

CVIČEBNÍ LISTY

Příloha „Vojenských rozhledů“.

ROČNÍK XIV.

Redaktoři: Brig. generál Jiří Birula a
podplukovník gšt. František Pohunek.

ČÍSLO 1.

Plukovník let. Bedřich Starý
a podplukovník let. Karel Stránský:

Pozorovací letka divise jdoucí do střetného boje.

M a p y: 1:75.000 Liberec, Turnov, Kolín, Harrachov, Vrchlabí.
(Pokračování cvičení „Divise jde do střetného boje“, CL., XIII,
čís. 7-8 až 12.)

Doplněk všeobecné situace, dané námětem cvičení „Divise jde do střetného boje“:

„Nepřátelské zpravodajské letectvo provádělo zvědy nad prostorem naší armády již po několik dní. 1. července zvýšilo činnost zejména v prostoru D. Bousov, Lomnice n. Pop. Se stíhacím letectvem se naše zvědné letouny 1/7 nestřetly, jen hluboko v týlu nepřítel nad prostorem Hirschfelde. Zde byly též rušeny v své činnosti i dělostřelectvem proti letadlům. Nedaleko Hirschfelde přistávaly nepřátelské letouny; stany tam však zjištěny nebyly.“

Zvláštní situace.

a) Letka 1 je na základním letišti u Poděbrad. Dosud působila podle přímých rozkazů velitelství armády.

Účastnila se zvědné činnosti zejména ve směru severovýchodním; její činnost byla až dosud malá. 1/7 provedla do 14 hod. celkem 4 lety; početní stav letky 9 letounů typu AP. 32.

b) Velitel letky dostal 1/7 ve 14 hod. od velitele letectva armády přípravný rozkaz tohoto obsahu:

„Letka 1 bude přidělena dnes od 16 hod. 1. divisi, přemísťující se po ose Libáň, D. Bousov, Rovensko. V tuto dobu se hlase spolu se styčným důstojníkem u velitelství 1. divise v Sobotce. Případné nutné noční přezvědy proveďte již podle dispozic velitele 1. divise, avšak ze základního letiště u Poděbrad.“

Základní letiště přesuňte na plochu u Sobotky, jakmile budou vlastní pěchotou zabezpečeny přechody přes Jizeru mezi Mnichovým Hradištěm a železným Brodem.“

c) Plochy u Sobotky bylo již 1/7 používáno jako místa pro přistání. Další plochy, způsobilé k zřízení letišť, jsou:

Plocha 1 km západně od Volavce (4 km severně od Rovenska)
200×400 m; plocha na sever od Mašova (2 km jižně od Hodkovic)
400×500 m.

Rozprava.

Hlavním úkolem pozorovacího letectva je vyhledávat zprávy o nepříteli. Aby mohl velitelství z výsledků této činnosti pozorovací letky co nejlépe těžit, musí dbát o dokonalé spojení s letištěm; nejlépe je uskutečněno častým osobním stykem velitele letky s velitelstvím, pro které vyhledává zprávy, telefonem a přesnými rozkazy. Na ustálené frontě to není problém. Avšak ve válce pohybné, kdy se situace rychle mění, kdy

se za postupu fronta a velitelství brzy podstatně vzdaluje od původního letiště pozorovací letky, musí být dosaženo velké pružnosti i v přesunu letek, aby potřebný styk a spojení letky s velitelstvím zůstal uchován. Neboť velkou vzdáleností letiště od velitelství je ztížen osobní styk, dodávání zpráv a rozkazů, ba i telefonické spojení. Úspěšná činnost letky je ve velké míře závislá (vyjma na počasí a na jakosti letiště) též na jeho blízkosti velitelství pro shora uvedené podmínky dobrého spojení. Třebaže tato závislost má význam hlavně pro letce, nemůžeme ji pominout v žádném aplikačním cvičení, protože podmiňuje (více než jiné zbraně) taktické užití letky; je třeba si uvědomit, jaké potíže musí letka překonávat, aby dostála v svých úkolech.

Přesun pozorovací letky není tak jednoduchá operace, jak by se na první pohled zdálo.

Mnohý si řekne: Co je na tom obtížného? Letouny přelétnou, ostatní se převezí auty a letka je připravena k činnosti.

To se snadno řekne, ale tíže vykoná, poněvadž v pohybné válce bude třeba se přesunovat z letiště na letiště a zároveň provádět taktickou činnost, aniž se přeruší nebo sníží.

V každém případě nelze ani zdaleka srovnávat přesun letky s přesunem pěší roty, dělostřelecké baterie, jezdecké eskadrony, jež jsou v organizačním smyslu setninami tak jako letka.

O přesunech leteckých jednotek pojednává předpis L-III-3b.

Letecké jednotky nutno přesunout pečlivě a rychle (a proto vlastními prostředky), aby bylo možno co nejdříve zahájit leteckou činnost na novém letišti. Z těchto důvodů musí být každý přesun pečlivě připraven. Co se utajení přesunu týče, platí pro letecké jednotky totéž, co je řečeno v G-V, části III.

Rozkazy pro přesun leteckých jednotek organicky armádě přidělených z jednoho základního letiště na jiné dává velitel armády.

Přesuny těchto jednotek řídí VLA. v dohodě s příslušným oddělením štábu a udává potřebné prováděcí podmínky.

Vyšší velitelství, kterému je letka přidělena, musí učinit potřebná opatření, aby letka mohla rychle zahájit leteckou činnost.

Postará se o úpravu letiště (je-li třeba, provést nějaké pozemní práce), o telefonické spojení letiště se SV. divise, ubytování a zásobování.

Předpis nařizuje, že opatření musí učinit „velitelství“, kterému je letka přidělena. U zvědného, stíhacího a bombardovacího letectva není sporu, že to bude armáda.

Pokud jde o letky pozorovací, poukazujeme na čl. 54 Polního řádu. V duchu tohoto článku je pozorovací letectvo organicky přiděleno armádám. Toto letectvo armády je pak obvykle dáno k „disposici“ vyšším jednotkám. Tedy „velitelstvím“, které se o pozorovací letku musí starat, je velitelství armády (VLA.). Je to ostatně logické, neboť základní letiště bude téměř vždy mimo oblast divise 1. sledu, mající bojový úkol (jindy se letka divisi nepřiděluje).

Mimo to pozorovací letka pracuje nejčastěji pro dvě vyšší jednotky.

To, co zde bylo řečeno, se ovšem netýká letišť pomocných a míst pro přistání, jejichž zřízení vyžaduje velitel divise.

Pohotovost k přesunu je stálá a náhlá (přímo před přesunem).

Letecká jednotka musí být v stálé pohotovosti k přesunu. Každý velitel musí proto mít vypracován plán přesunu, kterým roztrídí personál a materiál na sledy, určí velitele sledů, stanoví počet a váhu zavazadel, jakož i rozvržení nákladu na jednotlivá vozidla. Každá letecká jednotka je pro přesun rozdělena na sledy: ubytovací, létací, pojízdný, zadní.

Ubytovací sled má za úkol učinit vše, co je nutné pro hladké přistání létajícího sledu na novém letišti a pro ubytování letecké jednotky, a to, co podporuje brzké zahájení taktické činnosti letecké jednotky (spojení, zásobování).

Ubytovací sled se skládá:

z 1 důstojníka, z 1 poddůstojníka, z 1 vojenského startéra (přistávací plachta, pistole, rakety), z 1 vojína jako pomocníka a má k dispozici pomocné auto (brék). Má-li ubytovací sled za úkol vykonat před příchodem letky různé práce (spojené s vnitřním spojením, drobnou úpravu letiště a p.), vezme s sebou těžké nebo lehké nákladní auto s potřebným personálem a materiálem.

Létací sled — zahrnuje veškeré letu schopné letouny, které vždy startují s plnou výzbrojí (kulomety) a výstrojem (radio-foto, přikrývky na motor, vrtuli a palubu a soupravu příručního náčiní).

Velitelem létajícího sledu je zpravidla velitel letky.

Pojízdný sled — se skládá z lehké automobilní kolony (s vlečnými vozy) a z těžké automobilní kolony (s těžkými speciálními vozy).

Na lehkou automobilní kolonu se nakládá materiál, kterého je třeba k prvnímu zahájení činnosti letky (poněvadž se lehká kolona pohybuje rychleji než těžká a přibude tudíž dříve na místo nového určení a protože materiál je na všech vozidlech rozdělen tak, aby činnost letky netrpěla, kdyby některé nákladní auto zůstalo porouchané na cestě; nesmí se na př. naložit na jedno auto jen střelivo a p.).

Na těžkou kolonu se naloží veškerý ostatní materiál.

Zadní sled — tvoří obyčejně: 1 důstojník velitel, 1 poddůstojník mechanik, 1 pomocník mechanika. Zadní sled má k dispozici pomocné nebo lehké auto.

Úkolem zadního sledu je odevzdat po odchodu letky předměty a zařízení, jež event. zůstane na dosavadním místě.

Při ústupu má zadní sled důležitou úlohu: zajistit ochranu materiálu na místě zanechaného, aby zabránil jeho rozkradení nebo zničení; do posledního okamžiku se stará všemi prostředky o odvážení tohoto materiálu, zvláště takového, který nemohla letka vzít s sebou.

V nejnutnějším případě připraví a zničí ohněm vše, co na letišti zůstalo, tak, aby materiál nepadl nezničen do rukou nepříteli.

Pro takový případ bývá zadní sled příslušně zesílen mužstvem a jako velitel je určován energický a zkušený důstojník.

Když přistane letka na nové letiště, musí se velitel postarat o vše, co nebylo ještě zařízeno ubytovacím sledem (umísťování materiálu a personálu).

První jeho starostí je spojit se s velitelstvím vyšší jednotky, pro kterou má pracovat, a podat zprávu o situaci letky. Vyžádá si rozkazy a připraví vše, aby taktická činnost mohla být co nejrychleji zahájena.

Musí se postarat o službu na letišti (strážní a dozorčí), vypracovat řád letiště vzhledem na místní poměry, učinit opatření proti leteckým útokům (aktivní a pasivní), proti ohni a proti pozemním útokům.

Z toho všeho vidíme, že velitel letky má při přemístění na jiné letiště dost a dost práce, neboť za všechna opatření a za materiál je sám odpověden (nenechat ho tedy, když přijde pro rozkazy neb instrukce celé hodiny čekat v domnění, že nemá jiných starostí než taktickou stránku činnosti a že, když se nelétá, nemá co dělat).

Když jsme si zhruba osvětlili vše, co souvisí s přesunem letky, přikročíme k řešení našeho cvičení, t. j. především k přesunu letky 1 ze základního letiště u Poděbrad na plochu u Sobotky, jak je dáno rozkazem velitele letectva armády 1/7 ve 14 hod.

Jaká je situace letky 1 1/7 ve 14 hod.?

Letka je na základním letišti u Poděbrad. Pracovala dosud podle rozkazů velitele armády. Její činnost byla ten den malá — do 14 hod. provedla 4 lety. Personál není tedy unaven, takže snese, bude-li to nutno, velké zatížení bez újmy na hodnotě práce. Je důležité, abychom to konstatovali, neboť uvidíme, co vše bude nucena splnit.

Její početní stav letounů je 9 strojů typu AP-32.

Co se dověděl velitel letky ve 14 hod. od VLA.?

Že letka bude přidělena od 16. hod. 1. divisi (pochoduje do prostoru Rovensko) a že se má v touz dobu hlásit spolu se styčným důstojníkem na SV. 1. divise (bude v tu hodinu v Sobotce). Dále se dověděl, že základní letiště má přesunout na plochu u Sobotky, jakmile budou zabezpečeny přechody přes Jizeru. Event. noční přezvědy má provést ještě ze základního letiště u Poděbrad.

Co učiní velitel letky?

Především musí předvídat: počítá, že velitel divise bude žádat, aby letka provedla ještě do večera nějaké přezvědy; že může počítat i s noční činností, napověděl mu VLA. Proto nařídí pohotovost tří letounů do 16 hod. pro event. odpolední činnost a dá provést předběžné technické přípravy na možnou noční činnost (předem určí též dva pozorovatele pro event. noční létání — aby jimi nebylo jinak disponováno — a tito pozorovatelé se mohou jít vyspat).

Předvídá rovněž, že velitel divise bude především žádat, aby letka přenesla svou taktickou činnost na plochu blíže k SV. divise, neboť na první pohled vidí, že vzdálenost základního letiště je příliš velká již nyní a že se ještě bude zvětšovat. Že se letka bude stěhovat, dověděl se rovněž od VLA. V rozkaze bylo však řečeno, že základní letiště bude přesunuto na plochu u Sobotky, až budou zabezpečeny přechody přes Jizeru. Kdy to bude, to nyní neví. Může mu to říci později velitel divise. Pracovní letiště však tam může zřídit ihned, neboť plocha je způsobilá (bylo jí používáno za pomocné letiště).

Nařídí tedy náhlou pohotovost letky pro přesun, ale tak, aby touto přípravou k přesunu nebylo dotčeno provádění odpoledních a nočních přezvědů (budou-li nařízeny). Dá strhnout a naložit tři stany (z nich jeden jako pracovnu) a materiál potřebný k zřízení pracovního letiště.

Ubytovacímu sledu nařídí, aby odjel po silnici Poděbrady, Kopidlno, Libáň, Sobotka (určené velitelstvím armády) tak, aby nejpozději v 16.30 hod. měly letouny možnost přistáti na letišti u Sobotky.

Další rozkazy dostane ubytovací sled v Sobotce.

Potom odjede se styčným důstojníkem a se zpravodajským důstojníkem autem k velitelství divise, které stihl v 16 hod. v Sobotce (tam byla předvídána větší zastávka; o tom se VLA. dověděl u štábu armády — proto mohl velitele letky avisovat, kde divisi najde v 16 hod.).

Pokračování námětu.

Velitel letky zastihl štáb velitelství divise v Rovensku 1/7 po 16. hod. a dostal v 16.30 hod. tento zvláštní rozkaz:

1. divise Sobotka, 1. červenec, 16.30 hod.
štáb, 3. odděl.
Čj. oper.
Mapy: 1:75.000 — 3754, 3755, 3654, 3655.

Zvláštní rozkaz č. 45

(pro letecké přezvědy 1/7).

I. Nepřátelské valné síly jsou na pochodu s čely asi na čáře Hrádek, Reichenau, Frýdlant. Sílu proudů, směřujících do prostoru Chrastava—Mníšek, lze odhadnout asi na 1 divisi.

Vlastní vyšší jednotky 1. sledu dosáhly prostoru Kněžmost, Rovensko, jezdecký pluk 8 Lomnice n. Pop.

II. Proveďte k zjištění gros nepřátelských sil ještě před večerem 1/7:

a) přezvědy do prostoru Chrastava, Oldřichov, Liberec. Zde pozorujte ruch na hlavních silnicích, zejména na silnici Chrastava, Liberec a Mníšek, Liberec. Mimo to věnujte pozornost silnicím vedoucím z Liberce do Hodkovic, do Rychnova a do Jablonce;

b) přezvědy silnic, vedoucích z Hejnic, Flinsberku a Petersdorfu na Tanwald a Dol. Rokytnice, jakož i nádraží Petersdorf a Schreiberhau.

Zprávy z přezvědu dodejte do 20.30 hod.

III. Hranice činnosti letky 1:

Na severu: (vše v to) Chrastava, Hejnice, Flinsberg, Petersdorf.

Na západě: (vše v to) Přepře, Petrašovice, Hor. Hanychov, Chrastava.

IV. Pracovní letiště 2/7 od 4 hod. u Sobotky.

Za spr. nác. štábu N. N.

Velitel divise gen. D-1

Dostanou: vel. letky 1 k provedení,
vel. let. arm. na vědomí.

Jaká bude činnost velitele letky, jakmile dostane tento rozkaz?

Nejdříve zatelefonuje letce (přes D. Bousov), aby dva letouny, předem určené k odpoledním přezvědům, spolu s letounem velitele letky (posádka: pilot a mechanik) přistáli do 17 hod. nablízku u Sobotky, kde dostanou rozkaz pro přezvědy. Oznámí letce, že se pak sám se svým letounem vrátí co nejdříve na základní letiště.

Styčného důstojníka nechá u štábu divise a nařídí mu, aby rozkazy, týkající se činnosti noční, telefonoval bez prodlení do Poděbrad a rozkazy pro činnost příštího dne dodal zpravodajskému důstojníkovi do Sobotky. Mimo to mu nařídí, aby ještě do večera obhlédl nejbližší vhodná letiště, t. j. u Mašova.

Sám odjede se zpravodajským důstojníkem na letiště u Sobotky, kde očekává přistání letounů.

Zpravodajskému důstojníkovi nařídí:

1. Odbavit přezvědnou odpolední činnost (tak, jak to nařídil velitel divise),
2. dodat výsledky z přezvědu na divisi,
3. hlásit veliteli letky do Poděbrad telefonicky splnění úkolu a zhruba výsledek přezvědu,
4. prostudovat rozkazy pro činnost letky 2/7 tak, aby mohl veliteli letky referovat o 2. hod. ranní, tedy v době, kdy se tento velitel hodlá vrátit definitivně do Sobotky,
5. dotázat se a hlásit do Poděbrad, kdy budou zabezpečeny přechody přes Jizeru.
6. Dále mu nařídí, aby zahájil a řídil, jakmile dorazí část lehké kolony pojízdného sledu do Sobotky (velitel letky ji odešle z Poděbrad), bez otálení práce, spojené se zařizováním pracovního letiště a stavbou stanů.
7. Určí místa jednotlivých stanů tak, aby po příjezdu lehké kolony nebyla práce zdržována.
8. Nařídí, aby letouny vrátivší se z odpoledních přezvědu, zůstaly již definitivně na pracovním letišti.
9. Nařídí zpravodajskému důstojníkovi odeslat pojízdný maják do Sobotky, budou-li požadovány noční přezvědy, a připravit nouzové označení letiště (na žádost letce — červená raketa).

Po vydání těchto rozkazů odlétne na základní letiště a přistane na něm asi v 17.40 hod.

Jaká bude další činnost velitele letky na základním letišti v Poděbradech?

Přehledně mezitím již připravenou část pojízdného sledu, obsahující zařízení pracovního letiště, a dá rozkaz k jeho odjezdu. Tato část nebude ani kompletní lehkou kolonou (jak to rozvádí předpis pro provádění normálních přesunů), nýbrž bude obsahovat jen nezbytné zařízení pro pracovní letiště, t. j. fotografickou pracovnu, zpravodajskou pracovnu, administrativní kancelář, část důstojnických zavazadel, kulometry OPL, část spojovacího materiálu, rakety a střelivo, část ošetřovatelských souprav, tři stany a část pracovního nářadí pro stavbu stanů, část pohonných hmot, (event. cisternu, část barelů a filtrační vozík) a další potřebná zařízení k ošetřování a plnění letounů. S tímto materiálem odjede asi $\frac{1}{3}$ ošetřovanců, pomocného mužstva a zbrojírů.

Z námětu víme, že u Sobotky základní letiště bude, ale nevíme přesnou hodinu. Proto nemusíme být v tomto konkrétním případě úzkostliví při materiálním vybavení pracovního letiště, protože víme, že se tam co nevidět postěhujeme s celou letkou (zde je rozdíl proti pracovním letišťům v defenzivních akcích).

Na tomto případě jasně vidíme, že se nedá generálně stanovit materiální vybavení pracovního letiště, neboť to se řídí taktickou situací a okamžitou potřebou.

Pracovní letiště je jenom taktický pojem, který vyjadřuje účel některého pomocného letiště.

Pokračování námětu:

Zatím co velitel letky dohlížel na základním letišti na přípravy k odjezdu aut, určených odvézt materiál a zařízení pro pracovní letiště, dostal v 18 hod. (1/7) tento telefonický „zvláštní rozkaz“ od velitelství 1. divise (přemístilo se již dále do Rovenska):

1. divise
štáb, 3 odděl.
Čj. oper.

Rovensko, 1. červenec, 18 hod.

Zvláštní rozkaz čis. 6

(pro noční přezvědy).

Proveďte okolo 22 a 24 hod. přezvědy silnice Rochlice, Dl. Most se zvláštním zřetelem na rozcestí silnic u obou jmenovaných míst.

Výsledek přezvědu hlaseť ihned po přistání telefonicky.

Za spr. náč. štábu N. N.

Vel. divise gen. D.-I.

Dostanou: vel. 1. letky k provedení,
vel. let. arm. na vědomí.

Jaká bude činnost velitele letky na základě tohoto rozkazu pro noční přezvědy? Jak budou provedeny?

Abychom mohli odpovědět na tuto otázku, musíme si především objasnit podmínky účelných a úspěšných nočních přezvědu.

Konání nočních přezvědu vyžaduje:

1. zvláštních schopností, speciálního výcviku a neustálého dalšího cviku létajícího personálu,
2. zvláštních zařízení a pečlivých příprav.

V principu jsou naše pozorovací letky materiálně vybaveny pro noční létání a máme snahu, abychom měli vycvičený i všechny létající personál.

Nesmíme si představit, že se noční přezvědy provádějí na přechytné komunikace a kamkoliv jinam tak jako ve dne. Sám nepřítel nepoužije k nočnímu pochodu než nejvýznamnějších a nejprímějších komunikací, pro nebezpečí zbloudění, pomíchání a jiná zdržení pochodových proudů.

Už z tohoto důvodu by bylo neúčelné dirigovat noční přezvědy jinam než na význačnější komunikace.

Vyššímu velitelství bude a musí stačit konstatování, zda nepřítel větší pohyby na určitých, přesně vymezených místech koná vůbec, čili nic, aby z toho mohlo vyvodit alespoň to, zda nepřítel postupuje jen ve dne nebo i v noci. To také usnadní a usměrní vysílání přezvědu následujícího dne za svítání.

Jsou to však také technické možnosti, které omezují výsledky nočních přezvědu, především viditelnost, potřebná k zjištění cílů přezvědu a k orientaci v noci:

1. Je málo nocí s dostatečnou viditelností; i v létě je málo nocí, kdy je možno létat (je míněno provádění úkolů, neboť nad letištěm lze létat téměř každé noci).

2. Je málo objektů, které v noci usnadňují letcům orientaci (za války nemůžeme spoléhat na světla měst. Orientačními vodítky jsou nám význačné komunikace, význačné lesy charakteristické svým tvarem, větší toky vod a rybníky a orientační majáky, které si postavíme na vhodných místech.

Možnosti zjistit nepřítel se tedy omezí jen na otevřené hlavní silnice. Ve městech a na komunikacích vedoucích lesem lze těžko co zjistit.

Pozorování zrakem při nočních zvědech nedává téměř žádných výsledků. (Viz plk. Houdemon „Poznatky o užití letectva“.) Mohou-li být ještě sledovány pohyby vlaků na tratích a ruch na nádražích (při zvědech ve větší hloubce u nepřítele), pohyby vojsk na silnicích nám většinou unikají. Sílu a složení pochodových proudů nelze téměř vůbec zjistit. Jenom za zvlášť jasných nocí získali zvlášť vycvičení pozorovatelé při letu v přízemních výškách přesnější zprávy; ale to je výjimka.

Budou to ponejvíce jen dojmy, které získá pozorovatel za letu nad krajinou, kde přezvědy provádí (různost osvětlení, dojem činnosti nebo klidu).

Určitější výsledky je možno získati pomocí osvětlovacích pum, opatřených padákem, ale zase jenom ve velmi omezené míře.

Pozorování za umělého osvětlování se koná takto:

Pozorovatel shodí pumu s výše 1000—1500 m (podle délky svítivosti — může být různá a vyplývá z technického provedení); když se puma rozsvítí a zvolna klesá (je opatřena padákem), krouží letec nad ozářeným místem a snaží se využít doby svícení bedlivým pozorováním a zjišťováním pohybů. Je najevo, že nepřítel při rozsvícení pumy zůstane stát, a to obzvlášť pozorování ztíží.

Když si uvědomíme, že okruh světelné účinnosti nepřesahuje v průměru 1 až 1½ km (na speciální mapě velikost desetihaléře), že ji nevrhne přesně tak, aby nám osvětlovala to místo, kde chceme pozorovat, a že takových pum můžeme vzít jen několik, vidíme obtíže nočních přezvědu a vynikne nám to, co jsme řekli hned na začátku naší úvahy: nesmíme požadovat noční přezvědy na přčetné komunikace tak jako ve dne. (Naše pozorovací letouny mohou vzít osm osvětlovacích pum, ale dvě si musí pilot rezervovat, kdyby musil nouzově přistati.)

V noci platí v daleko větší míře, že nestačí prolétnout nad krajinou, abychom zjistili všechny pohyby nepřítele.

Proto také i v našem konkrétním případě byl velitel divise velmi střízlivý v svých požadavech a jako cíl nočních přezvědu udává jen silnice Rochlice, Dl. Most se zvláštním zřetelem na rozcestí silnic obou jmenovaných míst (viz zvl. rozk. čís. 6). Volil ovšem místa pro objasnění nepřátelské situace nejdůležitější.

Pro úplnost je třeba dotknout se několika slovy otázky speciálního zařízení a příprav na noční létání.

K němu náleží zejména:

- osvětlení palubních přístrojů,
- poloha světél na konci křídel (vlevo červené, vpravo zelené),
- reflektory pod křídly letounů, svítilny (Holtův), rakety a osvětlovací pumy, potřebné při nutném přistání a k signalisaci;

(Pokračování.)