

Letectvo u nás a v cizině.

Zastírání stálých letišť.

U. P.: Maskirovka postojannyh aerodromov. (Věstník protivovozdušnoj oborony, seš. 1, leden 1937.)

Autor uvedeného článku studuje potřebu obrany letišť a leteckých základen. Uvádí, že v budoucí válce bude dosaženo vítězství nad nepřátelským letectvem především ničením jeho letišť a leteckých základen. Jak ukázala světová válka, byl počet letadel zničených na letištích větší, než počet letadel zničených v leteckém boji. Kromě toho je užití tohoto způsobu mnohem výhodnější, neboť zmenšuje pravděpodobnost ztrát. Proto lze předpokládat, že mírová i polní letiště budou důležitými i objekty pro nepřátelské letectvo. Bude tedy vzájemné ničení letišť budoucím způsobem boje letectva.

Proto musí být jak mírová, tak i polní letiště chráněna OPL.

Jedním z nejdůležitějších ochranných prostředků OPL. bude zastírání. Zastíráním je třeba rozumět nejen ochranu letiště proti pozorování, ale i vybudování klamných staveb, jejichž účelem je uvést nepřítele v omyl.

Bude-li však provedena jen ochrana letišť proti pozorování (t. j. skrytí), bude to mít za následek intensivnější nepřátelský průzkum, který dříve nebo později zastřená letiště odkryje. Zastírání je tedy hlavní složkou OPL. stálých letišť a musí být proto řešeno jako každý jiný taktický problém.

Již v míru musí být vykonány přípravné práce, jako:

- 1) vypracování plánů na zastírání jednotlivých letišť,
- 2) výcvik leteckého personálu, který by v čas války mohl řídit tyto zastírací práce,
- 3) příprava nutného počtu materiálu pro každé letiště.

Způsoby a druhy zastírání.

Úkolem každého leteckého zastírání je:

- 1) odstranit veškerá zařízení (znaky), podle kterých může být letiště poznáno, a
- 2) vybudovat v blízkosti klamných letišť umělá zařízení, která mají za účel uvést útočníka v omyl.

Je třeba připomenout, že špatně (nepečlivě) provedené zastírání spíše prozradí. Není-li zastírání úplné, je lépe neprovádět žádné.

Každé letiště má speciální požadavky, podle nichž je třeba volit způsob a druh zastírání. Zastírání letišť nelze tedy provádět podle šablony. Způsob zastírání je také závislý na roční době.

Rozeznáváme dvojí zastírání: 1) přirozené a 2) umělé. Oba druhy jsou spolu těsně spjaty.

Zastírání přirozené obsahuje:

- 1) využití světelných paprsků,
- 2) využití atmosférických vlivů, mlhy, deště atd.,
- 3) využití přirozených skrytů (porostů atd.),
- 4) zastírání personálu na letištích,
- 5) rozšiřování nepravdivých zpráv o výzbroji, typech letounů, o výrobě, organizaci atd., majících za účel uvést nepřátelský průzkum v omyl.

Zastírání umělé obsahuje:

- 1) využití porostů přesazováním, kácením, osíváním travou a p.,
- 2) přizpůsobení (upravení) důležitých předmětů (objektů) tak, aby se staly pro letce nenápadnými,
- 3) vybudování klamných staveb (přestaveb, stěn a p.),
- 4) zadýmování důležitých objektů,
- 5) zastření radiových stanic (je nejdůležitější).

Jako zásadu třeba uvést, že na letišti musí býti pouze přijímací radiová stanice. Abychom klamali útočníka, je třeba provádět vysílání buď z klamných letišť, anebo z míst jinak bezvýznamných.

Praktické provádění zastíracích prací.

Při výběru způsobu zastírání stálých letišť je nutno na prvním místě rozlišovat zastírání v létě a v zimě.

Zastíráme-li letištní plochu v létě, dáme jí takový vzhled, jaký se nehodí ani pro start ani pro přistání letounů. Toho dosáhneme tím, že na ní budujeme klamné cesty, kanály, jámy, stohy a p. Při tom je třeba pamatovat na to, aby kanály, cesty, koleje atd. tvořily jeden celek s přilehlým okolím letiště.

Klamné cesty lze znázornit vysekáním trávy. Podél cest se vypálí kruhová místa poloměru asi 1,5 m, která znázorňují telefonní tyče. Jámy a podobné věci se budují tak, že se odstraní drn a k okrajům se nasypou saze.

Velmi účelné je rozdělit letiště na nestejně velké pásy a tyto pásy osít travou různých odstínů; to velmi ztíží orientaci.

V zimě sněhový povlak činí letiště podobným okolnímu terénu.

Je třeba pečovat o zachování sněhového povlaku. Toho se dosáhne zametáváním (odstraňováním) stop po kolech neb lyžích.

Jak v létě, tak i v zimě je třeba odstranit z letišť různé ukazovatele větru, ohraničení letišť a jiná zařízení mírová.

Ve válce bude většina těchto zařízení postavována (obslouhou letišť) jen podle potřeby.

Zastírání hangárů.

Mírové hangáry na stálých letištích jsou většinou ohromné stavby, jejich zastření je nemožné.

Proto je nutno postarat se při všeobecném zastírání letišť o to, aby byl dán hangárům takový vzhled, který by je činil podobnými obytným budovám, továrním objektům a p.

Za tím účelem provedeme na střechách a u stěn hangárů různé podružné nástavby, přístavby, komíny a p., které nejen změní kontury hangárů, ale budi dojem menších obytných, hospodářských anebo průmyslových objektů. Viditelná část střechy nezastřené bude temnější než klamná přístavba, což dělá dojem průchodu nebo ulice a p.

Proto se nedoporučuje zastřít klamnými úpravami celou střechu hangáru.

Nově stavěné hangáry, jejich architektura, okna, dvěře a sama forma hangáru musí být přizpůsobeny potřebám zastírání pro válku. Z letištních staveb je třeba vytvořit komplex podobný vesnici, samotě nebo hospodářskému statku.

Vše, co bylo řečeno o stavbě hangárů, platí i o ostatních pomocných letištních stavbách (skladištích, benz. skladech atd.). Tyto stavby musí změnit svou tvářnost tak, aby nepřítel nemohl zjistit jejich účel.

Budování klamných letišť.

Nepříteli budou vždy známa místa stálých mírových letišť, i kdyby byla zastřena sebe lépe. Nemáme-li proto v daném prostoru letiště klamná, která by klamala nepřitele, nebude možno skrýt (chránit) stálé letiště proti bombardování. Náhlé zmizení stálého letiště, když se provede zastření, zvýší jen nepřátelský průzkum, který dříve nebo později letiště najde. Je tedy úkolem klamného letiště umožnit zastření letiště stálého a tím desorientovat a uvést v omyl protivníka, který bude považovat klamné letiště za skutečné. Organismujeme proto v prostoru stálého letiště jedno nebo několik letišť klamných, co nejvíce podobných letišti skrývanému. Klamná letiště se zastrou jen částečně, aby protivník byl utvrzen v domnělé správnosti svého pozorování. Dále je třeba řídit se zásadou, aby klamného letiště bylo využito jako pomocného letiště, neboť taková záměna nepřitele úplně desorientuje. V čas nutnosti může být letecká činnost přesunuta úplně nebo částečně na klamné letiště.

Na klamném letišti jsou veškerá zařízení, jako ukazovatelé směru větru, hranice letištní plochy, sestava aktivní OPL. (KOPL., DPL.) a p. Hangáry se stavějí na způsob dekorací.

Po ukončení všech zastíracích prací musí být celkový vzhled klamného letiště vyfotografován z letadla a srovnán s fotografickým snímkem skutečného letiště. Je-li třeba provést ještě event. doplňky, musíme po jich provedení opět srovnat fotografické snímky klamného a skutečného letiště.

Dále je třeba, aby na klamném letišti čas od času startoval a přistával letoun a aby několik klamných letounů běžných typů, částečně zastřených, bylo umístěno na vhodném místě, což dodá klamnému letišti přirozenějšího vzhledu.

Organisace ochrany letišť.

Je vždy třeba předvídat, že i sebe lépe zastřená letiště mohou být nepřitelem zjištěna a bombardována. Aby se zmenšily účinky bombardování, vybavíme letiště příslušnými ochrannými prostředky. Mírová služba požární musí být zesílena. Kromě toho organisujeme na letištích službu desinfekční (asanační).

Požární letištní služba musí mít kromě požárního inventáře a asanačních prostředků také speciální přístroje typu M1 Rx, které zneškodní rychle každý požár (zvláště snadno zápalné látky, jako benzin, kerosin, oleje atd.). Těchto přístrojů (M1 Rx) je možno použít při asanaci míst zamořených otravnými látkami. Přístroj M1 Rx umožní asanaci prostoru na vzdálenost 100 m, aniž je třeba vstoupit do zamořeného místa. Přístroj míchá samočinně chlorové vápno s vodou a podle pracovních podmínek vypouští 12—20 kg chlorového vápna v 1 minutě, při čemž může působit dosti dlouhou dobu bez přerušení.

Přístroje může být použito při zastírání letišť k malování stěn a p. Z—d.

Z cizích revuí.

Major pěch. v. v. Gabriel Částek:

Jak lze zvýšit bezpečnost letadel a jejich posádek?

(Podle americké revue „Readers Digest“.)

V poslední době se dělají pokusy s padáky nového typu a nové konstrukce, aby mohl být včas potřeby zachráněn i celý letoun. V tomto oboru razí letectvo Spojených států nové cesty a zdokonaluje s velkým nákladem a úsilím dosavadní a všeobecně používané padáky.

Hlavním činitelem a propagátorem zdokonalení bezpečnosti v letounech je známý a populární generál letectva William Mitchell, jehož znamenité a odborně psané úvahy v americkém časopise „Liberty“ a „Reader's Digest“ jsou ve Spojených státech velmi ceněny. Tento generál velel za války americkému letectvu ve Francii a je jedním z předních budovatelů a organizátorů letectva Spojených států severoamerických.

Předkládám tu proto alespoň v hrubých rysech některé z jeho návrhů a myšlenek. Jmenovaný generál zastává názor, že dokud se nepodaří zhotovit letoun, který by se mohl samostatně udržet ve vzduchu, jedinou možností k zmírnění leteckých katastrof je „letadlový padák“ (Plane-parachute) a dále „padák kabinový“ (Cabin-chute). Jsou to přístroje, které včas nebezpečí snesou buď celý letoun anebo jeho kabinu pomalu a zcela bezpečně k zemi.

Velkou důležitost má takovýto přístroj hlavně pro letectvo civilní, dopravní (jak zámořské, tak i kontinentální), protože, jak známo, není ustáleným zvykem vybavit jednotlivé cestující záchrannými padáky, ač i po této stránce bylo již v leteckých dopravních společnostech mnoho užitečného vykonáno. U některých bylo na příklad zavedeno připevnění padáků na sedadlová opěradla v letadle, aby cestující mohl při nebezpečí padák rychle obléci a vyskočit z kabiny — asi podobně, jako je tomu se záchrannými pásy na lodích. V poslední době bylo nařízeno, aby každý cestující byl při vstupu do letadla opatřen padákem, ale časem bylo toto nařízení zmírněno, poněvadž u mnohých pasažérů budilo pocit strachu a nejistoty a mnozí se raději vzdali cestování vzduchem, než by oblékli padák.

Jaké neocenitelné přímo služby koná padák letcům, vidíme nejlépe u letectva sovětského a letectva Spojených států, kde je padáková technika na vyšší úrovni.

Letectvo Spojených států koná hojně pokusy též s padákem nového typu, který umožní, aby se celé letadlo sneslo bezpečně k zemi. Dva američtí letci vzlétli s letounem, opatřeným takovým padákem do výše 3000 metrů a rozhodli se sestoupit co nejvolněji, aby zbytečně nepřepínali spojující lana, důležitá pro otevření padáku.