

Z cizích revuí.

Fln.:

Činnost letectva za nepříznivého počasí.

(Podle Věstníku Vozdušného Flota, list. 1936.)

V úvodě dokazuje autor na příkladech, jak mylný je zastaralý názor, že špatná povětrnost působí nejvíce na letectvo. Uvádí příklady, kdy povětrnostní poměry nedovolují nebo úplně ochromují činnost pozemních i námořních vojsk, kdežto letectvo bezvadně a samojedině pracuje (náledí a bláto na pochodu, dešť pro dělostřelectvo, vlnobítí na moři atd.). Budoucnost ukáže, že i nyní nemožnost létat za určitých povětrnostních okolností bude překonána.

Vliv nepříznivé povětrnosti je omezován:

a) novými technickými vynálezy (automaty, zařízením pro start a přistání v mlze, pro zabránění vzniku a tvoření námrazy atd.);

b) výcvikem letců v létání bez vnější viditelnosti a správně organisovanou a přesně pracující službou meteorologickou.

Autor klade povětrnost mezi tři hlavní prvky taktického rozhodnutí — jsou to: nepřítel, povětrnost a vlastní situace. V praxi se ukáže, že nejnepříznivější povětrnostní poměry mohou být pro provedení některých leteckých úkolů nejvýhodnější. Proto autor považuje za nutné, aby každý letec znal teorii meteorologie, aby si sám mohl vytvořit závěr ze zpráv a předpovědím na kratší dobu uvěřil. Pro větší bombardovací výpravy je nutno organisovat stálou povětrnostní hlídkovou službu ve vzduchu na cestě k cíli a nad cílem, a to po celou dobu náletu. Nesmí se zapomínat, že se úkoly letectva řídí pozemní situací a že není možno čekat s většími nálety na pěkné počasí.

Dále probírá autor případ jasné oblohy a uvádí, že taková obloha sice dovoluje dobře létat ve velkých skupinách, orientovat se a nalézt cíl, ale umožňuje také činnost všech nepřátelských prostředků OPL., což má za následek nevyhnutelné ztráty u bombardovací výpravy. Čím menší překážky klade povětrnost, tím větší překážky vytvoří nepřítel, takže k potlačení jich je pak zapotřebí značných sil a obětí.

Mraky rozděluje autor podle toho: 1) jsou-li nad 1500—2000 m (většinou roztrhané mraky), nebo 2) sahají-li až do 100—200 m nad zemí (spojené deštivé mraky). Toto rozdělení volí autor vzhledem k rozdílnému způsobu činnosti letectva, při čemž v druhém případě nutno počítat i s tloušťkou mraků (zda je v dostupu letounů) a také s tím, zda má letectvo pracovat nad územím vlastním či nepřátelským.

Případ, kdy jsou mraky roztrhány a pod dostupem letounů, považuje autor za nejvýhodnější pro bombardovací úkoly a zvědy. Letouny se mohou skrývat v okrajích mraků, zatím co jednotlivé zvědné letouny „vyskakují“ z mraků (nahoru nebo dolů) a zjišťují místo, kde jsou nepřátelští stíhači. To umožňuje uniknouti stíhačům. Ovšem, také při roztrhaných mracích je překvapení nepřítelem možné, ale ne na dlouho a také ne celé skupiny.

Jako druhý druh oblačnosti uvádí autor úplné zatažení oblohy nízkými mraky, kteréžto oblačnosti se obyčejně říká „nezpůsobilá k létání“ a při které často dochází k nutným přistáním „pro špatné počasí“.

Není-li posádka důkladně vycvičena a vybavena přístroji pro létání bez vnější viditelnosti, nemůže být o letu ani řeči.

Dále uvádí autor příklady:

1) Nad vlastním letištěm je obloha úplně zatažena nízkými mraky v tloušťce 2.000—3.000 m, t. j. vrstvu lze prolétnout jednotlivými letouny; nad územím nepřítele jsou roztrhané mraky. Pro nálet je povětrnostní situace příznivá, protože nepřátelské letouny budou asi na letištích, ježto se jim nebude chtít do nízkých mraků nad cizím územím a také asi nebudou ani očekávat útok.

Nálet se provede. Skupiny po třech až šesti letounech startují jednotlivě za sebou a proletí mraky. Skupiny jdou za sebou po 3—5 min. Nad mraky se provede nad vlastním územím shromáždění a pak skupina nebo skupiny letí nad cíl a pracují samostatně. Potom se vrátí nad letiště, kde po přijatém radiovém hlášení se země o výšce mraků nad letištěm prolétají letouny mraky jednotlivě.

2) Situace jako v 1), ale vrstva mraků je tak vysoká, že nelze nad ní prolétnout. Letouny letí v rojích anebo jednotlivě pod samými mraky (vlastně v nich a jen chvilkami z nich vylétají pro orientaci) a nad mraky vzlétnou teprve po shromáždění, kde to dovolí situace, a to třeba i nad územím nepřítele. Bombardování se však provádí nad oblaky (roztrhanými). Návrat pod vrstvou nízkých mraků.

3) Mraky nad územím nepřítele a nad cílem jdou od 100—200 m až nad dostup letounů. Průlet mraky nad cílem ve skupině schopné bombardování je nemožný. Pod mraky je těžko letět pro činnost OPL. Musí tedy jednotlivé letouny ve vzdálenostech po 3—5 min. letět k cíli od poslední pozemní orientace podle času a přístrojů a podle času pak i shazovat pumy. Letouny jsou v úplném bezpečí jak před nepřátelskými stíhači, tak i před OPL., protože na neviditelné cíle se dosud střelí velmi špatně. Jediným nebezpečím jsou vzdušné překážky v okolí cíle.

4) Obdobný případ jako v 3), ale mraky jdou jen do výše 2—3.000 m. Skupina letí k cíli nad mraky podle času; v okolí cíle jednotlivé letouny nebo roje prolétávají mraky, pod mraky se orientují vylétáním z mraků a vletáním do nich a útočí na cíl samostatně. Autor uvádí, že se průzkum cíle provádí nejlépe, jsou-li nízké mraky ve vrstvě do výše 2—3.000 m, protože letoun může dobře proletět vrstvu mraků a cíl může fotografovat z malé výšky, což za jasné oblohy je skoro nemožné. Také činnost stíhačů je za takovýchto okolností skoro nemožná.

5) Nad vlastním územím je obloha jasná nebo je pokryta roztrhanými mraky, nad územím nepřítele je úplně zataženo, ale mraky nejsou ve vysoké vrstvě. Lze očekávat nepřátelské nálety, protože ze zamračené oblohy je snadnější letět nad cíl, kde je jasno, nežli naopak. Za takovéto povětrnosti je k provedení vlastního náletu třeba velmi přesných zpráv o povětrnostní situaci v okolí cíle, což může dát jen

vzdušný průzkum povětrnosti, a posádky musí být dobře poučeny, jak mají pracovat, vletne-li skupina do zvlášť nepříznivé povětrnostní situace. Vlastní bombardování se provede jako v 4) nebo 2). Nebezpečí je při návratu, kdy vracující se rozptýlení bombardovači mohou být napadeni nepřátelskými stíhači.

Jako povětrnostní překážku dosud skutečně nepřekonatelnou uvádí autor: mlhu, silnou sněhovou vánici a bouřku.

Podotýká však, že se při mlze sice musí bombardovat cíl náhradní, ale ne při bouřce a vánici, neboť ty bývají zpravidla jen lokálního rázu a je možno je obletět anebo vyčkat, až přejdou přes cíl. Vyhybáním se však prodlužuje pobyt nad územím nepřítele, čímž se mu dává možnost, aby uvedl v činnost všechna svá odvetná opatření.

Z celkové úvahy dělá autor tento závěr:

1) Nejčastěji bude se musit nálet provádět při oblačnosti nejrozmanitější, a proto je naprosto nutno, aby bombardovači skvěle ovládali létání bez vnější viditelnosti a letouny byly vyzbrojeny nejlepšími přístroji.

2) Povětrnostní situaci pro nálet nutno podrobně prozkoumat jak před letem, tak i během vlastního náletu. Průzkum povětrnosti během náletu musí provádět jen zkušení letci-meteorologové, aby zprávy rádiem oznamované daly bezpečný podklad pro rozhodnutí velitele skupiny.

3) Všechny posádky musí být vždy připraveny pracovat samostatně, a to vyžaduje výtečné znalostiavigace a teorie bombardování. Pro nálety ve skupinách se nejlépe hodí roztrhané mraky. Pro opakované útoky za účelem rušení opravných prací se nejlépe hodí úplně zakrytá obloha, kdy se létá jednotlivými letouny jako v noci.

Literární přehled.

Vydání Leteckého průvodce. První část Leteckého průvodce, kterou vydá Česká Matice Technická za redakce prof. ing. dr. Z. Bažanta, prof. ing. dr. V. Felbera a ing. dr. O. Brůhy, jest již v tisku. Obsahuje všeobecné tabulky, letecké názvosloví a stať „Ovzduší“. Tabulková část obsahuje zejména stať, které se v podobných poměrech toho druhu postrádají (vliv stlačitelnosti vzduchu na dynamický tlak, diagram převratné hodnoty kinematické vazkosti vzduchu v širokém rozsahu tlaků a teplot, fyzikální konstanty různých nových látek a m. j.). Jsou zde dále nově a podrobně zpracovány převodní tabulky různých jednotek užívaných v letectví.

Letecké názvosloví je rozděleno na několik kapitol a jest zpracováno v podobě pětijazyčného slovníku (něm., franc., angl., ital. a rus.). Ruský překlad, o který

bylo názvosloví na všeobecnou žádost rozšířeno, je opatřen transkripcí do latinky, což čtenáři neznalí ruského písma jistě uvítají. Všecky důležité pojmy jsou objasněny definicemi. Doplnkem názvosloví jest stať o jednotném označení různých veličin v letectví (symboly, souřadné osy a j.). Ve stať „Ovzduší“ jest mezi jiným podrobná tabulka srovnávací atmosféry a její kritický rozbor.

Ježto jde o základ, jehož potřeba se všeobecně a naléhavě pocituje, bude vydání připravené části, tvořící úvodní stať k prvnímu dílu, v nejvyšší míře urychleno. Na ostatních částech se pracuje. Celý první díl bude obsahovati: část všeobecnou, ovzduší, leteckou mechaniku (pohyb letadla, aerodynamiku, statiku, propulsi a j.) a zkoušení letadel. Druhý díl leteckého průvodce bude se týkat materiálu a konstrukce, třetí díl letectví výkonného. R.