

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 u leteckých dopravních společností 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.

Při provádění pokusu padák zprvu nefungoval a letci již pomýšleli na záchranu použitím vlastních padáků, když se padák náhle otevřel a letadlo se zarazilo v dalším pádu, jako by bylo ve vzduchu přikuto. „Zdálo se nám, jako by nás udržovala neviditelná mocná ruka ve vzduchu,“ vypravovali letci po šťastném přistání k zemi. Měřicí přístroje zaznamenaly pád nejméně 4 metry za 1 vteřinu. Letci též zjistili, že mohou letadlo řídit přitahováním a uvolňováním padákového lanoví, neb i pomocí motoru. Při pozdějších pokusech byl obyčejně k velkému padáku připojen ještě malý, obyčejný padák, aby fungování velkého padáku bylo bez závad. Dalšími četnými pokusy bylo dosaženo ve Spojených státech mimořádných výsledků. Velikost a váha letounu měla ovšem též rozhodující vliv na konstrukci a upotřebení celoletadlového padáku. Častými zkouškami bylo zjištěno, že by pro letoun vážící 1500 kg bylo třeba tak rozměrného padáku, že by jej v praxi nebylo možno složit do vrchních křídel letounu.

Príslušní činitelé se proto rozhodli nahradit velký celoletadlový padák čtyřmi nebo pěti menšími padáky, ale i od toho bylo pro neustálé komplikace upuštěno.

Američtí letečtí konstruktéři hledí „padákový problém“ rozřešit jiným způsobem, a to pomocí tak zvaného „padáku kabinového“. Udělali proto v letounu kabinu, kterou lze lehce a rychle uvolnit, a opatřili ji „padákem kabinovým“. Tento padák se při praktickém zkoušení opravdu osvědčil. Problém padáku kabinového je v principu asi tento: cestující jsou připoutáni k sedadlům bezpečnostními pásy; při náhlém nebezpečí uvolní pilot pohybem trhnutím páky kabinu od trupu letounu a tím samočinně počne fungovat kabinový padák. Uvolnění kabiny od letounu trvá jednu a půl vteřiny a zaručeně za pět vteřin se padák otevře a snese pomalu k zemi kabinu i s pasažéry nebo posádkou. Pilot po uvolnění kabiny může podle okolností ještě zachránit i trup letounu, nebo použije k seskoku svého vlastního padáku. Pro pasažéry není jistě pád střemhlav do vzdušné propasti, trvající 5 vteřin (než začne padák fungovat), žádným radostným výletem a je samozřejmé, že se spuštění kabiny může stát jenom ze značné výše. Též se zdá, že upotřebení podobných padáků je možné, jak pokusy ukázaly, jen u kabin malých rozměrů. Jak by se však kabinový padák osvědčil při uvolnění velkých kabin s větším počtem cestujících, o tom se generál Mitchell nezmiňuje. Dodatkem ještě uvádím, že pro hydroplány byly zkonstruovány kabiny schopné plavby po vodě.

Kabinový padák by měl velký význam pro letectvo vojenské, v němž by ho bylo lze použít k nejrůznějším účelům. Jím by bylo možno provádět zásobování odrážnutých, odtržených aneb odkomandovaných částic vojsk výzbrojí i výstrojem, potravinami a léky, a to v měřítku mnohem větším, než se dělo dosud.

Letectvo i armáda Spojených států severoamerických se zabývají tímto problémem velmi vážně. Úspěchy, kterých se dosáhlo při zásobování v nehostinných krajinách Aljašky, Chaco Canyon i jinde, byly velmi povzbuzující.

Cena kabinového padáku je ovšem na naše poměry dosti značná: kabinový padák pro letoun vážící 4000 kg stojí asi 100.000.— Kč. Pro šestadlové letadlo váží kabinový padák 70 kg, není tedy ani jeho váha příliš veliká. Manipulace je velmi jednoduchá a zamontování do letounu nenaráží rovněž na žádné nepřekonatelné překážky.