

Několik úvah o stíhacím letectvu.

Každý, kdo se zabývá podrobněji studiem leteckých otázek, dosvědčí, že ze všech druhů letectva skýtá nejvíce problémů k řešení letectvo stíhací. Tyto problémy jsou jednak rázu technického, jednak taktického, jednak výcvikového.

Technický problém záleží v konstrukci co nejlépe vyhovujícího letounu pro plnění úkolů stíhacímu letectvu ukládaných (jednomístník, dvoumístník); taktický problém tkví ve způsobu co nejúčelnějšího využití stíhacího letectva za války vzhledem na danou situaci a výcvikový problém se dotýká jednak výběru pilotů, jednak účelné metody výcviku, aby letec dovedl v boji svého stroje co nejlépe použít. S účelnou metodou výcviku souvisí pak otázka mírové organizace stíhacích jednotek.

Všechny tyto problémy navzájem spolu souvisí. Neboť co jsou mně platny dokonale stroje, když jich v dané situaci nedovedu účelně využít anebo nemám pro ně všestranně vycvičených, fyzicky a morálně zdatných letců?

Technické požadavky na stíhací letouny jsou veliké a jsou dosti známé. V té věci mají hlavní slovo technické. K tomu podotknu jen to, že se musíme rozloučit s myšlenkou, že u dnešních stíhacích letounů dosáhneme takové obratnosti a ovladatelnosti, jako bylo dosaženo u stíhacích letounů používaných za války. Srovnajme jenom rozměry, váhu, motorickou sílu a rychlost dnešního stíhacího letounu s letounem používaným za války a máme hned odpověď.

Při různých cvičeních (ať na mapě nebo v terénu) nejčastěji chybujeme v tom, že si dostatečně neuvědomujeme své možnosti a možnosti stíhacího letectva vůbec a že mnohdy situaci vědomě skresluje. S málo prostředky chceme plnit všechny úkoly. Je sice pravda, že u stíhacího letectva obzvlášť platí, že „hodnota převládá nad množstvím“, ale nesmíme to brát jako všeobecné pravidlo. Musíme mít více odvahy přiznati a hájiti reální možnosti stíhacího letectva, i když tím snad vzbudíme nelibost velitelů, kteří by rádi viděli své pozorovací letectvo po celý den

v bezpečí před útoky nepřátelského stíhacího letectva a mluví pak o nedostatečném výkonu svého stíhacího letectva, jestliže nepřátelské letouny nerušeně přeletují frontu. Při podobných cvičeních má armáda obyčejně k dispozici 3—4 stíhací letky (s neúplnými počty), které mají zastati všechny úkoly. V míru však krev neteče, proto se to řeší jednoduchým způsobem. Tam se dá troška, onam též a úkoly jsou splněny. Spokojenost vládne na všech stranách, neboť „vše dobře klapalo“ a letecký pluk X se vyznamenal.

V dnešním článku chci seznámit čtenáře VR. s názory, jaké má o stíhacím letectvu francouzský pplk. Pinsard. Je to vynikající válečný stíhací letec, který za světové války absolvoval 225 bojů ve vzduchu a sestřelil podle úředního ověření 27 nepřátelských letounů. Tyto skutečnosti jsou zárukou hodnoty názorů jím projevovaných. Zvláštní pozornosti zasluhují jeho úvahy o metodách boje stíhačů, jenž úzce souvisí s taktickým užitím stíhacího letectva.

V č. 40 „Revue des forces aériennes“ z r. 1932 píše jmenovaný důstojník o stíhacím letectvu:

„Kdyby vypukla válka, používali by letci materiálu, jaký mají dnes po ruce. Tímto materiálem jsou jednomístníky, jejichž technická hodnota a výkony jsou mnohem lepší a jejichž výzbroj je mnohem mohutnější než u letounů ve válce 1914—18.

Bude mít tento dosažený pokrok za následek jiný způsob použití stíhacího letectva?

Abychom věděli, co je nutno činiti dnes, musíme začít tím, že si osvojíme znalost toho, co bylo děláno včera.

Boj ve vzduchu.

Boj ve vzduchu může být charakterisován jako řada rychlých, v poměrně krátké době postupně provedených manévřů, a to v obsáhlém, neohraničeném prostoru, ve kterém není záchytných bodů. Rozhodnost, klid, dovednost a vůle jsou hlavními a vedoucími prvky boje ve vzduchu.

Rozeznáváme dva druhy vzdušného boje:

- a) ofensivní,
- b) defensivní.

Ofensivního způsobu boje použije ten pilot, který útočí, který chce protivníkovi vnutit svou vůli. Pro svůj útok si vyhlédne chvíli a podmínky, které považuje za nejprůzračnější. Takto je od počátku boje ve výhodnější situaci. Podaří-li se mu nepříteli překvapit, má boj krátké trvání, nesnáze jsou sníženy na minimum a vítězství je snadné.

Defensivního způsobu boje používá pilot, na kterého je útočeno; má nepříjemný dojem toho, komu byl boj vnucen a kdo je nucen útočit dříve, než si může vyvolit vhodné podmínky boje. Hledá, jak by útok protivníka vhodným manévrem zmařil, aniž by při tom ztratil příliš výšku, a jak může, přejde k protiútoku.

Manévrování.

Manévr nabývá za boje ve vzduchu hlavní důležitosti; má být proveden s obzvláštní rychlostí, někdy s prudkostí a vždy s přesností. Manévrujeme za účelem přiblížení (manévr přibližovací), nebo chceme-li se výhodně umístiti k boji (manévr útočný), nebo provést střelbu (vlastní útok), anebo uniknouti z prostoru postřelovaného protivníkem.

Můžeme říci, že vzhledem k celku prostředků používaných v boji ve vzduchu zaujímá důležitost manévrování plně dvě třetiny.

Střelba.

Hodnota střelby převládá nad množstvím. Ve správně vedeném boji, kdy střelba je provedena ze vzdálenosti maximálně 200 metrů, bude její trvání velmi krátké. Střelba prováděná z velkých vzdáleností je nepřesná.

O přesné střelbě můžeme tedy mluvit jen tehdy, je-li útok prováděn z malé vzdálenosti. Útočná fáze manévru musí být vedena v přímém letu, bez velké změny směru. Střelba na velkou vzdálenost byla velmi praktikována v prvních letech války a bylo v ní při defensivním způsobu boje pokračováno až do konce války. Tento způsob střelby neměl, pokud víme, žádných úspěchů.

Dobří stíhači praktikovali od r. 1916 střelbu na krátkou vzdálenost, soudíce, že jedině touto střelbou dosáhnou úspěchu.

Způsob boje stíhacích letců v r. 1914—18 lze rozdělit na dva typy:

1. způsob boje „à la Guynemer“^{*)}
2. „ „ „à la Fonk“.

Guynemerův způsob boje.

Guynemer byl skvělý „manévrovač“. Do manévru skládal celou svou důvěru, ačkoliv byl i velmi dobrým střelcem. Při pronásledování protivníka se snažil manévrem nabýti nad ním morální převahy a v této převaze hledal základní prvek svého vítězství.

Ve svých prvních bojích zahajoval Guynemer střelbu na velkou vzdálenost a v útoku pokračoval až do samé blízkosti svého protivníka, kde manévrováním hleděl nabýti morální převahy. Teprve od konce r. 1916 dával přednost útokům, při kterých vyhledával překvapení.

Při všech svých útocích se Guynemer vrhal přímo na protivníka, kterého si zvolil, využívaje co nejlépe slunce a mraků. Nedával přednost žádnému jednotlivému způsobu útoku; útočil ze všech směrů, zespod, shora i z polohy vodorovné. Přesnou střelbu zahajoval teprve tehdy, když získal nad protivníkem morální převahu *manévrem*.

Fonkův způsob boje.

Fonk měl obzvlášť dobrý zrak, který mu dovoľoval spatřit a rozpoznat letoun na velkou dálku. Když spatřil nepřítele, nespouštěl ho již s očí. Zůstával v povzdálí tak, aby jej ovládal výškou, využívaje při tom co nejlépe slunce a mraků. Když nabyl přesvědčení, že může protivníka napadnouti s překvapením, aniž při tom příliš riskoval, provedl útok tím, že se na protivníka vrhl s velkou prudkostí.

Střelbu zahájil na velmi malou vzdálenost — jedna krátká dávka, která obyčejně zasáhla cíl. V střemhlavém letu pokračoval, ať již nepřítele zasáhl anebo nezasáhl, a let zmírnil teprve tehdy, když byl mimo dosah střelby nepřítele. Nikdy se nepřítelem, na kterého takto útočil, nedal upoutat a nový útok podnikl teprve tehdy, když se znovu výhodně umístil tak, aby mohl nepřítele překvapit.

^{*)} Guynemer a Fonk jsou dva z nejslavnějších válečných stíhacích letců. Guynemer má 53 úředně ověřených vítězství. Byl sestřelen v září r. 1917. Fonk má 75 úředně ověřených vítězství. Žije dodnes.

Takovýmto způsobem mohl Fonk tolikrát zvítěziti, aniž byl sám v boji zasažen.

Způsob boje jiných pilotů.

Lze říci, že ke konci války bylo mnoho stíhacích pilotů, kteří byli neschopni přesně definovati svůj způsob útoku. Téměř všichni říkali: „Když se rozhodnu útočit, vrhnu se na nepřítele z kteréhokoliv směru a jakkoliv a ve chvíli, kdy mohu dobře rozeznat hlavu pilota, vystřelím krátkou dávku a rychlým manévrem se vzdálím z prostoru postřelovaného protivníkem.“

Jen v boji na krátkou vzdálenost dobyli dobří stíhači svých vítězství. Boje na vzdálenost větší než 200 m zůstávají bez úspěchu.

Úkoly stíhacího letectva.

Stíhací letci plní dvojí úlohy velmi odlišného charakteru:

1. úlohy ofensivní (útočné),
2. „ defensivní (ochranné).

Při plnění úlohy rázu ofensivního vyhledává stíhač nepřítele všude tam, kde jej může nalézt. On napadá, proto si volí nejlepší a nejvhodnější dobu a podmínky.

Všeobecně musí:

1. mít výborný zrak, aby rozpoznal letouny na velkou vzdálenost,
2. být vždy výše než letoun, na který chce útočit,
3. znát způsob a podmínky, jak zůstatí skryt nepříтели, a útočit s překvapením,
4. vyrazit k útoku ve velmi prudkém letu střemhlav a z velké dálky,
5. hledět se dostat do vhodné police k střelbě, aniž střílel, a střelbu zahájit teprve na vzdálenost 200 m,
6. provést střelbu, pokračovat v letu střemhlav bez zmírnění rychlosti a pak vhodným manévrem čelit protiútku protivníka (nebyl-li protivník zasažen).

Úlohy rázu defensivního záleží téměř úplně v provádění ochrany ostatních druhů letectva. Stíhač při tom není volný a nemůže provádět libovolné evoluce, neboť je připoután k objektu, který má chrániti. Může očekávat dvě věci: buď bude sám napaden, anebo se musí vložit mezi chráněnce a nepřítele, který by chtěl chráněný objekt napadnout. Za tím účelem musí stíhač neustále prodlévat v blízkosti chráněného objektu, aby mohl včas zasáhnouti.

Stíhač provádějící ochranu musí tedy být stále připraven na to, aby čelil možnému útočníkovi, který se bude snažit odlákat jej z pásma, ve kterém ochranu provádí. Toho se však musí stíhač vyvarovat a nesmí podlehnout přání vésti útok do konečného výsledku (t. j. do sestřelení nepřítele).

Bezvýhradné splnění daného úkolu je důležitější nežli sestřelení jednoho protivníka.

Útočí-li nepřítel na něho sama, manévruje co nejlépe, aby se vyhnul prvním dávkám, a pak ihned přejde k protiútku. Tu má důležitou úlohu manévrovací schopnost stíhače a dovednost v střelbě na větší vzdálenost. Velmi dobrý střelec, který provede dosti přesnou střelbu z větší vzdálenosti, bude mít naději, že splní svůj úkol, aniž protivníka nechal se přiblížiti.

Úkol ochrany je velmi nevděčný, ale má velkou důležitost. Na pilotu vyžaduje velké síly charakteru.

Z toho, co jsme tu uvedli, vyplývá tento závěr: V ofensivních úlohách si zachovává každá z obou metod (Fonkova a Guynemerova) svou hodnotu a přednosti a mohou být vzájemně kombinovány.

Ale přihlížíme-li k výsledkům dosaženým za války, musíme dát nejčastěji přednost metodě Fonkové.

Naproti tomu v defensivních úkolech může být s úspěchem aplikována jediné metoda Guynemerova.

Mimo to je třeba si zapamatovat, že hlavně pro ty úkoly, kdy stíhač musí často zahájit střelbu na velkou vzdálenost, je nutno letce speciálně cvičiti, aby dosáhli ve střelbě velmi dobrých výkonů.

Je dovoleno uvažovat již nyní o tom, že se materiální prostředky používané v leteckém boji značně zlepši. Střelba na velkou vzdálenost nabude čím dál tím větší důležitosti, ale definitivně nemůže nahradit střelbu na malou vzdálenost, leda tehdy, když by byl odstraněn z používání jednomístník — letoun, který vnucuje boj. Avšak myslím, že jednomístník najde vždy výhodné užití v rámci akcí na bojišti.

Jednomístný stíhací letoun — za podmínky, že zůstane nejrychlejší a nejovladatelnější — je jedním z nejlépe vyzbrojených letounů a ještě zítra zůstane letounem, který zanesou co nejrychleji vražednou střelbu na krátkou vzdálenost od protivníka.

Nesmí se též zapomenouti na to, že jestliže dříve imponovalo stíhací letectvo v určitém úseku svým počtem, neměla ani jeho hodnota úlohu bezvýznamnou. Rozhlásilo-li se, že v úseku působí takový Boeltke nebo Richthofen*), působilo to vždy na létající personál dojem velmi skličujícím a bylo příčinou velmi nepříjemných pocitů pro ty, kdož měli v úseku pracovat.

Výcvik a výchova našich stíhacích letců musí tedy pěstovat individuality u vědomí, že hodnota celku je utvořena z hodnot individuálních.

Dobrý stíhací pilot musí mít tyto tři vlastnosti:

- a) mít odvahu,
- b) být výborným manévrovačem,
- c) „ „ „ střelcem.

Hodnoty b) a c) dávají vznik vlastnosti první.

Útok na balony.

Na počátku války měl upoutaný balon jen jednoho nepřítele — dělo. Na útoky z letounů nebylo tehdy ani pomyslení. Teprve v r. 1916 u Verdunu bylo učiněno několik šťastných pokusů zápalnými raketami „Le Prieur“.

Později byly letouny vyzbrojeny speciálním zápalným střelivem ráže 11 mm, jímž bylo dosaženo lepších výsledků. Od té doby se stal největším nepřítelem balonu letoun.

Většina pilotů praktikovala útoky na balony až do konce války tím způsobem, že přelétli frontu v přibližné výši balonu a zamířili přímo na něj.

Na balony se útočilo ještě jiným způsobem, avšak bez většího úspěchu: Útok byl prováděn při sestupném letu pod úhlem 20—30° a střelba

*) Slavní němečtí stíhači, kteří sestřelili velké množství spojeneckých letounů.

byla zahájena na velkou vzdálenost. Pilot prováděl opravu střelce podle stop, jež zanechávají svítivé střely.

Ani tu — jako v boji letounu proti letounu — neměla střelba na velkou vzdálenost příznivějších výsledků.

Zničit upoutané balony se podařilo jen těm stíhačům, kteří se přiblížili na malou vzdálenost, podle potřeby sestoupili velmi nízko (mnohdy pronásledovali balon až na zem) a vydali se takto sami prudké palbě pozemních kulometů (specialisté v útocích na balony zničili tímto způsobem: Boyaux 20, Coiffard 28, Bourjade 25 balonů). Při tom však byli naši stíhači často sami zasaženi a sestřeleni.

Způsob útoku, zkoušený ke konci r. 1918.

V r. 1918 na frontě u Verdunu se jeden velitel letky z vlastní iniciativy rozhodl prostudovat problém, který způsob útoku na balon je nejúčinnější a pro útočníka nejbezpečnější.

Vzhledem na účinnost pozemních prostředků DPL (kulometů a děl) přišel k názoru, že problém možno řešit střelbou, která by byla zahájena z velké vzdálenosti a prováděna při velmi prudkém, téměř vertikálním letu střemhlav (ve snaze dosáhnout co nejpříznivější dráhy střel).

Určil k tomu dva piloty a sám se též cvičil v tomto způsobu útoku na siluetu balonu skutečné velikosti, umístěnou na letišti.

První útok provedl pod úhlem asi 30° vzhledem k horizontále na siluetu balonu, nakloněnou asi 50° , druhý pod maximálním úhlem 45° (vzhledem k vertikále) na siluetu balonu, položenou na zemi na plocho.

V obou případech byla střelba zahájena na velkou vzdálenost — přibližně na 1500 m — a končila, když se letoun přiblížil k cíli na vzdálenost přibližně 700—800 m.

V druhém případě byl počet zásahů větší než v prvním. Bylo zvláště zjištěno, že při všech útocích, provedených vertikálně byl cíl zasažen, ale při náletech pod menším úhlem dosti zřídka.

Po dvou měsících výcviku, když piloti dosáhli jistoty v přesnosti střelby, vyzkoušeli při první příležitosti tento způsob útoku na nepřátelských balonech. V určené hodině překročili oba piloti frontu ve výši asi 3300 m pod ochranou tříčlenného roje ve výši asi 4000 m, a když přilétli nad linii nepřátelských balonů, provedli nacvičeným způsobem střemhlavý útok, každý na jeden balon, který si vyhlédli.

Oba balony, které se vznášely ve výši asi 1200—1400 m, byly v krátkosti v plamenech. Piloti splnili svůj úkol, aniž musili sestoupit pod 2000 m.

Třeba připomenout, že tento způsob útoku má pro velkou náhlost, prudkost a rychlost, s jakou je manévr proveden, výhodu překvapení nepřítele a mimo to se při něm dosáhne větší přesnosti střelby. Útočník tolik neriskuje, neboť je při útoku umístěn tak, že se obránce na zemi často obává, aby při střelbě na útočící letoun nezasáhl i balon nebo jeho posádku.

Útok na balon má být svěřován jednotlivci, který může operovat podle situace buď úplně sám, anebo pod ochranou roje umístěného ve vhodné vzdálenosti tak, aby mohl podle potřeby včas zasáhnout.

Z válečných zkušeností vyplývá, že nejčastějším a při tom pro pilota nejbezpečnějším způsobem, jak zasáhnout upoutaný balon, jest útok s překvapením, provedený s velké výšky téměř vertikálně. Tento způsob

útoku vyžaduje ovšem pilotů s velkou fyzickou odolností (vzhledem k prudkým změnám tlaku vzduchu, které nastávají při déle trvajícím střemhlavém letu).

Použití stíhacího letounu na frontě a nevýhody jednomístníku.

To, o čem bude dále pojednáváno, týká se způsobu použití jednomístníku. Hlavní předností jednomístníku jsou jeho rychlost a obratnost. Nevýhodou pak bezbrannost nazad a jeho omezený akční radius. Pro tyto své vlastnosti se stíhací letoun nemůže příliš vzdalovat za nepřátelskou frontu; jeho pásmo činnosti je nutno omezit na bitevní pole a na prostor nad vlastním územím.

Pro velitelství a zbraně mají největší důležitost úkoly, které provádí pozorovací letectvo.

Není divu, že se nepřítel snaží, aby svým stíhacím letectvem zabránil činnosti pozorovacího letectva. Na tuto reakci nepřítele je nutno odpověděti protiofensivou, vedenou letouny stejné kategorie.

Z toho vyplývají pro stíhací letectvo dva přesně vyhraněné úkoly:

1. úkol defenzivní — záležitosti v ochraně vlastního pozorovacího letectva proti útokům nepřátelského stíhacího letectva;

2. úkol ofenzivní, jímž chceme zabránit nepřátelskému pozorovacímu letectvu v plnění jeho úkolů.

Dnešní stíhací letoun je nástrojem převážně ofenzivním. Podržuje všechny své hodnoty v rámci přesně určených akcí. Jeho činnost je omezena na bitevní pole. Velitelství musí usilovat o maximální využití jeho výkonnosti pro útok na nepřátelské letectvo, ať mu již určí kteroukoli úlohu (ofenzivní nebo defenzivní).

Řekli jsme již, jak má jednomístník bojovat, a připomínáme to takto:

Úkol rázu jenom ofenzivního nutí stíhače, aby nepřítele vyhledal, ovládl jej, a když soudí, že nastal okamžik vhodný pro útok, odhodlaně se na nepřítele vrhl a aby pak zahájil střelbu na krátkou vzdálenost.

Je-li stíhači svěřen úkol defenzivní, musí naopak neustále létat tak, aby co nejlépe zajistil ochranu, ke které byl určen.

Nutno připustit, že úlohu ochrany mohou těžko splnit letouny vytvořené pro útok a že je pro piloty velmi nevděčná.

Dosud jsme výhradně pojednávali o způsobu boje jednotlivců. Ať užijeme stíhacího jednomístníku jakkoliv (v rojích jednoduchých, dvojítech atd.), při srážce s nepřítelem dospějeme vždy k akcím jednotlivých letounů. Tato akce jednotlivců bude však mít — jak jsme často konstatovali za války — tím více naděje na úspěch při menším risiku, čím lépe bude podepřena akcí jiných letounů, operujících ve spojení s nimi.

Tak přicházíme logicky ke studiu akce roje.

Jak má operovat stíhací roj, aby splnil úkol, který mu byl svěřen, naznačuje jasně polní řád stíhacího letectva.

Roj hlídkující v přikázaném prostoru provádí přibližovací manévry podle rozkazu vůdce roje až do okamžiku, kdy vůdce dá znamení k útoku. Na toto znamení každý pilot jedná individuálně.

Někdy musí být útok veden — na př. na silně ozbrojený mnoho-místník — několika stíhači najednou.

Jednomístník musí manévrovat, poněvadž se nemůže bránit dozadu a špatně tam vidí. Proto letouny, určené pro speciální ochranu pozorovacích letounů, musí být samy chráněny výškovým zajištěním, aby se mohly nerušeně věnovat své úloze ochranné.

Je třeba doznat, že tento způsob spotřebuje mnoho prostředků. Ale o tom se nebudeme více rozšiřovat. Předpis je velmi jasný.

Připomeňme jen, že dnešního stíhacího letounu (jednomístníku) má býti použito na samé frontě téměř výhradně k úkolům ofensivním a že se musíme co možná vystríhat toho, abychom mu dávali takové úkoly, které by jej přivedly příliš hluboko za nepřátelskou frontu.

O užitku, jaký může přinést určitý typ stíhacího letounu dvoumístného.

Stíhací jednomístník má tu nevýhodu, že se nemůže bránit dozadu.

Aby se čelilo tomuto nedostatku, přišlo se instinktivně na myšlenku opatření lépe vyhovující letoun, ne snad proto, aby jím byl jednomístník nahrazen, nýbrž podepřen. Lze si na př. představit dvoumístný letoun, který by měl celkový vzhled jako jednomístník, ve kterém by však pilot a střelec seděli zády k sobě na jednom a též sedadle. Tento letoun, vělený do roje jednomístníků, by „pracoval“ jako jednomístníky a střelec by zajišťoval obranu roje dozadu. Takový letoun, jehož podrobnou charakteristiku zde nechceme podávat, nýbrž jen naznačit jeho užitečnost, mohl by prokázat velké služby. K potvrzení svého názoru uvádím případ, jež jsem zažil v září r. 1918.

Během hlídkování s nadporučíkem D. nad krajinou verdunskou uviděli jsme v poněkud větší výši, než jsme byli my, tříčlenný nepřátelský roj, který přelétával frontu a směřoval na Verdun. Měli jsme ihned dojem, že necháme-li tento roj, který — jak se zdálo — nás nespátril, přiblížit se do našich linií, naskytne se nám pěkná příležitost k útoku.

Přizpůsobili jsme svůj let letu nepřátelského roje, zmenšující postupně vzdálenost. Před Verdunem jsme se přiblížili na vhodnou vzdálenost ke střelbě, aniž jsme u nepřítele pozorovali známky reakce, kterou by vzbudila naše blízkost.

Chystali jsme se zahájit střelbu, když jsme najednou byli nepřijemně překvapeni prudkým nárazem palby protivníkovy, která zasáhla na plno motor mého letounu. Stopy svítivých střel vycházely z letounu, umístěného uprostřed nepřátelského roje.

Uvědomuji si, že se tento letoun zevně ničím neodlišoval od ostatních dvou letounů. Vypadal jako jednomístník, ale ve skutečnosti to byl dvoumístník.

Toto setkání zanechalo v nás takový dojem, že jsme často po ukončení války vyslovili názor, že by podobný letoun, kdyby ho bylo použito v rojích jednomístníků, přinesl cennou výhodu v leteckém boji.

Poměr dvoumístníků (ovšem pojatých v duchu, jak jsme uvedli) ve smíšeném roji by závisel na úkolu tohoto roje. Tříčlenný roj s úkolem ofensivním by se v jistých případech mohl skládat z dvou jednomístníků a jednoho dvoumístníku, neboť při provádění úkolu tohoto druhu není třeba se útoku zezadu tak bát.

K splnění úkolu defensivního by naopak byl tříčlenný roj složen z dvou dvoumístníků a jednoho jednomístníku, poněvadž v tomto případě lze se spíše nadíti překvapení.

Stíhací dvoumístník by byl v každém případě jen podporou a zesílením stíhacího roje, jemuž by dodal doplněk palby nazad a zajišťoval jej tak před překvapením. Pilot by s dvoumístníkem manévroval jako s jednomístníkem, neboť je jisté, že za dnešního stavu věcí zůstává jednomístník stále ještě nejlepším stíhacím letounem.

Přítomnost dvoumístníku v roji by mimo to měla dvojí morální účín:

- a) zvýšila by důvěru posádek vlastního roje a
- b) zvýšila by obavy útočníků.

Noční stíhací letectvo.

Úkol nočního stíhacího letectva v zemi, která se musí obávat nepřátelských nočních náletů, je velmi důležitý.

Náš předpis předvídá pro tento úkol dvoumístný stíhací letoun, pracující ve spojení s pozemními světlomety.

Jsmo toho názoru, že by se v nočním stíhání mělo cvičiti veškeré naše stíhací letectvo.

Zkušenosti z poslední války nás učí, že ačkoliv jsme nebyli příliš zvyklí tomuto způsobu výcviku, mohli jsme za různých okolností útočit v noci i bez pomoci světlometů. Z toho důvodu soudíme, že je-li velmi užitečné míti světlomety, je též někdy možné působiti i bez jejich pomoci.

Není dost zřejmé, proč se pro noční stíhání dává přednost dvoumístníku. Soudíme, že letoun schopný stíhat ve dne, je též schopný stíhat v noci, neboť vlastnosti letounů, které si přejeme míti pro jeden úkol, jsou užitečné též pro druhý. Důvody, pro které se dává přednost jednomístníku před dvoumístníkem při stíhání ve dne, jsou platné též pro stíhání v noci.

Jsou-li na dvoumístníku v činnosti čtyři oči místo dvou u jednomístníku, je tato výhoda zmenšena nutností dokonalého dorozumění mezi členy posádky.

Z toho vyplývá, že dovoluje-li dvoumístník snáze vyhledati protivníka, nemá zase pro útok takové způsobivosti jako jednomístník.

Ukázali jsme, že dvoumístníky, mající povšechný vzhled jednomístníků, mohou prokázat v stíhacích rojích veliké služby. Při nočním stíhání uplatňuje se však jediné ofensiva.

V noci, snad více než ve dne, je nejhlavnějším činitelem úspěchu rychlost útočícího letounu. Doba, po kterou může být nepřátelský letoun v noci pronásledován, je poměrně velmi krátká. A nejrychlejším a nejzpůsobilejším ofensivním nástrojem je dnes jednomístník.

Unifikace materiálu stíhacího letectva (pro denní i noční stíhání) by měla v zápětí značné zjednodušení jak v organizaci, tak ve výcviku personálu a v zásobování materiálem.

Podle našeho mínění by každá stíhací jednotka mohla být způsobilá podle okamžité potřeby k operacím ve dne nebo v noci, což by mělo pro velitelství velký význam a cenu.

V závěru soudíme:

1. jednomístník je nejzpůsobilejším strojem jak pro stíhání ve dne, tak i v noci;
2. lehký stíhací dvoumístník (o němž bylo pojednáno v předchozích statích) by byl cenným přínosem pro stíhání ve dne;
3. tento typ dvoumístníku by se hodil i k stíhání v noci.

Podle těchto zásad by organisace stíhací peruti mohla zahrnovati:

- tři letky jednomístníků,
- jednu letku dvoumístníků.“

S některými názory pplk. Pinsarda lze úplně souhlasiti, zvláště tam, kde mluví o metodách boje stíhačů, neboť tyto jeho názory jsou podepřeny bohatými a osobně zažitými poznatky.

Na válečné poznatky se však dnes mnozí dívají s určitým pohrdáním a na ty, kdož varují před ukvapenými závěry, učiněnými na základě mírových cvičení a pokusů, pohlížejí jako na zpátečníky, kteří nejdou s duchem času.

Od světové války uplynulo již hodně let. Jsme v míru a slova nabývají velmi snadno ceny činů. Počet těch, kdož si uchovávají vytríbený smysl pro bojovou skutečnost, se stále zmenšuje.

Mám za to, že nezkoumáme vždy s dostatečnou pozorností, zdali úspěchů, dosažených na mírových cvičištích, bude též dosaženo za války a zdali dosažené technické pokroky jsou takového rázu, aby zásady, stavené na válečných zkušenostech, mohly být s úspěchem nahrazeny.

Jsem dalek toho, zastávat stanovisko, že máme slepě napodobovat „osvědčené metody“, a zavírat oči před novými technickými vymoženostmi. Kdybychom ustrnuli na tom, co se dělalo za světové války, šli bychom zpět a vydali bychom se v nebezpečí, že v případě nové války budeme velmi nemile překvapeni. Naopak je nutno technický pokrok v letectvu sledovat velmi úzkostlivě a neustále srovnávat, zdali zásady, jimiž se taktické užití letectva řídí, odpovídají duchu dosaženého pokroku.

Než vraťme se k článku pplk. Pinsarda. Na místě, kde mluví o účinnosti střelby na „malou vzdálenost“, bylo by třeba malé opravy. Vezme-li v úvahu rychlost dnešních stíhacích letounů, jež je téměř dvakrát větší nežli rychlost letounů, kterých se používalo za světové války, přijdeme k závěru, že mez účinné střelby by bylo záhodno prodloužit přibližně na vzdálenost 300 m, alespoň při útocích z určitých směrů. S dnešním stíhacím letounem, prolétnu totiž vzdálenost 200 m (udávanou autorem článku jako mez, z níž může být zahájena účinná střelba) při střemhlavém letu mnohem rychleji než s letounem, jakého se používalo za války, a tím zkrátím onen zlomek času, který mám k účinné střelbě, na povážlivé minimum.

Zajímavé je, co píše pplk. Pinsard o užítku, který by mohl přinést stíhací dvoumístník při použití v kombinaci s jednomístníky. S pplk. Pinsardem by bylo lze souhlasit, ale jen v tom případě, že by se konstruktérům zdařilo vybudovat dvoumístník vlastností a povšechného vzhledu jako jednomístník, o jakém se sám zmiňuje. Na to nám musí dát odpověď konstruktéři letadel.

Pozornosti zasluhují názory pplk. Pinsarda na provádění úkolů defenzivních (na ochranu vlastního letectva). Ačkoliv jim přiznává velkou důležitost a váhu, přec jenom nerad se podřizuje jejich diktátu. Podřizuje se proto, že „předpis je jasný“. Pro svou osobu zastává názor, že „dnešního stíhacího letounu má být použito na frontě a téměř výhradně k úkolům ofenzivním“. Zdá se, že patří též mezi ty odpůrce, o kterých mluví pluk. Houdemon v „Historii o užití voj. letectva“, kde říká, že „bylo těžko prosadit ofenzivnost akcí a také provádění ochrany se setkal s odpůrci“.

Stíhací letci se budou vždy neradi smiřovat s úkoly, jichž plnění vyžaduje sebezapření a obětovnosti, omezuje jejich akční volnost a nezávislost (abychom se obrazně vyjádřili, „podvazuje jim křídla“) a zmenšuje jejich naději na sestřelení nepřátelských letounů, čímž by dosáhli viditelného vyznamenání. Nutno přiznati, že mají konec konců trochu pravdu, neboť jednomístník je skutečně nevhodným nástrojem pro tento druh úkolů (defensivních), jichž plnění spotřebuje skutečně mnoho prostředků.

Co se týče způsobilosti stíhacích jednomístníků (těch, jakých se používá ve dne) k nočnímu stíhání, mám o ní určité pochybnosti. Mám za to, že dnešní jednomístník je přec jen příliš delikátní stroj při přistávání za noci na letištích mírových a tím více na letištích polních. O velmi omezeném výhledu z letounu ani nemluví. Myslím, že pro noční stíhání bude třeba řešit letoun zvláštních vlastností a ve formě dvoumístníku.

Letectvo u nás a v cizině.

Major gšt. letec V. Rosík:

Balbův let a jeho vojenský význam.

Stále dál, stále výš a stále rychleji! — To je heslo a program Balbovy letecké politiky. Jinými slovy bychom to mohli vyjádřit jako snahu po stálém pokroku, to jest býti na prvním místě. Je dobře známo, kolika pokusů, času, trpělivosti i peněz vyžadují nové konstrukce v letectví, a kdo se pozorně dívá na stav a dosažené výkony italského letectví, nemluví o pouhém štěstí a o honbě za leteckými rekordy. Musí přiznat, že je to výsledek houževnaté práce na základě promyšleného programu.

Poslední hromadný let Balbův Řím—Chicago—New York—Řím nebyl rovněž pouhým šťastným gestem na oslavu desátého výročí fašistické éry, nýbrž pokračováním a vyvrcholením hromadných dálkových letů, které byly již dříve vykonány, při čemž zkušenosti získaných při nich bylo plně využito pro poslední velký let. Byly to lety:

a) do západního Středozemního moře (Španělsko, Baleary), květen 1928, 61 vodních letounů typu Savoia 59 bis, Savoia 62, Savoia 55; let vykonán v 6 etapách, ulétuto 2804 km průměrnou rychlostí 160 km/hod., zúčastnilo se 139 osob;

b) do hlavních měst evropských (Řím, Londýn, Berlín, Řím), červenec 1928, 12 letounů typu A 120 a Fiat R 22; let vykonán v 6 etapách, ulétuto 4000 km průměrnou rychlostí 180 km/hod., zúčastnilo se 24 osob;

c) let do východního Středozemního moře (Carhrad, Oděsa), červen 1929, 35 vodních letounů typu Savoia 55 M; let vykonán v 9 etapách, ulétuto 4667 km průměrnou rychlostí 175 km/hod., zúčastnilo se 175 osob;

d) let Itálie—Brasilie, prosinec 1930, 12 vodních letounů typu Savoia 55 atl.; let vykonán v 6 etapách, ulétuto 10.400 km průměrnou rychlostí 190 km/hod., zúčastnilo se 48 osob;

e) let Řím—Chicago—New York—Řím, červen 1933, 24 vodních letounů typu Savoia 55-X; let vykonán v 13 etapách, ulétuto 18.900 km průměrnou rychlostí 230 km/hod., zúčastnilo se 100 osob.