

Letectvo u nás a v cizině.

Major André Langeron:

Několik myšlenek o německých vojenských názorech a o vzdušné německé armádě v budoucí válce.

(Z článků Cdt. A. Langerona v Les Ailes čís. 735 z 18. VII. a 739 z 15. VIII. 1935.)

Je třeba si uvědomit, že základem pro vojenskou organizaci určitého národa jsou výsledky jeho zahraniční politiky. Ta pak je závislá na dané situaci zeměpisné i národopisné, na potřebách hospodářských a také na duši národa.

Německo připravuje válku, to je jisté. Je však třeba tomu rozumět. Kdy bude připraveno, aby ji mohlo začít s největší nadějí na úspěch? To je hlavní věc. Zrovna tak jako všechny státy, které mají stále armády, připravuje i Německo válku; to ovšem je úloha všech armád světa. Hitler chce mír podobně jako vůdčí osobnosti ostatních států, chce mít možnost a čas připravit své síly k válce co nejlépe. Není pochybnosti o tom, že Německo je nyní velmi zaměstnáno metodickou obnovou své branné moci, a zdá se, že s tímto problémem nebude do dvou let zcela a uspokojivě hotovo. Je totiž zřejmé, že se německý hlavní štáb nepustí do války s brannou mocí připravenou a vycvičenou jen povrchně.

Domnívám se, že Německo není ještě hotovo k válce tak, jako na př. Itálie proti Habeši. Světová válka není ještě zapomenuta a je příliš mnoho národů, kteří mají mocný zájem o územní situaci, vzniklou mírem ve Versailles. Zdá se, že nová vše-evropská válka nebude tak hned, třebaže mnozí ji prorokují už na zítřek. Bude to asi trvat 2 až 3 léta.

V určité věci nelze si však dělat žádné iluze.

Zahraniční politika německá, která dříve, v době, kdy říše neměla armádu, byla pasivní, stala se nyní hrozně aktivní. Nejsou to jenom planá slova o osudovém tlaku germánské rasy na východ, jak je ve své knize „Mein Kampf“ napsal kancléř Hitler. Těmito myšlenkami je dnes řízena celá zahraniční politika Říše.

Podle názoru kancléřova má politický zeměpis důležitou úlohu ve vojenské organizaci našeho německého souseda.

Ve skutečnosti je Německo uprostřed bloku národů, kteří je nemilují a kteří se mohou kdykoliv spojit proti němu. Na západě jsou to Belgie, Anglie a Francie, na severu Dánsko a skandinávský blok, na východě Polsko a Rusko, na jihu Československo a přes Rakousko Itálie. Tato situace, jež se nedá změnit, vnucuje Německu základní povinnost: musí být připraveno k boji nejméně na dvou frontách. Tím se ve skutečnosti dá vysvětlit diplomatická činnost Říše a hlavní charakteristiky její vojenské organizace.

V oboru diplomacie hledá Německo spojence a snaží se rozbít latentní koalici, která se může kdykoliv sjednotit v jedno proti němu. Aby toho dosáhlo, tváří se přívětivě a mile k jedněm, druhým pak hrozí. Nážorným dokladem toho je jeho obrat

vůči Polsku. To mu přece bylo ještě do nedávna nepřítelem, jehož bylo nutno potřit bez průtahů a na prvním místě. Námořní smlouva s Anglií a přátelské chování k Francii dosti dobře ukazují na to, jak je Německo v politice stále vedeno zřetelem na svou zeměpisnou polohu a svým tlakem na východ. Spojenectvím s Polskem si hitlerovské Německo připravuje základnu. Námořní smlouvou upokojilo Anglii a zajišťilo si znamenitou převahu na Baltu a skutečnou nadvládu nad malými státy severskými, jež mu budou velmi užitečné pro zásobování, jestliže by došlo k válce.

Od spojenectví s Francií si Říše slibovala velký prospěch hospodářský, neboť anglický a americký kapitál velmi váhá investovat své peníze za Rýnem. Tímto způsobem by rychle zlepšila svoji těžkou finanční situaci, aniž by za to dávala nějaké zvláštní politicko-vojenské výhody.

Vojenské důsledky politické situace Německa nás nutí, abychom si velmi pozorně všimli ještě jiné jeho činnosti. Poválečné Německo se stále domnívá, že je obklíčeno blokem nepřátelských národů, kteří ohrožují jeho bezpečnost. Všechno jeho snažení během 15 poválečných let o zvrácení versaillského míru prýštilo z tohoto domnělého ohrožení. A jakmile zásluhou Hitlerovou nabralo dostatek morálních sil, aby opovrhlo Evropou, začalo mohutně obnovovat svou armádu, aby mohlo rozbit, bude-li to nutné, strategické obklíčení, v které pořád věří.

Nutnost předvídat boj nejméně na dvou frontách, donucuje jeho hlavní štáb zrovna jako v roce 1914, aby založil své válečné plány na rychlé a brutální ofenzivě. Vede jej to dále k tomu, že přikládá výjimečnou důležitost rychlým útočným zbraňům s velkým akčním dosahem. A jako náhodou vysoká technická kapacita Říše, ohromná průmyslová výkonnost a organizační talent vůdců odpovídají skutečně nejlépe všem požadavkům mohutné ofenzivy.

Nutnost boje na dvou frontách dala též vznik dvěma základním směrům v německém vojenském myšlení. První se týká charakteru budoucí války. Co se toho týká, teoretikové Třetí říše vůbec nežertují.

Shodují se v tom, že budoucí válka bude jak politicky, tak i hospodářsky válkou vyhlazovací. Poražený bude vymazán z listiny národů jako Polsko v XVIII. století. Je zřejmé, že úplného vítězství může být dosaženo jen úplným zničením ozbrojených sil a ohromnými destrukcemi materiálními. Z toho pak plyne závěr, že válka musí být vedena energicky a bezohledně.

Druhý směr je vyhraněn souborem teorií gen. Seeckta, jež mají přímý vliv na vojenskou organizaci Německa a jež on sám shrnuje ve svém výroku: „Ve čtyřech nedělích s malými silami, ale se silami dobře ozbrojenými a dobře zásobenými a za podmínek, že těmto vojskům bude dána dokonalá pohyblivost, jsem s to urychlit události a vytvořit situaci, proti které protivník bude bezradný.“

Tato doktrina, vtělená do vojenské organizace Německa, má pro všechny jeho sousedy mimořádný význam. Je to nejprve utvoření armády asi 900.000 mužů, bohatě motorisované, jež může být zmobilisována, aniž se Evropa něco dozvěděla. Podivuhodný program autostrád je v stavu realizace. Je v chodu výroba rychlých a výkonných typů autokarů. V samém Porýní je prý jich na 2000, tedy takový počet, že je s to zakrátko převézt desítky divisi pěchoty. A potom je to onen neobyčejný zájem, který vůdčí činitelé hitlerovští věnují dnes letectvu. Generál Göring prohlašuje, že Německo bude národem letců...

Tvrdí se, že vzduch je ono panství, s jehož pomocí se Německo může úplně vybatvit z tísňe, kterou mu vnucuje jeho zeměpisná poloha.

Německá armáda, jež očekává boj na několika frontách, musí nutně věnovat zvláštní pozornost rychlým zbraňům, jež jí umožní mnohotvárné a netušené obraty strategické.

Mimoto dnes všechny štáby světa jsou toho názoru, že útočnou zbraní par excellence je letectvo. Je proto pro nás naprosto nutné, abychom znali německé názory na užití moderní vzdušné armády.

Ačkoliv to vypadá podivně, víme o tom mnoho a zároveň málo: mnoho o době, kdy Německo nemělo vojenské letectvo, nic anebo téměř nic o přítomnosti. Chtěl bych aspoň trochu osvětlit tuto věc. Poukáží jen na zjevy docela markantní.

Nejdůležitější událost nastala hned potom, kdy Německo oficiálně oznámilo, že obnovuje svou armádu, totiž vytvořením ministerstva národní obrany, jemuž jsou podřízeny armáda pozemní, armáda vzdušná a námořnictvo.

Vzdušná armáda se skládá z vlastního letectva, z protiletadlového dělostřelectva a z informačního oddělení. Letectvo je organizováno v pluky, peruti, letky a roje. Teritoriálně se právě organizuje 6 velkých leteckých oblastí.

Soustředění všech složek obranných a útočných na zemi, ve vzduchu i na moři pod jedním velením je organizace velmi racionální.

Hlavní autoritou a velitelem všech těchto ozbrojených sil je generál von Blomberg, ministr národní obrany. On zosobňuje tradici staré armády, která, opřena jsouc o jeho autoritu a žárlivá na svůj prestiž, patrně ovládá situaci. Reichswehr ve skutečnosti vládne a byl to on, kdo v r. 1934 vypracoval program vzdušného zbrojení, program, který je nyní uskutečňován. Všimněme si však ještě osob.

Vzdušná armáda německá je pod přímým velením gen. Göringa, osobnosti to po Hitlerovi v Třetí říši nejmocnější. Ten k své funkci velitele připojuje ještě úřad ministra vzduchu a předsedy pruského sněmu.

Všechno, co se týká ať zblízka nebo zdaleka vzdušné války, je tedy soustředěno pod velením jedné silné osobnosti, již její prudký temperament a energie může vésti k řešení možná až extrémním. To je cenné zjištění. Není-li tato vzdušná armáda ještě „douhetovská“, v budoucnosti se jí určitě stane.

Vzdušná armáda gen. Göringa je vychovávána a cvičena v doktríně jasně vyhraněné. Je však těžko tuto doktrínu dnes přesně vymezit, neboť až dosud není znám ani jeden oficiální dokument, který by určoval její aerostrategickou koncepci.

Jsmo proto nuceni spokojit se zprávami a články německého a cizího tisku. Jestliže všichni cizí autoři vidí shodně ve vzdušných eskadrách činitele povolného v určitém smyslu k rozhodnutí války, různí se v tom, jak by těchto eskáder mělo být použito.

Podle jedněch bude vzdušná armáda německá, vybavená podle Douheta a dotovaná mohutnými bombardovacími prostředky, především vyhledávat ničení životních středisk protivníka.

Bude schopna sama podlomit odolnost nepřítele. Armáda pozemní pak doplní a dokončí tuto činnost a bude v určitém smyslu činitelem pomocným.

Druzí cizí autoři myslí, že se hlavní štáb německý zřekne hromadného bombardování týlu. Útoky na města budou pro něj mít význam jen podřadný. Všechno letectvo bude bojovat v těsném spojení s pěchotou, aby podporovalo co nejvíce její útok akcí vertikální (shora). To by tedy bylo letectvo bitevní, jemuž velitelství dává obvykle přednost před útoky na cíle vzdálené.

Co však o tom soudí autoři němečtí? Dvou známých jmen se tu můžeme přidržet. Major gšt. Ritter, pilot-letec, přidělený hlavnímu štábu, několikrát už vložil svůj názor o úloze vzdušných sil. Připouští, že bitevní letectvo může účinně zasáhnout do pozemní bitvy. Přesto se neprohlašuje za stoupence výhradního použití letectva v přímý prospěch pozemních zbraní. Je ve skutečnosti přesvědčen, že bombardování týlu bude mít vážný vliv na chod operací pozemních. Obyvatelstvo měst bude trpět velmi těžce, neboť dosavadní obranné prostředky nejsou ani všeobecné, ani rázu trvalého, aby byly s to ochránit města proti ranám s letounů.

Tim spíše útoky vedené proti životním střediskům rozruší vojenskou a průmyslovou mobilisaci a přispějí k zmenšení odolnosti protivníka.

Podle majora Rittra budou výsledky letecké ofensivy proti nepřátelskému zápoli nepopíratelné a proto myslí, že nemá být opominuto nic, co by mohlo zvětšit kapacitu bombardování na veliké vzdálenosti.

Plukovník Freiherr von Bülow, vysoký funkcionář ministerstva letectví, právě vydal knihu „Historie vzdušné armády“, v níž se obírá doktrínou o užití moderního letectva. On je druhou autoritou německou. Podle něho má letectvo mít dvě úlohy, přesně rozlišované: úlohu taktickou ve spojení s pozemní armádou, kterou podle okolností přímo podporuje, a úlohu strategickou — bombardováním vzdálených cílů. Myslí, že problém bitevního letectva není ještě zcela rozřešen.

Podle něho nejsou pokusy, konané ve Spojených státech, v Rusku a Itálii, ještě dostačující, aby byl tento způsob přijat za hlavní úlohu letectva.

Nakonec prohlašuje, že chtělo-li by se hledat rozhodnutí pouze bombardováním, vyžadovalo by to tak značných prostředků, jaké si žádný stát — a to potvrzuje — nemůže dovolit vydržovat.

Oba hlavní autoři němečtí shodují se tedy v tom, že obzvláštní důležitost v budoucím konfliktu přikládají letectvu. Celkem mu ponechávají tytéž úlohy, které odpovídají zkušenostem z velké války. Jinak možno tvrdit, že organizátoři nové německé vzdušné armády nejsou inspirováni výhradně doktrínou Douhetovou. Z určitých známek o průmyslové výrobě se dá soudit, že ve skutečnosti je bombardovacímu letectvu věnováno 60% všeho materiálu a zbývajících 40% patří letectvu stíhacímu a zpravodajskému.

Ostatně — a je to zajímavé — bombardovací materiál německý je svými výkony ještě daleko od toho, aby mohl splnit formulku vzdušného křížníku, jak si jej představuje Douhet a jeho následovníci. —

Zdá se, že dnešní německé letectvo není už omezeno pouze na letectvo spolupráce tak, jak tomu bylo za časů předhitlerovských. To, co je už hotovo, ukazuje, že vzdušná armáda německá bude složena ze samostatného letectva, silně vybaveného jednotkami bombardovacími, hodícími se k vzdušnému boji a schopnými získati strategické výsledky pro pozemní armádu, a z letectva pro spolupráci, jež bude organicky včleněno do vyšších jednotek a bude se skládat z letek zvědných a pozorovacích. —

Pro přítomnou dobu, jak se zdá, nemá Německo svou vzdušnou doktrínu nijak zvlášť široce založenou. — Ale je třeba zachovat opatrnost. — Minulost se zdá daleko, budoucnost se teprve nezřetelně rýsuje a my neznáme ještě, jaký vliv na vývoj německé letecké doktriny bude mít silná osobnost generála Göringa.

Ve skutečnosti byl německý hlavní štáb po 15 let, ať se říká a píše cokoliv, přece jen hodně spoután mírovou smlouvou versailskou. Nemohl konat taktické pokusy ve velkém, jež jedině jsou s to, aby založily a rozvinuly válečnou doktrínu. Dnes však má již volnost jednání. —

Nezapomeňme také, že zdroje techniky, která je stále bdělá v kraji tak průmyslovém, jako je Německo, mohou umožnit, že se neočekávaně objeví nové bojové prostředky, jež mohou být přímo revoluční, a že tak může být zcela uskutečněno technické překvapení. — A toho právě se musíme obávat.

Němci jsou národ konservativní, tvrdošíjně uchovávají svou velkou tradici, která tvoří u nich osnovu národního života, ale zároveň jsou houževnatými a směšými badateli, jejichž mysl a vědecké badání se stále upíná k budoucnosti, k vynálezům, k technickým novinkám. — Z toho, čeho vyžaduje technický pokrok, nezanedbají již nic.

Bor.

Major André Langeron:

Čtyři hlavní výcvikové problémy.*)

Tato pozoruhodná studie byla uveřejněna v časopise „Les Ailes“ z 29. XI. 1934. Pro její význam předkládáme ji v celém rozsahu.

Autor čerpá své poznatky z výcviku 22. letecké půlbrigády v Chartres. Tato studie pojednává především o výcviku velkých skupin těžkého bombardovacího letectva, při čemž autor zjišťuje veliké pokroky v letecké bezdrátové telegrafii aavigaci.

Důležitost a význam výcviku.

Ve válce každý vojenský podnik a čin slouží k tomu, aby nepřítel byl poražen; v míru směřuje všechna činnost k výcviku, poněvadž dobrý výcvik je nejlepší přípravou k vítězství. Proto je tento požadavek nejpřednějším úkolem velitele. Pro něho nemůže být vyššího poslání, než připravit podřízené jednotky k takové činnosti a k takovým úkolům, jaké budou ve válce od nich požadovány. Pro rozeného velitele není také většího zadostučinění, než když svou inteligencí zformuje duše svých podřízených a vnutí jim svou vůli. Tento úkol je však pro něho také nejtěžší, zvláště jde-li o výcvik leteckých jednotek, poněvadž tu běží zároveň i o bezpečnost těžko nahraditelných lidí a o uchování drahého technického materiálu.

Kromě toho nynější poměry, kdy se letecká zbraň stala velkou nadějí národa, zavazují velitele letectva a zvyšují jeho odpovědnost. To znamená, dosáhnout i při dnešních poměrně ještě slabých počtech letectva nejvyššího možného výkonu jak u posádek, tak u letounů.

Proto lze říci, že výcvik leteckých jednotek, zejména těžkého bombardovacího letectva, je nadmíru obtížný, poněvadž k různým problémům technickým a taktickým přistupují ještě obtíže nočního létání. Lety za noci vyžadují morální výchovy v nejvyšší míře, aby posádky nabyly žádoucí odolnosti a vytrvalosti při nejdůležitějších a nebezpečných letech nad nepřítelem.

Základní požadavky výcvikové.

Aniž se pustím do jednotlivosti výcvikového programu, chci zde pouze vyjmenovat čtyři základní předměty při výcviku těžkých bombardovačů v Chartres. Jsou toavigace, bezdrátové spojení, výcvik velitele letounu a střelba.

Létání samo o sobě není již dávno považováno za zvláštní neb obdivuhodný výkon. Na př. 22. půlbrigáda absolvovala v jediném roce průměrně 7000 hodin letu. Provedla zhruba asi 100 nočních letů, a to na letounech „LeO-20“, jež budou brzo nahrazeny letouny „Bloch-200“. Denní lety se nepočítají vůbec. Všichni piloti několikamotorových i jednomotorových letounů jsou vycvičeni v skupinovém létání. Výsledky v něm dosažené jsou mimořádné a potvrzují důkladnost a dokonalost výcviku.

Velmi důležitý je dále výcvik taktický a výcvik v létání za špatného počasí. Požadavek dokonalého využití materiálu pomocíavigace při dalekých letech za dne i za noci vyžaduje od velitelů veliké obezřetlosti a odpovědnosti, neboť takové lety jsou spojeny se značným rizikem a nebezpečím. Zároveň však dávají nejlepší možnost přesvědčit se o vlastnostech a výkonnosti personálu a materiálu.

Cíle výcviku.

Cílem výcviku je podle plukovníka de Vasselot de Régné, aby letectvo plnilo své úkoly ve dne i v noci, nad každým terénem a za každého počasí, buď jednotlivými letouny nebo ve skupinách. Teoreticky je to možné, prakticky však nebylo tohoto cíle dosud zcela dosaženo, i když pokrok je zřejmý. K tomu je třeba připomenout, že nestačí již povrchníavigace podle mapy 1:200.000 a nestačí také nedokonalé

*) Přeložil major Š—d.

vykompenzovaný kompas. Bylo zjištěno, že vojenští letci nedosáhnou ještě dlouho dokonalosti výcviku posádek společnosti „Air France“. Jednou z příčin tohoto nedostatku je strach vojenského velení před odpovědností.

Eyl sice vydán výnos pro případy těžkých nehod, aby chránil podřízené velitele před přemírou odpovědnosti. Ale přes toto opatření, snižující odpovědnost velitelů za nehody, příhodivší se při výcviku, dává se přednost letům za příznivějšího počasí podle předpovědi povětrnostní služby. Příčinu této přílišné opatrnosti lze hledat v tom, že i když podřízený velitel není za nehodu trestán, není zpravidla ušetřen deprimujících otázek. Právě ono opatrnictví a starost o povýšení nedovolují, aby posádky byly cvičeny i za nepříznivého počasí. K tomuto strachu před odpovědností, který však podle generála Picarda bude brzo vymýcen, druží se ještě některé závady technického rázu.

Poněvadž dosud radiogoniometrii a astronomickou avigaci nelze považovat za normální odvětví výcviku v skupinovém létání, musí posádky při létání bez vidu vystačit s dosavadními přístroji. K tomu je třeba poznamenat, že školní létání bez vidu, kdy žák je zakryt krytem, a děje-li se to ještě za klidného počasí, nelze naprosto srovnávat s letem v mracích na dlouhé trati. Stačí zledovatění Venturiho trubice nebo porucha sklonoměru a začátečník je se svým uměním v létání bez vidu ihned hotov. Říká se, že přístroje civilních dopravních letounů jsou lepší než vojenské. Je to možné. V každém případě je však třeba, aby i vojenský letec byl vybaven všemi moderními a naprosto spolehlivými přístroji.

Nepostradatelný školní letoun.

Vidíme velkou chybu: výcvik jednotlivce není dnes ještě na výši. Větší lety se provádějí pouze ve skupinách. Avigaci obstarává při tom pouze avigátor vedoucího letounu; ostatní nemají na práci nic jiného, než jej sledovat. Piloti a avigátoři ostatních letounů nemohou se proto zdokonalit, poněvadž nepracují samostatně. K jejich zdokonalení napomáhá jim někdy náhoda, když při dalekém letu, podniknutém za předpokladu dobrého počasí, přijdou do špatného počasí, při čemž je pak třeba letět samostatně a třebas i bez vidu.

Je zde nebezpečí, že se tento nežádoucí stav výcviku v budoucnu ještě zhorší. Tím se stává znovu aktuální otázka školních letounů. Není přece účelné, aby k výcviku jednotlivce v radiotelegrafii, v avigaci nebo ve střelbě bylo stále používáno moderních a drahých letounů o 1500 HP neb i více. Pro takový výcvik z důvodů úsporných musí být zavedeny zvláštní lehké a laciné školní letouny. Konečně lze k tomuto účelu použít také starších, nemoderních již válečných letounů, mají-li vlastnosti pro výcvik požadované. Lze mít za to, že generální štáb je o této věci již rozhodnut a že bombardovací jednotky dostanou brzo potřebný školní materiál.

Změna v taktice.

Až do nedávna mohl velitel bombardovací skupiny vydati pouze první rozkazy. Pro nespolehlivost radiových přístrojů a pro nedostatečný výcvik spojovacího personálu nemohl však své rozkazy změnit anebo odvolat. Byla-li skupina zasazena v určitém směru, nemohl vedoucí změnit kurs. Bylo skoro nemožné manévrovat anebo provádět kombinované akce. Přímý vliv velitele na ostatní letouny byl nedostatečný.

V budoucnu bude tomu jinak. Nové dokonalé přístroje dovolí veliteli v každém případě spolehlivé spojení jak s jednotlivými letouny skupiny, tak se zemí a s letouny vzdálenými. Dosah těchto přístrojů odpovídá v plné míře vzdálenostem, jež pro manévr dnešních letounů lze brát v úvahu: 500 km pro spojení mezi skupinou a zemí, 300 až 350 km mezi jednotlivými letouny. Jen tyto přístroje způsobily, že část 22. letecké brigády mohla za bouře a krupobiti proletět bez nehody trať z Istres do Chartres za podpory radiových stanic v Lyoně, Le Bourget, Tours a Chartres.

Je dobře, je-li naše veřejnost informována o tom, že naše těžké bombardovací eskadry mohou operovat stejně jako eskadry válečného loďstva. Mohou operovat ve velkých skupinách, jsouce zajištěny předvojem, který je v stálém spojení s velitelem hlavní skupiny. To znamená úplný taktický převrat v použití bombardovacího letectva.

Musíme si představit, že dnešní bombardovací eskadry mohou být zajištěny dopředu, dozadu, nahoru a dolů vzdušnými předvoji a zadními voji a po stranách ještě zvláštními bočními hlídkami, letícími ve vzdálenosti 100 až 150 km.

Startuje-li nepřátelské stíhací letectvo, aby zabránilo bombardovací skupině v útoku, může při 80km rychlostní převaze stíhacích letounů dosáhnout bombardovače až za 2 hodiny. Mezitím však mohou bombardovači učinit příslušná opatření k zahájení boje.

Lze mít dnes za prokázáno, že bombardovací skupiny, operující pomocí radio-telegrafie, mohou být jen stěží napadeny nepřátelskými stíhači. Budou-li však napadeny, má velitel bombardovací skupiny dokonalou možnost ovládnout a vésti svou jednotku a řídit boj za naprosto jiných a příznivějších podmínek, než tomu bylo dříve.

Tento názor, souhlasný s Douhetovou doktrínou, byl mi potvrzen veliteli, kteří denně vedou své jednotky podle těchto zásad a měli tedy možnost prakticky si je dokonale ověřit.

Neomezené možnosti.

Je pravděpodobné, že stíhači a jiní nebudou se mnou souhlasit. Mám však za to, že bombardovači jsou s dostatek jisti i před kanonovými jednomístnými stíhači. Proto, ve smyslu Douhetovy doktríny, považují letecké armády, manévrující ve velkých svazcích, zásluhou bezdrátové telegrafie za prakticky nezranitelné.

Soudím, že dnešní polemiky nejsou dost objektivní, poněvadž nepřihlížejí k možnostem ve velkých svazcích.

Věřím proto, že naše letecká armáda je s to dosáhnout letecké převahy a zlomením nepřátelského materiálního a morálního odporu dosáhnout rozhodnutí ve válce. Když tato armáda dovede využít dokonale bezdrátové telegrafie a bude mít dokonalé zpravodajské prostředky, může radiogoniometrickou avigací dosáhnout cíle téměř v každém počasí. Posádky nepotřebují pak dělat nic jiného, než umět vrhat pumy.

Myslím, že můj optimismus, k němuž jsem uvedl důvody, je oprávněn. Nyní ať mluvím pesimistě.

Ing. František Mráz:

Několik nových typů dvoumístných letounů v cizině.

(Pokračování.)

Anglie.

Vickers „Vincent“.

Letoun trojmístný, denní bombardovací nebo dálkozvědný, s motorem Bristol Pegasus II. M. 3 (620 k. s.) je zaváděn ve větší serii (též pro kolonie). Konstrukce letounu je kovová, s plátěným povlakem. (Obr. 4.)

Výzbroj:

- 1 synchronisovaný kulomet Vickers,
- 1 kulomet Lewis.

Pumy pod trupem a spodním křídlem:

- 1. $2 \times 200 + 4 \times 12\frac{1}{2}$ kg nebo
- 2. $4 \times 100 + 4 \times 12\frac{1}{2}$ kg nebo
- 3. $8 \times 50 + 4 \times 12\frac{1}{2}$ kg nebo
- 4. torpeda (780 kg).

Rozměry a váhy letounu:

Rozpětí	14'94 m
Délka letounu	11'18 „

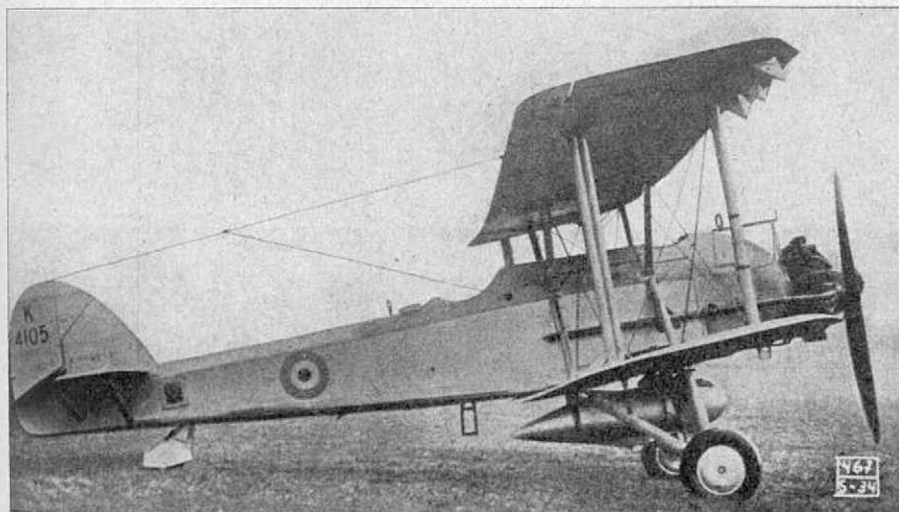
Výška letounu	447 m
Nosná plocha	67.75 m ²
Váha prázdného letounu	1.916 kg
Celková váha	3.676 „
Zatížení na m ²	54.2 kg/m ²
Zatížení na k. s.	5.9 kg/k. s.

Výkony letounu:

Rychlost ve výši 2000 m	227 km/hod.
Rychlost ve výši 3000 „	225 „
Přistávací rychlost	90 „
Stoupavost do výše 1000 m	5.5 min.
Stoupavost do výše 2.000 „	12.0 „
Stoupavost do výše 3000 „	23.0 „
Teoretický dostup	5.800 m
Normální akční radius	6 hod. (1.180 km)

Maximální akční radius s pomocnou nádrží pod trupem (600 l obsahu) při normální rychlosti 196 km/hod. 2.000 km

Poznámka: Na přiloženém obrázku je zavěšena pomocná benzinová nádrž (pod trupem).



Obr. 4.

Hawker „Hart“.

Letouny tohoto typu byly zavedeny ve velkých seriích, a to v těchto verzích:

Letouny zavedené	{	1. „Hart“ — denní lehký bombardovací,
	{	2. „Audax“ — pozorovací (pro spolupráci s jinými zbraněmi),
	{	3. „Demon“ — dvoumístný stíhač,
	{	4. „Osprey“ — námořní zvědný a bitevní,
	{	5. „Hardy“ — několikaúčelový (v poslední době zaveden v serii hlavně pro kolonie),
Pokusný letoun	{	6. „Hind“ — denní lehký bombardovací jako „Hart“, ovšem s motorem Rolls Royce Kestrel V (640 k. s. ve výši 4500 m). (Obr. 5.)

Hawker „Hart“.

Letoun je opatřen motorem Rolls Royce Kestrel I. B. (525 k. s. ve výši 900 m).

Konstrukce letounu je kovová (ocel-dural), s plátěným povlakem.

Hlavní benzinová nádrž je obsahu 295 l, spádová 86 l.

Výzbroj letounu:

- 1 kulomet Vickers (500 nábojů),
- 1 kulomet Lewis (8 velkých bubnů po 97 nábojích),



Obr. 5.



Obr. 6.

Pumy:

- pod dolním křídlem: 4×50 , 8 kg nebo 2×104 kg nebo 2×113 , 5 kg,
- v trupu: 4×9 kg.

Rozměry a váhy letounu:

- Rozpětí 11'35 m
- Délka letounu 8'94 „

Výška letounu	3'18 m
Nosná plocha	32'38 m ²
Rozchod podvozku	1'93 m
Váha prázdného letounu	1.150 kg
Celková váha	1.955 „
Zatížení na m ²	60'4 kg/m ²
Zatížení na k. s.	3'72 kg/k. s.

Výkony letounu:

Rychlost při zemi	296 km/hod.
Rychlost ve výši 3000 m	277 „
Stoupavost do výše 3000 m	8 min.
Skutečný dostup	6.500 m
Akční radius	460 km

Poznámka: Letouny typu Hawker „Hart“ s motorem Bristol Pegasus III. M. (665 k. s.) byly dodány v serii do Švédska. Maximální rychlost: 320 km/hod. (Obr. 6.)

Holandsko.

Fokker „C. V. E.“

Letoun dálkozvědný nebo denní bombardovací, s motorem Bristol Pegasus III. M. (560 k. s.) byl dodán v serii do Dánska a Finska.

Letoun je smíšené konstrukce — křídla jsou dřevěná, krytá dyhou, trup a ocasní plochy jsou sváreny z ocelových trubek a kryty plátnem. (Obr. 7.)

Hlavní benzinová nádrž v trupu na 390 l je shazovací za letu. Pomocné nádrže v křídle jsou na 175 l.



Obr. 7.

Výzbroj:

- 1 synchronisovaný kulomet (500 nábojů),
- dvojkulomet (10 velkých bubnů po 97 nábojích).

Rozměry letounu:

Rozpětí	15'3 m
Délka letounu	9'3 „
Výška letounu	3'6 „
Nosná plocha	39'3 m ²
Rozchod podvozku	2'8 „

Váhy letounu:

Váha prázdného letounu	1.535 kg
Posádka	160 „
Výstroj	90 „
Vojenské zatížení (výzbroj)	320 „
Pohonné hmoty na 680 km	375 „
Celková váha	2.480 „

Zatížení na m ²	63 kg/m ²
Zatížení na k. s.	4'4 kg/k. s.

Výkony letounu:

Maximální rychlost ve výši 1.400 m	265 km/hod.
Normální rychlost ve výši 1.400 m	225 „
Minimální rychlost	96 „
Stoupavost do výše 1.000 m	2.3 min.
Stoupavost do výše 2.000 „	4.8 „
Stoupavost do výše 3.000 „	7.3 „
Stoupavost do výše 4.000 „	10.4 „
Stoupavost do výše 5.000 „	14.2 „
Skutečný dostup	7.800 m
Teoretický dostup	8.300 „
Akční schopnost (normální rychlost)	870 km
Délka rozjezdu	121 m
Délka dojezdu (s použitím brzd)	115 „

(Příště dále.)

Z cizích revuí.

LUFTWEHR, roč. 1934, čís. 11.

Colyer: Noční průzkum.

Jak již světová válka ukázala, bude překvapení i v budoucí válce jednou z nejcennějších složek úspěchu. Překvapení se dosáhne především utajením příprav operací. To znamená utajit hlavně pohyby vlastních vojsk. Kromě překvapení mluví pro noční přesuny vojsk ještě další důvod, a to je zajištění jednotek proti nepřátelským útokům leteckým a dalekým dělostřeleckým palbám. Můžeme proto očekávat, že v budoucí válce budou noční přesuny ještě častější než za války světové. Bude to tedy především noční průzkum, který přinese objasnění o situaci a přípravách nepřítele.

Autor pak mluví speciálně o anglickém letectvu, do jaké míry je pro noční průzkum připraveno.

V Anglii koná strategický a operativní průzkum pro HVOA. a pro armády lehké bombardovací letectvo, kdežto pro taktický průzkum a spolupráci ve sborech a divisích jsou určeny pozorovací letky Army Cooperation, každá o 12 letounech.

Nevýhody toho systému vzhledem k provádění nočního průzkumu:

1. Denní bombardovací letectvo se k nočnímu průzkumu vůbec nehodí, neboť jeho mírový výcvik je veden pouze k účelům bombardovacím, a nikoliv zpravodajským. Kromě toho je cvičeno pro létání ve dne, nikoli v noci.

Nočního bombardovacího letectva nelze k nočnímu průzkumu rovněž dobře použít pro jeho malou pohyblivost. Kromě toho základní podmínkou pro noční průzkum je, aby se posádka obeznámila dokonale ve dne s terénem, v kterém má provádět noční průzkum.

Dále lze namítnout, že je pochybné zeslabovat bombardovací letectvo a používat jeho části k jiným úkolům než k bombardování.

2. Co se týká nočního průzkumu pozorovacím letectvem u sborů a divisí (Army Cooperation), nestačí při nynějším počtu 12 letounů na letku, aby současně provádělo průzkum denní i noční.

K nápravě uvedených nedostatků autor navrhuje:

1. Zřídit pro strategický a operativní průzkum zvláštní zvědné letky o 12 letounech, které by obstarávaly průzkum pro HVOA. a pro armády. Protože tento druh dalekého průzkumu obstarávají zásadně jednotlivé letouny a počet denních letů není příliš značný, mohou je letky o 12 letounech provádět ve dne i v noci.