boji za jakost přípravy budoucích velitelů nezapomínat na politickou výchovu ve smyslu marxisticko-leninských zásad. Šetřit materiálu, neboť školení stojí peníze. Záložní součásti a přístroje se spotřebují ve školách v přílišném

množství a s materiálem se zachází často barbarsky. Jsou i krádeže. Místo toho musí nastoupit racionalisace práce. Připravit polním jednotkám výborné letce a techniky, vychovat z frekventantů energické, disciplinované a politicky gramotné velitele — to je dnes úlohou leteckých učilišť voj. letectva.

Tichonov: Bombardovací výpočty.

V článku jsou probrány všeobecné zásady a připojeny instruktivní tabulky: pravděpodobného zásahu cíle v závislosti na počtu pum anebo serií a výpočtů pravděpodobnosti zásahu při opakovaném náletu na cíl.

A. R. H.

Literární přehled.

Pplk. Vauthier: „Letecké nebezpečí a obrana obyvatelstva“. Vydalo nakladatelství Šolc a Šimáček v Praze, 317 stran, za 40 Kč.

Vysokou hodnotu této knihy naznačuje již to, že předmluvu k francouz. vydání napsal maršál Lyautey a úvod k českému vydání napsal náš generál Fajfr, předseda leteckého odboru MNO. Knihu velice věcně pro tisk upravil podplukovník gen. štábu letec Jaroslav Borecký.

V době, kdy se tolik mluví o možnosti války a o leteckém nebezpečí, jež nezná žádných překážek, nezná námahy při stoupání a klesání, blíží se rychle, přelétne v nejkratší době celá státní území a podniká boj proti všem svými výbušnými, zápalnými, plynovými i bakteriologickými bojovými prostředky, přichází toto dílo právě včas.

Autor pplk. Vauthier konstatuje hned na počátku svého díla, že cizina věnovala této věci mnohem více pozornosti, vydala již mnoho odborných knih, a lituje, že doma (ve Francii) je tato vážná věc dosud skoro opomíjena. Aby dokázal důležitost této otázky, přichází autor k názoru, že hranice států, chráněné pozemní armádou, byly dříve nedotknutelné a jen bojem přecházely do rukou vítězího soupeře. Dnes je jinak. Dnes se letectvo neohlíží na hranice států, neuznává jejich obrany a přenásí hned první den hrůzu války nejen do řad bojujících vojsk, ale i daleko do zápolí státu, kde ruší chod železniční dopravy, přepadá proudy vojsk v době nástupu, znemožňuje práci v továrnách, ztěžuje zásobování armád i civilního obyvatelstva, vrhá se na hlavní, průmyslová i bezbranná města, kdež všude svými pumami zneklidňuje, vraždí a

otravuje. To vysvětluje dostatečně všechny těžkosti obrany a veškeré výhody útoku.

Řešení tohoto těžkého úkolu, to jest „obraně obyvatelstva“ věnuje autor své obsáhlé dílo.

Dílo je rozděleno na tři části:

první část popisuje letecké nebezpečí,

druhá část pojednává o obraně země proti leteckému nebezpečí a

třetí část dává směrnice pro úpravu země proti leteckému nebezpečí.

Každá z těchto částí je věcně rozdělena na několik kapitol, pojednávajících detailně o různých fázích shora uvedeného obsahu knihy. Každá část, ba skoro každá kapitola knihy se stává tím zajímavější a poučnější, že obsahuje nejen názory autora samého, ale též velmi mnoho názorů cizích odborníků, čímž se dílo pplk. Vauthiera stává též stručnou sbírkou mnohých až dosud vyšlých literárních prací, pojednávajících o leteckém nebezpečí a obraně obyvatelstva.

Vhodné a přehledné rozdělení knihy a věcné odůvodnění autorových názorů bud zkušenostmi ze světové války nebo provedeními praktickými zkouškami mírovými pozvedá ještě více cenu tohoto vědeckého díla.

Kniha je psána jasným a srozumitelným slohem nejen pro vedoucí hlavy a jejich orgány, kterým je svěřena obrana civilního obyvatelstva, ale i pro širší veřejnost. V ní najde každý poučení o tom, jakou pomoc v nebezpečí může očekávat od vojenské a jakou od civilní obrany.

Gen. J. Šindelář.