

Dopravní kluzák „Gotha 242“

Jednou z novinek dopravy vojenských osob a všeho druhu materiálu v této válce jest využití motorového letounu jako vlečného stroje, který má v závěsu na laně kluzák (jeden veliký nebo tři malé).

V Německu pro tyto účely použito jest vlečného letounu „Junkers 52“ a kluzáku „Gotha 242“. Kluzák „Gotha 242“ (viz obr. č. 1, 2, 3) jest hornokřídlový jednoplošník. Konstrukterem kluzáku jest známý letecký konstruktor Hans Jakobs, který vykonstruoval na př. závodní typy SPERBER a OLYMPIA. Pro zvýšení únosnosti kluzáku jest křídlo tlustého aerofoilu, od trupu směrem ke konci křídla zúženého. Konstrukce křídla jest dřevěná, potažená plátnem, natřeným celonovým lakem a kamuflážováním. Rozpětí křídla jest 24 metrů. Ke zmenšení přistávací rychlosti jest křídlo opatřeno na vnitřní spodní straně vzdušnými brzdícími klapkami. Klapky se dají z pilotního sedadla vychýlit do několika poloh a tak regulovati a zmenšovati přibližovací a přistávací rychlost. Odbřzděná přistávací rychlost plně zatíženého kluzáku jest asi 60 až 80 km/hod. Křídélka pro naklonění kluzáku v zatáčce jsou obdobná křídélkům motorového letounu.

Kluzák má dva trupy, končící vzadu širokou stabilizační plochou a výškovým kormidlem. Každý trup má vzadu kýlovou plochu a směrové kormidlo. Délka kluzáku jest 16 metrů. Vlastní trup pro náklad tvoří gondola, umístěná uprostřed křídla s odklopnou zádi. Trup jest hranatého tvaru, kovové konstrukce a pěkné, jednoduché aerodynamické formy. Vpředu gondoly jest kabina pro dva piloty. Levé sedadlo jest chráněno 8 mm silným pancířem. Z kabiny jest dobrý rozhled dopředu, do stran a nahoru. Ložná plocha v gondole má rozměry 6 × 3 × 2 metrů. Maximální náklad materiálu jest 2.700 kg nebo 23 plně vyzbrojených a vyzbrojených mužů.

Spodní část trupu jest opatřena třemi malými ocelovými lyžemi, určenými pouze pro přistání. Pro usnadnění startu jsou po stranách 2 silná gumová kola, namontovaná na děleném podvozku. Po provedeném startu dá se tento podvozek odhoditi.

Pro nakládání osob má kluzák po stranách dvojité dveře. Pro nakládání materiálu odklopí se zadní část trupu nahoru a materiál se naloží pomocí vysunovatelného

nakládacího můstku. Maximální váha celého kluzáku s nákladem jest 6.200 kg.

Standartní výstroj kluzáku jest: čtyři kulomety pro ochranu, jak na zemi tak i během letu, maskovací síť, dvě skříňky pro první pomoc, dva nakládací můstky, osvětlovací pistole s raketami, přistávací reflektor, skříňka s náradím a záložním vlečným lanem. V některých případech naložena jest také skříňka s trhacími náložemi, jakož i ruční granáty pro ochranu posádky. Jeden z pilotů má automatickou pistoli, druhý automatickou pušku nebo lehký kulomet.

Je-li kluzák vlečen prázdný, vkládá se do trupu zatížení o váze 500 kg.

Potřebná rychlost při startu jest 40–60 km/hod., maximální rychlost ve vleku za motorovým letounem je 210 km/hod., rychlost klouzání po odpoutání kluzáku od vlečného letounu je asi 100 km/hod., přistávací rychlost s použitím klapky 60–80 km/hod., doběh při přistávání je 15–20 metrů, délka startu s kolovým podvozkem a plným nákladem 200–400 metrů.

Je-li kluzák odpoután od vlečného letounu ve výši 1.000 metrů, klouže normálně do vzdálenosti asi 7 kilometrů. Při protivětru této vzdálenosti ubývá, při větru v zádech může kluzák doletět i do vzdálenosti 20 kilometrů. Hrají tedy meteorologické podmínky při akci značnou roli a taktika útoku určuje přesně místo a čas odpoutání.

Uvnitř trupu kluzáku jsou sklopné lavice, každá pro 11 osob. Každá vojenská osoba má upínací pás, kterým se při startu a přistání musí upevniti. Upevňuje se těmito pásy rovněž vše, co by mohlo nepříznivě změnit polohu těžiště kluzáku. Ostatní materiál, jako střelivo, kulomety, minomety, kolový vozík atd., upevněn jest k podlaze trupu uprostřed ložné plochy. Pušky vojenských osob jsou upevněny na bočních stěnách trupu kluzáku vedle sedících osob. Pro mužstvo, trpící mořskou nemocí, jsou zvlášť umístěny gumové vaky.

Kluzák jest zavěšen za vlečným motorovým letounem na konopném laně 2 cm silném a 100–300 metrů dlouhém. Za klidného počasí používá se lana kratšího, za špatného počasí lana delšího — je tím docíleno volnějších výkyvů. Vlečné lano má na obou koncích vypínací zařízení, které mohou oba piloti — jak v kluzáku, tak i v motorovém letounu — v případě potřeby vypnouti.

Vlečné lano tvoří současně vedení pro telefonické spojení mezi piloty kluzáku a motorového letounu. Kluzák jest vybaven veškerými přístroji pro noční přelety.

„Gotha 242“ jest také vybaven v některých případech dvěma motory, které jsou v činnosti pouze při startu a při přistávání. Takovýto kluzák nazývá se motokluzák a bude popsán později.

Jako vlečného letounu jest použito „Junkersu 52“, viz obr. č. 4, 5, 6. Tento typ letounu byl vykonstruován v roce 1932 jako dopravní letoun pro civilní německou aerolinii Lufthansu. Bylo jej použito, jak na tuzemských tak i zahraničních leteckých spojích. Byl nazýván „airlorry“ nebo „air-taxi“.

Od roku 1935, kdy Německo započalo veřejně se zbrojením, byl Ju-52 a Ju-86 zařazen do vojenských služeb jako bombardovací letoun. Později jej bylo s úspěchem použito pro parajednotky. A konečně později, když jeho letové vlastnosti vyhovovaly pro vlečné kluzáky, byl Ju-52 zařazen do transportních jednotek pro „airborne troops“.

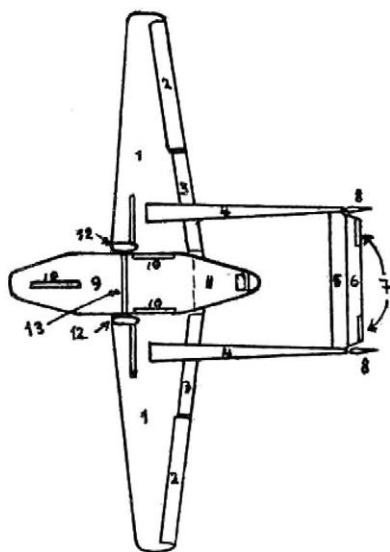
„Junkers 52“ jest v každém směru nejrozšířenější typ letounu v německé Luftwaffe.

Jest celokovové duraluminiové konstrukce, trup i křídla pokryty lehkým vlnitým plechem. Křídla jsou opatřena, jak křídélky tak i klapkami k redukování přistávací rychlosti a zkrácení startu. Křídla jsou silného profilu, od trupu směrem ke konci zúžená. Rozpětí křídel 42 m, délka trupu 19 m, výška 4 m. Celková váha prázdného letounu je 7000 kg, náklad 5000 kg. Dostup 7000 m, délka startu 400–500 m. Obsah nádrží na pohonné hmoty 750 gallonů, t.j. asi na 1500 km doletu. Průměrná cestovní rychlost 250 km/hod. ve výšce 2500 m.

Ju-52 má tři hvězdicové, vzduchem chlazené motory BMW (Bayerische Motoren Werke) devítiválcové, každý o 830 HP. Na zadní části trupu má upínací zařízení pro vlečné lano. Upínací zařízení dá se snadno vypnout se sedadel pilotů motorového letounu i kluzáku. Vlečným lanem vede současně telefonické spojení mezi piloty.

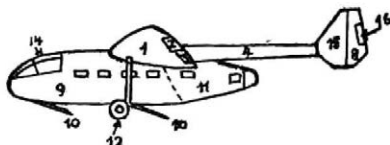
Vlečné letouny a kluzáky jsou organizovány v celky, na př.: Wing má čtyři squadrony, každá squadrona čtyři flighty, každý flight po čtyřech vlečných motorových letounech a čtyři kluzáky. Každá jednotka má 100% zálohu strojů a materiálu. Toto jest pouze nástin organizace; i jiné seskupení jest možné.

Kluzák Gotha 242:



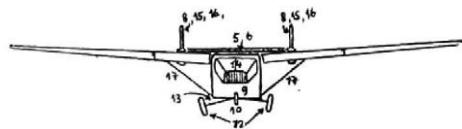
Obrázek číslo 1. Celkový pohled ze spodu

- 1 levé a pravé křídlo, od trupu směrem ke konci zúžená.
- 2 křídélko (aileron)
- 3 vzdušné brzdící klapky (flapy)
- 4 dvojitý trup
- 5 ocasní stabilizační plocha
- 6 výškové kormidlo
- 7 vyrovnávací ploška výškového kormidla
- 8 směrové kormidlo
- 9 střední trup (gondola) pro piloty a náklad, materiál, voj. osoby
- 10 ocelové přistávací lyže
- 11 sklopná zad trupu s nakládacím můstkem
- 12 oddělitelný kolový podvozek s mocnými gumovými koly
- 13 perová osa podvozku



Obrázek číslo 2. Celkový pohled ze strany

- 1 až 12 obdobně jako v obr. 1
- 14 prostor pro 2 piloty vedle sebe
- 15 kýlová plocha
- 16 vyrovnávací ploška směrového kormidla

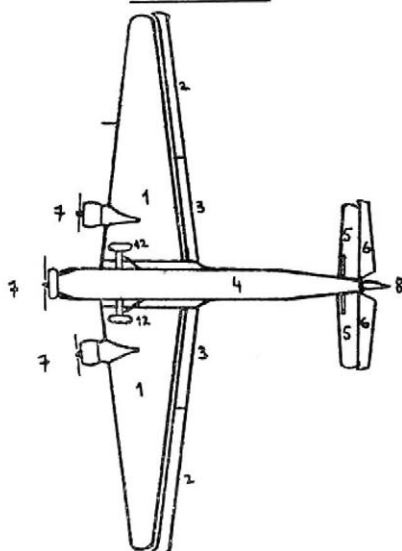


Obrázek číslo 3. Celkový pohled ze předu

- 1 až 16 jako v předcházejících obrázcích
- 17 nosné vzpěry mezi křídlem a trupem

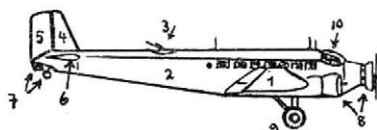
č. 4-5 / 44

Junkers 52:



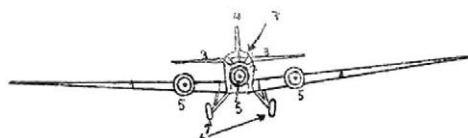
Obrázek číslo 4. Celkový pohled ze spodu

- 1 levé a pravé křídlo
 - 2 křídélko (aileron)
 - 3 vzdušné brzdicí klapky (flapy)
 - 4 trup letadla
 - 5 ocasní stabilizační plochy
 - 6 výškové kormidlo
 - 7 tři vzduchem chlazené hvězdicové motory
 - 8 směrové kormidlo
 - 12 stabilní nesklopný kolový podvozek
- Pod směrovým kormidlem zavěsné zařízení pro vlečné lano s automatickým vypínacím zařízením



Obrázek číslo 5. Celkový pohled ze strany

- 1 křídlo
- 2 trup
- 3 otevřená kulometná věž pro střelce
- 4 kýlová plocha
- 5 směrové kormidlo
- 6 výškové kormidlo
- 7 ostruha a zavěsné zařízení pro lano
- 8 hvězdicové motory
- 9 podvozek
- 10 kabina pro dva piloty vedle sebe



Obrázek číslo 6. Celkový pohled ze předu

- 1 křídlo skloněné nahoru
- 2 trup letadla
- 3 stabilizační plocha a výškovka
- 4 kýlová plocha a směrovka
- 5 tři hvězdicové motory
- 6 kolový podvozek
- 7 pilotní kabina

Zdravotnická služba u tankových jednotek

Prohlídka tankových bojišť v Severní Africe u El Duda, El Alamein a Sidi Resegh poskytla mi možnost rekonstruovat si obraz boje a osud raněné tankové posádky. Pouští je ideálním terénem pro boj tankových jednotek. Jsem si toho vědom, že zkušenosti v poušti získané nedají se zcela aplikovat na evropská bojiště, ale charakter zbraně zůstává též, i když prostor se změnil.

Tanková jednotka jako zbraň převážně pohyblivé války vyžaduje, jak s hlediska vojenského tak s hlediska zdravotně taktického co nejrychlejší odsunu a vyčištění bitevního prostoru i předpolí od raněných.

Již v míru nutno u této zcela zmechanisované zbraně počítati s daleko větším počtem úrazů, za války pak bude míti jistě ze všech zbraní největší procento těžce raněných a mrtvých. Je to důsledek povahy zbraně a jejího použití v boji, který je veden poměrně velmi zblízka a to zbraněmi velkoráznými o značné průbojnosti, eventuálně zbraněmi a bombami střemhlavých letounů. Zranění a smrt u tankových jednotek nastává většinou po přímém zásahu aneb vzniklým požárem. Aby lékařská pomoc mohla být poskytnuta co nejrychleji a nejúčinněji, musí býti zdrav. služba úplně decentraliso-