

Podplukovník p. p. I. A. R. H a r t m a n :

Vlastnosti leteckého personálu.

Veliké skutky, o kterých mluví dějiny, dokázali vždy jen jednotlivci mravně silní. Bez mravně silného charakteru nejsou možny trvalé úspěchy v žádném oboru lidské práce. Čím odpovědnější jest úloha a čím větší soustředěnosti a přesnosti vyžaduje, tím více je úspěch závislý na mravních vlastnostech toho, komu je svěřena.

Tyto zásady docházejí zvlášť zřejmého potvrzení, jde-li o hájení statků se zbraní v ruce.

Poslední válka znovu potvrdila, že to není slepá, materiální převaha, která přivede ke konečnému vítězství, nýbrž že jsou to stále hodnoty mravní, jež vítězí. Jedinec svou vírou silný, statečný, nadšený a obětovný podá vždy výkon hodnotnější, nežli sebe lépe vyzbrojený, ale lhostejný, netečný a o sebe se bojící opatrník.

Pokročilý stav techniky, který zavedl v dnešní době používání složitých a umělých zbraní, klade zároveň větší a vyšší požadavky na vojína, který jich používá.

Moderní válečnou zbraní, znamenitě zmnožující branné možnosti a zároveň vyžadující zvláštních a stupňovaných mravních vlastností bojovníka, jest letectvo.

Letectvo právě pro zvláštní charakter svých povinností klade přísné požadavky na ty, kdo k němu náleží. Lze-li vůbec u vojína pokládati kázeň za základ všech vlastností, potom u letce kázeň dostupuje předělu, kde přestává být pouhou povzbuzovatelkou mravních sil, ale stává se sama uvědomělou ctností, která je ovšem ve většině případů nekontrolovatelná. Velitelé nemohou mít na ni vliv právě v okamžicích nejdůležitějších.

Tato kázeň může se proto projevit jen tam, kde dostatek mravních sil vytváří takovou povahu, že letec dovede dokončit svou úlohu i tehdy, když se vyskytnou okolnosti, že by nesplnění rozkazu bylo možno omluviti, nebo tehdy, kdy není žádného povzbuzení se strany spolubojovníků.

Ideální letec by měl být tím nejlepším, co zdravý, života schopný národ může poskytnout.

Musí být zanícen pro svou službu. Létání musí mu být radostí, touhou — nikdy nepřijemnou povinností. Svě povolání má chápat jako čestnou úlohu.

Neboť letcům jsou v moderní válce určeny k vyplnění úlohy nejdůležitější. Na nich spočívá největší odpovědnost za bezpečnost pozemních vojsk, oni jsou očima armády, která dole palem pracuje.

Ať jsou však podmínky, za nichž letec službu koná, sebe těžší, to jen tím více vydražďuje jeho citizádostivost k úsilí — přemoci je.

K vyplnění těžkých úkolů letce je nezbytně třeba vytrvalé, silné vůle, smělého, klidného a rozumného ducha a do nejvyšší míry vyhroceného smyslu pro povinnost a sebekázeň. To jest ideál letce, jenž je schopen vyplniti uložené úkoly i za okolností nejobtížnějších.

Nesnadnost leteckého úkolu zvyšuje ta okolnost, že se posádka letounu ocitá ve vzdušném prostoru často osamocena, daleko od vlastních jednotek, na snadno zranitelném stroji, který nese s sebou zápalné i traskavé hmoty.

Letecké akce se často konají hluboko v zápolí nepřítelů a ve velikých výškách, kde pocit osamělosti jest ještě stupňován. Letec je neustále vydán možnosti vzdušného souboje a při zranění musí předpokládat, že se mu dostane ošetření buď velmi pozdě, nebo se mu ho nedostane vůbec.

Za takových okolností ztrácí letec nutně dojem bezprostřední opory, kterou má voják jiné zbraně ve svých četných spolubojovnících. Může spoléhat pouze na sebe, na své znalosti, rozhodnost, bystrost a úsudek. V nejobtížnějších a nejnebezpečnějších situacích zůstává svědomitým, sebe ovládajícím, cti své dbalým vojínem, který, třeba není pozorován a může omluvit neúspěch sterou pravděpodobnou výmluvou, necouvá před trudnou úlohou, nýbrž ovládá silou vůle napjaté nervy a nutí se ke konání povinnosti až do posledních sil, dokud úkol není vykonán.

To vše by ovšem nemohl splniti, kdyby neměl dostatečně vyvinutý mravní ctnosti a pochopení právě podstaty svého odpovědného povolání.

Služba vojenského letce je tedy vyhrazena vybraným, rytířským povahám, schopným obětovat pro vyšší myšlenku národní obrany kdykoliv i sebe sama.

Je proto kázeň letcova neslepým podrobením se rozkazům a předpisům, nýbrž intensivním, z hloubi vědomí vyvírajícím a celou bytost prostupujícím pochopením vlastního poslání a povinností a jejich vztahu k ostatním úkolům armády, z kteréhož pochopení plyne síla, dovést podřídití okamžitý i trvalý stav své mysli jedině snaze po vyplnění daného úkolu i za okolností, kdy i couvnutí by bylo úplně omluvitelné.

Letecký personál má své úlohy komplikovány tím, že se od něho vyžaduje zpravidla několik úloh najednou.

Tak pilot vojenského (stíhacího) letounu musí valnou část své pozornosti věnovati řízení stroje, při čemž však nemůže opomíjet ani pozorování. A za vzdušného boje je zároveň i střelcem.

Nehledě k samozřejmé nutnosti dokonalého ovládání stroje, zkušenostmi vycvičeného smyslu pozorovacího a střeleckého umění, vyžaduje jeho povolání nad jiné smělosti a schopnosti rychlého rozhodování.

Pravý pilot nehledí na svůj stroj jako na umělý prostředek pohybu, jež možno ovládat a jímž se snad cítí nesen, nýbrž letoun je mu doslova jakousi novou částí těla, fysickým orgánem nové lidské vlastnosti, schopnosti letu, kterou lze cvičením učinit i novou přirozenost.

Na svém místě jsou zde povahy, jež mají přirozenou bojechtivost a značnou dávku sportovního téměř elánu, jakož i zdravý stav mysli, nepodléhající momentální depresi.

Od pilota několikamístného stroje je pak nutno žádat i velkou inteligenci, aby dovedl chápat i úlohu svého velitele a uměl ovládat své mínění a strach tak, aby se v těžkých chvílích dovedl veliteli naprosto podrobit.

O pozorovateli, který je v několikamístném letounu zpravidla velitelem, platí totéž. Avšak úroveň jeho morálních vlastností musí být ještě značnější, neboť on se stává odpovědným již ne pouze za sebe, ale i za své podřízené, které musí umět ovládnout a vnutit jim svou vůli i za okolností, kdy se vyskytnou situace, že jsou nakloněni k samovolnému jednání.

Naprosté ovládání celé posádky velitelem letounu je více než kde jinde podmínkou úspěchu. Dokonalé oboustranné pochopení úloh pilota i pozorovatele jest nezbytné, hlavně za vzdušného boje.

Neboť tu se obě úlohy prostupují a často musí podřízený pilot pod vlivem okamžitých okolností převzít vlastně iniciativu v pohybech bojujícího letounu, kdežto velitel pozorovatel se stává v té chvíli pouhým střelcem.

Vnucovati v tu chvíli svou vůli pilotovi jest úkol velmi delikátní. Jakékoliv nedorozumění mezi oběma členy posádky v takovém okamžiku zápasu je vážným oslabením bojových schopností letounu. Úspěch závisí tu zase na mravní síle a vzájemném porozumění obou členů.

Mnohost úkolů leteckého pozorovatele jest rovněž příčinou, že jsou tu na místě osoby, které mravní vlastnosti spojují s bystrostí intelektu a pružností myšlení.

Třetím členem posádky letounu bývá zpravidla střelec, jehož úloha, třebaže ne tak odpovědná, přece vyžaduje celého člověka, který se významává chladnou rozvahou a bystrým postřehem a je prost nervosnosti a bázlivosti. Při tom si musí být vědom toho, že na něm spočívá

úloha odraziti útok nepřítele a zabezpečiti tak ostatní posádce zdárné vyplnění jejich úkolů.

Abys posádka letounu byla s to splnit svůj úkol, je kromě nezbytné odborné a mravní kvalifikace osob nutno, aby stroj, s nímž a na němž pracují, byl co nejpečlivěji k práci připraven. To jest úlohou ošetřovatelů letounů, kteří se tak stávají činitelem nad jiné důležitým.

Při vykonávání svých povinností si musí nezbytně býti vědomi toho, že jakákoli nedbalost anebo opominutí při ošetření stroje je přímým ohrožením netoliko úspěchu úlohy, k jejímuž provedení je posádka letounu vyslána, nýbrž dokonce i životů jejich členů.

Po havarii letounu, která nebyla způsobena viditelnou příčinou, bývá zpravidla obtížně zjistiti ji v troskách. A přece nelze pochybovat o tom, že by se mnohé neštěstí nebylo přihodilo, nebyť povrchního ošetření stroje před odletem.

Vyžaduje tedy úloha ošetřovatele letounů svědomitých, úzkostlivě poctivých povah, které znají dobře povinnosti výkonných letců a mají zároveň tak pevný charakter, že nedopustí před svým svědomím nedbalé nebo nedostatečné ošetření svěřeného letounu.

Mravní vlastnosti leteckého personálu musíme tedy označiti za první podmínku úspěšné akce letectva vůbec. Neboť v případě potřeby lze vždy vyrobit dobrý letoun, ale sebe lepší jeho vlastnosti se vůbec neuplatní, není-li jeho posádka naplněna živým vědomím odpovědnosti a vedena přírozenými mravními vlastnostmi.

Letectvo u nás a v cizině.

štábní kapitán gšt. p. p. I. Josef Hanuš:

Rakousko-uherské letectvo ve světové válce.

Bylo již mnoho napsáno o vývoji a užití letectva francouzského a německého, avšak zřídka kdy pronikla na veřejnost zmínka o letectvu rakousko-uherském. A je přece zajímavé sledovati poměry i v tomto letectvu, jež vyvrcholily v úplnou tragedii, při níž výkonní letci platili svou krví za nesčetné omyly nejvyšších velitelství v rozsahu, nepoznaném v žádném jiném válčícím státě.

Z předválečných mocností byl v bývalé monarchii doceněn význam letounu pro válečné účely dosti nepatrně, ač v ostatních státech, zejména ve Francii, byly prováděny nesčetné pokusy o všestranné užití letounu. Snad to byl také nedostatek peněz, jenž byl příčinou tohoto nezájmu. Jak bylo nazíráno na důležitost vojenského letectva, vysvitá nejlépe z rozpočtové položky Rakousko-Uherska v roce 1912, v níž se na letectvo dává 500.000 korun proti 25 milionům franků ve Francii.*)

V ý v o j.

Není proto divu, že mobilisace zastihla letectvo nepřipravené a že předvídaný pro mobilisaci počet letek nemohl býti postaven. Celkem bylo mobilisováno 13 letek, z nichž bylo ihned k dispozici 8—10. V té době disponovalo Rakousko-Uhersko celkem 36 letouny.**)

Každá letka měla 4—6 letounů typu Lohner C a Etrich. Letoun Lohner musil být před užitím pro polní službu zesílen (dostal druhé lano od motoru ke křídům,

*) Madarász-Büttner: Die k. u. k. Luftfahrtruppen im Weltkriege.

**) v. Hötendorf: Aus meiner Dienstzeit.