

Razvoj in pomen zračne akrobatike.

Ta mesec prinaša Ljubljancem novost; vršil se bo letalski meeting v propagandne svrhe. V zelo pestrem sporedu vzbujajo gotovo največ zanimanje pasajirski poleti in tako zvana zračna akrobatika. Posebno zadnje obeta postati središče cele prireditve. Marsikom bo zastala sapa, ko bo videl drzne pilote visoko v zraku izvajati loopinge, ostre špirale in druge vratolomne eksperimente in drhtel bo ob brnenju zateg in kril, ki režejo v neskončno brzih krivuljah zrak. Strmel bo nad spretnostjo in sigurnostjo, s katero letalec vedno dobi ravnovesje in ujame ter izravna svoj aparat v zraku.

Temu in onemu pa se bo pojavila misel, da vsa ta akrobacija nima nobenega praktičnega pomena, da je po eni strani dobrodošla atrakcija, ki računa z razpoloženjem mase, hrepenenče po senzacijah, po drugi strani pa, da je to produkt in zabava eksaltiranih sportnikov, ki si v današnji otopeli in blazirani dobi ne morejo najti živčnih dražljajev miljeje in manj nevarne narave; da torej nikakor ni simpatično, če se predstavlja moderno letalstvo od take, rekel bi, malo cirkuške strani.

To mišljenje je na dlani in bi bilo popolnoma pravilno in korektno, če bi bila zračna akrobatika sama sebi namen. Da pa to ni res, bomo videli iz sledečega.

Začetki zračne akrobacije segajo še v leta pred svetovno vojno in so popolnoma sportne

narave, kakor je bila tudi aviatika v prvi dobi. V njej so se neukročeni in nemirni značaji izživelj ali bolje rečeno izdivjali, deloma pa so tudi izkoristili veliko privlačnost novotarije na publiko v dobičkanosne svrhe. Pegout, da omenim samo enega izmed najbolj znanih, je n. pr. potoval s svojim aparatom križem Evrope, po vseh večjih mestih izvajal svojo umetnost ter služil lepe novce. Stvar je imela tedaj precej sličnosti s cirkusom i kar se tiče potovanja i kar se tiče vratolomnosti programa.

Prišla pa je svetovna vojna in, če sta odkrili balkanska in tripolitanska vojna letalo kot orožje, je šele ona razvila zračno taktiko in definirala njene potrebe in zahteve. V današnji borbi v zraku pa zavzema ravno zračna akrobatika eno najvažnejših, če ne najvažnejše mesto in je brezpogojno potrebna.

V začetku vojne ni skoraj nikdo slutil silnega razvoja, ki ga je doživelo letalstvo tekom nje. V glavnem je bil namen, organizirati letalske edinice, ki bi služile opazovanju sovražnikovih postojank, oziroma, ki bi pomagale pehoti s tem, da leti nizko nad sovražnikom in ga obsipajo z ročnimi bombami ter streljajo nanj iz strojnic; druge skupine naj bi služile zračnim napadom z bombami na zaledje. Ti aparati so imeli posadko, obstoječo iz najmanj dveh mož, pilota in opazovalca; pilot je vodil letalo, vse druge posle pa je opravljal opazovalec. Imel je tudi premakljivo strojnico za napad in obrambo; sedel je izza kril v trupu.

Obramba proti takim napadom se je organizirala skraja samo na zemlji. Ako so letala sovražna letala nizko, so jih obstreljevali

s puškami, strojnicami in specialnimi topovi, v višjih legah pa je bil učinkovit samo še ogenj topov.

V slučajih, ko ni bilo potrebno letanje v nižjih sferah, so se letala razmeroma lahko obranila teh neprijetnosti. Kmalu so konstruirali v centralnih in antantinih državah letala, ki so se mogla dvigniti tako visoko, da je bil učinek obstreljevanja minimalen. Izborni optični instrumenti, ki so jih imeli opazovalci s seboj, so omogočali dobro opazovanje tudi iz velikih višin, bombarderji pa so leteli do cilja visoko in se šele tamkaj po potrebi spustili nižje. Tako so bili vsaj med potom neovirani. Na licu mesta pa so morali vzeti riziiko v račun, ker so bile vse pomembnejše točke zavarovane. Saj smo imeli tudi v Ljubljani obrambne baterije.

Izkazala se je torej potreba, da se napade in prežene sovražnik v zraku samem. Zato so morali zgraditi letala, ki so prekašala po brzini, okretnosti in hitrosti dviganja sovražne opazovalne in bombarderske edinice. Iz teh zahtev sledi, da morajo biti aeroplanj lovci, kakor se imenujejo, majhni, lahki aparati z močnim motorjem. Ker so imeli nalogo napasti in pregnati sovražnika v gotovem, omejenem okolišju, jim ni bil potreben velik akcijski radij. Dali so jim samo za približno dve uri goriva in mazila, posadko je tvoril edino pilot. Bil je dovolj zaposlen z upravljanjem aparata in ni imel prostih rok za merjenje in streljanje s strojnico. Radi tega so mu ugradili v sprednji del letala poleg motorja strojnico, ki je streljala skozi krog vijaka; njen mehanizem je bil spojen z motorjevo osjo na ta

način, da se je sprožila le takrat, kadar je bil vijakov list že mimo ust strojnice. Pilot je imel samo pritisniti na gumb in strojnica je pričela drdrati. Ker je bila fiksno ugrajena, je letalec seveda moral uravnati letalo natančno v smer, v katero je hotel streljati.

Ako si zamislimo zračno borbo na podlagi predstoječih dejstev, sledi nujna potreba po tem, kar imenujemo zračno akrobatiko.

Denimo da napada lovec bombarderja ali izvidno letalo. Ko je javljen prihod sovražnika, se lovec kar najhitreje dvigne in skuša v čim najkrajšem času doseči višino, v kateri leti nasprotnik. Napadalna taktika je slična napadu ujed. V brzem zaletu se vrže na sovražnika, ko pride dovolj blizu, izproži nekaj streliv iz strojnice in že mora paziti, da vsled velike brzine ne kolidira s nasprotnikom. Slednji pa ima tudi svoje zobe in lovec se jih mora skrbno ogibati. Slabo je ponavadi zavarovan od spodaj in odzadaj v tistem prostoru, kamor ne more opazovalec streljati, ker bi sicer poškodoval lastno krmilje. Ta prostof si lovec rad izbere za napad; tu sledi v isti višini približno nasprotniku. Ko je prišel dovolj blizu, postavi stroj na glavo in poveča hitrost v skoraj prostem padu na maksimum; nato izravna aparat in skoraj navpično leti navzgor proti sovražnemu letalu. V tem trenutku sproži strojnico in skuša pogoditi svoj cilj. To se izvrši vse hipoma, kajti že pretj opasnost, da trešči odspodaj v sovražnikov trebuh. Da to prepreči, prevrne letalo na hrbet, nato pa postavi zopet na glavo, pride v prosti pad in, ko doseže zadostno hitrost, se ujame. Ta manever se imenuje looping (luping). Seveda se

skuša napadenec otresti napadalca. Predvsem mora skrbeti, da ne pride lovec v mrtvi prostor za krmiljem in, če se je že tam usidral, da ga spravi spet v območje opazovalčeve strojnice. Iz tega sledi manever, da mahoma zdrkne menjaje preko levega in desnega krila v nižjo lego. S tem dobi lovca skoraj trenutno zadaj nad sebe in v območje svojega orožja.

To je samo nekaj primer, iz katerih pa se lahko točno razvidi pomen akrobatike v zračni borbi. Mnogokrat pa pridejo napadencu na pomoč lastni lovci, posebno v bližini fronte. Razvije se borba med lovci samimi. Tu si stoji sedaj enakovredni in enakookretni sovražniki nasproti in boj pridobi na nevarnosti in napetosti. Zmaga oni, ki je spretnejši, vztrajnejši in hladnokrvnejši.

Zračna akrobacija ni brez nevarnosti ter potrebuje hladnokrvnih in duhaprisotnih mož. Vendar je sigurnost velika, ako pozna letalec svoj aparat in ako ohrani v vsaki situaciji mirne živce. V vojni je akrobacija nujno potrebna in čim izvežbanejša in pogumnejše lovce ima država, tem bolj je varna sovražnih napadov iz zraka. Lovska služba zahteva višek samozalajevanja in požrtvovalnosti.

Že po uporabi akrobatike je jasno, da se poučuje predvsem v vojaških letalnih šolah. Ona je visoka šola za vojaškega pilota in tudi za pilote prometnih letal je velike vrednosti, če so v njej izvežbani. Na ta način so pripravljani na vse slučajnosti med poletom in lažje rešijo letalo iz mučnega položaja, v katerega je mogoče zašlo. Gotovo je tudi, da je za strastnega letalca z akrobatiko zvezan užitek, ki mu ga ni para; kajti kaj bi bilo lepšega, kakor da človek premerja po mili volji z neodumljivo brziho kot ujeta prostor v vseh treh dimenzijah.