

Vojenské rozhledy o vojenském letectvu v letech 1920 až 1939

The Journal Vojenské rozhledy about Czechoslovak Military Aviation in the Period 1920 – 1939

Jan Dúbravčík

Abstrakt

Článek se zabývá rozvojem československého vojenského letectví v období let 1920 – 1939, jak byl prezentován v časopise *Vojenské rozhledy*. Autor se věnuje nejzajímavějším příspěvkům, které doplňuje o vlastní postřehy a názory. Zaměřil se na články, které postihují především doktrinální aspekty rozvoje a činnosti vojenského letectva, jako svébytného druhu ozbrojených sil, při obraně státní suverenity Československa. Článek je doplněn o informace o kapacitách a možnostech vojenského letectva bezprostředně před anexí Československa fašistickým Němcem v roce 1939.

Abstract

The article deals with the development of Czechoslovak military aviation in the period 1920 - 1939, as it was presented in the journal *Vojenské rozhledy*. The author focuses on the most interesting articles, which he complements with his own observations and opinions. He is directed on articles that affect mainly the doctrinal aspects of the development and activities of the military aviation, as an independent kind of Armed Forces, in defence of the state sovereignty of Czechoslovakia. The article is supplemented with information on the capabilities of the military Air Force immediately before the annexation of Czechoslovakia by fascist Germany in 1939.

Klíčová slova Vojenské rozhledy; vojenské letectvo; vzdušné síly; letecký průmysl.

Keywords Military Views; Military Aviation; Air Force; Aviation Industry.

ÚVOD

Začátky výstavby československého vojenského letectva v letech 1918 až 1920 byly spojeny s mnoha problémy. Na rozdíl od dalších druhů hlavních zbraní nově vznikající branné moci, jako bylo pěší vojsko, dělostřelectvo a jezdeckto, nemělo letectvo (dobově vzduchoplavectvo) z doby bývalého Rakouska-Uherska na co navazovat. Na území nově vzniklé republiky nebyly umístěny žádné letecké jednotky, nebyla zde žádná letiště (s výjimkou letiště Cheb). Také hlavní kádry velení C. a k. leteckého sboru se rekrutovaly především řad Rakušanů nebo jiných národností než Čechů. Do čela budování nové československé vzduchoplavby se tak museli postavit řadoví piloti, velitelé nižších jednotek nebo neletci.

Nová Republika československá existovala jen pár desítek hodin a už musela myslet na svoji bezpečnost a územní celistvost. Výbor národní obrany pod vedením Josefa Scheinera, zformovaný 30. října 1918, začal urychleně organizovat první vojenské jednotky pěchoty a dělostřelectva domácího vojska ze zbytků rakousko-uherské armády, Sokolů a jednotek dobrovolníků. V té době došlo také ke zřízení velitelství Leteckého sboru pod velením setníka Jindřicha Kostrby. Nová vláda potřebovala rychle vytvořit co největší počet vojenských jednotek jednak proti možné zahraniční agresi, tak i pro udržení klidu a pořádku na vlastním území. Obsazování Sudet a dalších částí Čech a Moravy se oběšlo bez vážnějších problémů. České obyvatelstvo vytvářelo ve městech národní výbory a přebíralo politickou i soudní moc. Daleko horší situace byla na Slovensku. Maďarská Károlyho vláda se nechtěla dobrovolně vzdát svých bývalých horních Uher a také místní obyvatelstvo maďarské národnosti kladlo odpor.¹

Obsazování Slovenska bylo zahájeno 2. listopadu 1918 a po řadě někdy velmi krvavých šarvátek se podařilo Slovensko, včetně problematické jižní demarkační čáry do konce května 1919 obsadit. Mezitím se vyostřila situace v prostoru Těšínska na hranicích s Polskem, kde probíhala na konci ledna 1919 krátká, ale krvavá sedmidenní válka. Od začátku června pak pokračovaly boje s maďarskými bolševiky, které skončily až zastavením bojů 24. června.²

Vznikající československá vzduchoplavba se zapojila do všech těchto bojů, jak na Slovensku, tak i na Těšínsku. Zpočátku jen jedna slabě vyzbrojená letecká setnina, později doplněná o druhou setninu a po příchodu francouzské vojenské mise o leteckou eskadru z Francie, účinně zasahovala ve prospěch pozemních velitelů svými informacemi z průzkumných letů a dokonce bombardovacími útoky. Po ukončení bojů a několika dílčích reorganizacích byla dokončena výstavba vojenského letectva v roce 1920 unifikací a vznikem tří leteckých pluků.³

1 Kolektiv autorů. Vojenské dějiny Československa, III. Díl, Praha, Naše vojsko 1987, str. 36.

2 RAJLICH, Jiří a SEHNAL, Jiří. Vzduch je naše moře, Praha, Naše vojsko 1993, str. 12. ISBN 80-206-0221-6

3 Tamtéž. Str. 18.

VZNIK A ROZVOJ LETECTVA VE DVACÁTÝCH LÉTECH

Hektická doba výstavby vojenského letectva, nedostatek vyškolených kádrů a potřeba jejich vzdělávání v zahraničí, zejména ve francouzských leteckých akademiích pravděpodobně způsobily, že se první článek k problematice vojenského letectva ve *Vojenských rozhledech* objevil až v roce 1922. V tomto článku se budu zabývat pouze těmi příspěvky, které mají doktrinární charakter, tedy které na základě dokonalého poznání silných a slabých stránek vojenského letectva stanoví jeho místo a úkoly v systému tehdejší branné moci Republiky československé a na těchto základech pak pojednávají o organizační struktuře, systému výcviku a dalších faktorech budování vojenského letectva.

Ve třetím čísle *Vojenských rozhledů* z roku 1922 major generálního štábu polní pilot Ing. Vlastimil Fiala v článku nazvaném „*Armáda vzduchová*“ vyslovil své názory na použití letectva v manévrové (dobově pohyblivé) válce. Zabýval se třemi hlavními problémy.

Prvním problémem byla součinnost s ostatními druhy zbraní, zejména pěším vojskem a dělostřelectvem. Poukazoval na to, že velitelé těchto jednotek nemají dosud důvěru v informace získané pozorováním a průzkumem leteckými jednotkami a upřednostňují použití průzkumných jezdeckých hlídek. Zdůraznil, že tato nedůvěra se dá odstranit jedi- ně dokonalým výcvikem letců a zaváděním leteckých fotografických přístrojů.

Druhý problémem viděl v protiletadlové obraně území republiky. Vzhledem k jejímu tvaru a hloubce území, je zázemí rychle dosažitelné letectvem protivníka a je třeba vybudovat účinný systém obrany proti letadlům. Vyslovil tehdy odvážnou myšlenku, že je třeba letectvo rozdělit na dvě část, z níž jedna by sloužila čistě pro pozemní vojsko a druhá, kterou nazývá „samostatným loďstvem vzduchovým“ (Air-Craft Force) by bojovalo proti nepříteli samostatně. Další jeho zajímavou myšlenkou byla výstavba hangárů částečně nebo úplně pod zemí. Definuje také jednotlivé druhy vojenských letadel a požadované základní bojové vlastnosti.

Třetí oblast, kterou se v článku zabývá, je mírová a válečná organizace vojenského letectva a přidělení jednotlivých druhů letectva pod velitelství armádních skupin, diví- zí, dělostřelectva a jezdeckých brigád. Vrchnímu velitelství musí zůstat silná záloha prů- zkumných, bombardovacích a dopravních jednotek, včetně stíhacích letek pro obranu teritoria. Jako optimální počet letek československého vojenského letectva v míru před- pokládal celkem 29 letek, válečný stav 61 letek, tedy nárůst o více jak 100 %. Pro hlavní velení předpokládal vyčlenění 16 letek, pro armádní skupiny 20 letek a zbylých 25 letek pro nižší velitelství hlavních zbraní.

Ing. Vlastimil Fiala (1893–1947), mimochodem otec herečky Květy Fialové, byl původ- ně letec rakousko-uherského letectva, který v roce 1917 přelétl na ruskou stranu. Vstou- pil do československých legií v Rusku a byl jedním z prvních velitelů leteckých jednotek ruských legií. Po těžkém zranění při letecké havárii byl v srpnu 1919 evakuován do vlasti, dokončil vysokoškolská studia a sloužil jako referent na Hlavním štábu branné moci v Pra- ze. Zastával krátce funkci velitele vzduchoplavectva, velitele Leteckého pluku 3 a v roce 1922 absolvoval studijní cestu po západoevropských zemích. Ze zkušeností, získaných studiem a pobytem v zahraničí napsal propagační publikaci „*Náš vzduch – naše moře*“,

kteřá byla ve své době velmi populární a je tak autorem dodnes známého hesla „Vzduch je naše moře“. Výše uvedený článek je částí této publikace. Z armády odešel v roce 1924.⁴

Další článek o vojenském letectvu doktrinálního charakteru byl publikován ve *Vojenských rozhledech* až v roce 1927. Štábní kapitán polní pilot Robert Ellner se v prvním čísle ročníku 1927 v článku s názvem „O bitevním letectvu“ zamýšlí nad charakteristikou, úlohou a způsoby použití bitevního letectva. Bitevní letectvo bylo v té době celosvětově teprve v plenkách a k bitevním útokům na bodové cíle na bojišti se používaly především pozorovací a stíhací letouny. K zásadní charakteristice bitevního letectva patří především jeho činnost v malých výškách v dosahu palby pozemních kulometů. Proto autor zdůrazňuje potřebu pancéřování důležitých částí letadla a posádky. Za rozhodující faktor účinnosti bitevního letectva považuje mravní kvalitu a osobní výcvik létajícího personálu a účinnou výzbroj. V další části článku podrobně rozebírá jednotlivé úkoly bitevního letectva a zdůrazňuje útočného ducha. Zabývá se také plánováním a taktikou jednotek bitevního letectva, při čemž předpokládá použití větších jednotek jak na předním okraji, tak i v taktické hloubce bojiště.

Robert Ellner (1889-1940), byl letec rakousko-uherského letectva a za 1. světové války úspěšně velel několika jednotkám letectva. Dosáhl jednoho sestřelu nepřátelského (britského) letounu na italské frontě. V roce 1918 vstoupil do československého vojenského letectva a zapojil se do bojů na Slovensku jako letecký pozorovatel u francouzské eskadry Bre. 590. Od roku 1919 velel několika leteckým setninám, pracoval na ministerstvu národní obrany, ve Vojenském leteckém učilišti v Prostějově a od roku 1933 postupně Leteckému pluku 4, 2 a 1. Za branné pohotovosti státu na podzim roku 1938 zastával funkci zástupce velitele Velitelství letectva I. armády.⁵

Ve dvanáctém čísle *Vojenských rozhledů* ročníku 1928 se štábní kapitán František Klepš v článku nazvaném „Noční stíhací letectvo“ zamýšlí nad místem, úkoly a taktikou nočních stíhacích leteckých jednotek. Tento druh stíhacího letectva ve světě ještě prakticky neexistoval a hledaly se cesty jeho možného použití ve spolupráci s protiletadlovým dělostřelectvem a pozemními světlomety. V tomto směru byl článek škpt. Klepše opravdu novátorský. V článku rozebírá výhody a nevýhody použití protiletadlového dělostřelectva a nočních stíhacích jednotek. V případě stíhacích jednotek poukazuje na daleko větší efektivitu jejich použití proti bombardovacím letadlům nepřítele v noci než použití protiletadlových dělostřeleckých jednotek. V té době se předpokládalo, že noční bombardéry budou útočit na pozemní cíle jednotlivě nebo v proudu jednotlivých letounů z malých výšek. Pro účinné použití stíhacího letectva v noci musí být vytvořena efektivní sestava světlometů na předpokládaných náletových směrech a vytvořeny podmínky pro zasazení stíhačů. Jako nejefektivnější se autorovi jevilo vyčkávání ve vzduchu, tzv. „stráž“. V dalším pak podrobně rozebírá taktické postupy při útoku nočních stíhacích letounů na letouny nepřítele.

⁴ FIDLER, Jiří a SLUKA, Václav. *Encyklopedie Branné moci Republiky československé 1920 – 1938*, Praha, Libri 2006, str. 214. ISBN 80-7277-256-2

⁵ Fidler, Jiří. *Na zrazeném nebi. Encyklopedie československého vojenského letectva za branné pohotovosti státu na podzim 1938*. Praha, Libri 2015. ISBN 978-80-7277-532-3

Do roku 1930 vyšlo ve Vojenských rozhledech jen málo článků k problematice vojenského letectva. Kromě už zmíněných to bylo dalších asi deset článků. Velká pozornost byla kupodivu věnována spolupráci letectva s jezdeckem a publikováno bylo také několik článků k problematice pozemní protiletadlové obrany. Zbytek tvořily články vyložené technického rázu.

V polovině dvacátých let bylo postaveno u tří leteckých pluků už dvacet letek různého taktického určení, z nich asi polovinu tvořily letky pozorovací. Letecké pluky už byly vyzbrojeny převážně letouny československé výroby. V letech 1928 až 1931 byly zřízeny další tři letecké pluky, takže československé vojenské letectvo disponovalo už celkem 37 letkami, z toho 15 stíhacími, 12 pozorovacími, 4 zvědnými a 6 bombardovacími. Výzbroj byla ale různorodá, u každé letky prakticky jiná a v mnoha případech morálně zastaralá.⁶

LETECKÉ ROZHLEDY, JAKO SOUČÁST VOJENSKÝCH ROZHLEDŮ

Když byly *Vojenské rozhledy* v roce 1931 rozděleny do jednotlivých sekcí podle druhu zbraní, významně narostl i objem publikovaných článků z oblasti vojenského letectva. V dalším vyberu z každého ročníku *Leteckých rozhledů*, které tvořily relativně samostatnou součást *Vojenských rozhledů*, nejméně jeden nejvýznamnější příspěvek.

V prvním čísle ročníku 1931 se major polní pilot František Klepš zamýšlí nad parametry a použitím moderního stíhacího letounu. Konstatuje, že československé stíhací letectvo není na výši doby. Československý letecký průmysl řešil v té době vývoj a výrobu jiných typů letadel a ve vývoji stíhacích letounů zaspal. V té době standardní stíhací letouny československého letectva Letov Š-20 a Avia B-21 dosahovaly maximální rychlosti okolo 250 km/hod. a dostupu okolo 7 000 m. mjr. Klepš nejdříve podrobně rozebírá úkoly stíhacího letectva. Poprvé zmiňuje také úkoly při zabezpečení ostatních druhů letectva různými formami včetně stíhacího doprovodu a vyčištění vzdušného prostoru před útočícími bombardéry. Vyslovuje názor, že bude třeba vyvinout a vyrobit dva typy stíhacích letounů – jednomístný s rychlostí nejméně 320 km/hod. a dostupem nejméně 8 000 m a dvoumístný s přibližně stejnými parametry a možností obrany do zadní polosféry. Jednomístný by sloužil pro obranu pozemních vojsk a zázemí státního území, dvoumístný letoun by byl použitelný pro doprovod bombardérů do velkých hloubek nad nepřátelské území a pro stíhání nad vlastním územím v noci. Tyto myšlenky daleko předstihly dobu a v československém letectvu nebyl do roku 1939 letoun pro doprovod bombardérů a noční stíhání zaveden. mjr. František Klepš byl v meziválečném období naším největším odborníkem na použití vojenského letectva v noci.

Řadu zajímavých myšlenek rozvinul v článku s názvem „*Poznámky k vývoji a k užití letectva*“ ve čtvrtém čísle *Leteckých rozhledů* ročníku 1931 plukovník Rudolf Holeka. Jako první poukázal na velké možnosti použití vrtulníků (dobově helikoptér) se všemi jejich výhodami i nevýhodami. Dále podrobně rozebírá problémy při organizaci denních bombardovacích náletů zejména za ztížených povětrnostních podmínek. Poukazuje na

⁶ RAJLICH, Jiří a SEHNAL, Jiří. Vzduch je naše moře, Praha, Naše vojsko 1993, str. 81-93. ISBN 80-206-0221-6

výhodu překvapení při přiblížení k cíli nad mraky, které je ale ztíženo problémy s navigací a vyhledáním cíle. Asi nejzajímavější je pojednání o útocích na letiště. V rozkazech z leteckých cvičení se často vyskytuje požadavek na zničení letiště. Tento úkol je prakticky nesplnitelný a měl by být formulován jako neutralizace nebo poškození. Letištní plocha je příliš rozlehlá a úsilí na její zničení by bylo enormní. Při útoku na letiště je třeba ničit nejcitlivější cíle, jako letadla, personál, sklady paliv a munice.

Rudolf Holeka (1883-1946) byl prvním letcem české národnosti v rakousko-uherském letectvu. Po roce 1918 se podílel na výstavbě československého letectva, velel Leteckému pluku 3 a Vojenskému leteckému učilišti a jako první letec dosáhl hodnosti brigádního generála.⁷

Ve *Leteckých rozhledech* číslo 5 z roku 1932 byl publikován rozsáhlý článek štábních kapitánů polních pilotů Jana Šmída a Josefa Hanuše. Měl název „*Válka roku 19.*“ a autoři se v něm jako první u nás pokoušeli obeznámit čtenáře s prací italského vojenského publicisty generála Giullia Douheta, která byla uveřejněna pod stejným názvem v italském leteckém časopise *Rivista Aeronautica* (ročník VI, číslo 3). V té době u nás ještě jeho práce nebyla k dispozici v originále ani v překladu (ostatně není dodnes!!!). Celé dílo Giullia Douheta s názvem „*Il Dominio dell'Aria*“ (Převaha ve vzduchu), se skládalo ze čtyř knih. Stejně jako italský časopis se autoři článku zabývali pouze čtvrtou knihou s již uvedeným názvem „*Válka roku 19.*“. Ovšem bez důkladného studia a pochopení obsahu prvních tří knih s názvy „*Ovládnutí vzduchu*“, „*Pravděpodobné aspekty války v budoucnosti*“ a „*Rekapitulace*“ není možno důkladně pochopit ani smysl knihy čtvrté.

Čtvrtá kniha popisuje teoretický model střetnutí vojenského letectva Německa a Francie, hypoteticky někdy v letních měsících (16. a 17. června roku 19.). Celý popis střetnutí je značně zdouhavý a na závěr autoři šestnáctistránkového článku ve *Leteckých rozhledech* vyslovují své názory na uvedenou problematiku. Souhlasí s názorem, že mohutné letectvo je schopno vtisknout budoucí válce nový charakter. Pro vybudování takového mohutného letectva jsou ale nutné politické a hospodářské předpoklady. Shodují se, že základním předpokladem úspěchu je překvapivé použití letectva a soustředění hlavní úderné síly letectva pod jedno hlavní velení. Vyslovují ale také řadu výhrad k některým předpokladům a výpočtům generála Douheta.

Hned v prvním čísle *Leteckých rozhledů* z roku 1933 navazuje na článek škpt. Šmída a Hanuše major generálního štábu Emil Tarant. Zdůrazňuje myšlenku gen. Douheta, že použití letectva jako pomocné zbraně je bezúčelné, pokud má nepřítel převahu ve vzduchu. Podle něj (gen. Douheta) je třeba zrušit letectvo pomocné a vybudovat už v míru silnou útočnou leteckou armádu, k protivzdušné obraně používat výhradně dělostřelectvo a usilovat o co největší akční rádius bombardovacího letectva. Autor článku se závěry gen. Douheta nesouhlasí a obhájí potřebu podpůrného letectva u pozemních sil a silného stíhacího letectva.

Ve třetím čísle *Leteckých rozhledů* poukazuje podplukovník polní pilot Bedřich Starý v rozsáhlém patnáctistránkovém článku na některé soudobé problémy bombardovacího letectva. Rozebírá technické problémy tehdejších bombardovacích zaměřovačů, která

⁷ FIDLER, Jiří a SLUKA, Václav. *Encyklopedie Branné moci Republiky československé 1920 – 1938*, Praha, Libri 2006, str. 252. ISBN 80-7277-256-2

bylo možno použít jen ve dne a neuměly vyloučit vliv bočního větru. Také se zamýšlí nad nevýhodami soudobých leteckých pum, které nabyly schopny ničit odolné cíle.

Velmi zajímavý článek publikoval v prvním čísle *Leteckých rozhledů* ročníku 1934 štábní kapitán generálního štábu polní pilot Josef Hanuš. V článku nazvaném „*Problém letecké převahy*“ se zamýšlí nad otázkami vybojování vzdušné nadvlády (dobově všeobecná letecká převaha) a prostorově a časově omezené vzdušné převahy (dobově místní převahy ve vzduchu). Podle autora vybojování vzdušné nadvlády závisí na materiální převaze, na převaze morální, dále na vhodné organizaci letectva a výběr vhodných cílů pro letectvo. Převahu materiální definoval jako převahu ve výkonnosti leteckých a protiletadlových prostředků a v jejich početnosti. Tato převaha se získává v leteckých továrnách v konstrukční schopnosti a výrobní vyspělosti. Do této kategorie převahy zahrnul i civilní letectvo, jeho kvalitu, početnost a schopnost adaptace pro potřebu vojenského letectva. Převaha morální vyplývá z převahy materiální, protože materiální převaha se odráží i v morálce uživatele leteckého materiálu. Především je ale dána morálkou samotného národa, který musí být přesvědčen o nutnosti vybudování svého silného letectva a nesmí opomíjet nic, co by mohlo sloužit ke zvýšení jeho výkonnosti. Morálka národa je důležitým faktorem jeho odolnosti proti nepřátelským leteckým akcím, protože ty budou směřovat k podlomení morálky a ochromení jeho vůle k dalšímu vedení války. Co se týká organizace letectva, autor článku narážel na tehdejší absenci velitele letectva a jeho štábu u velitelství jednotlivých pozemních armád, ke kterým měly být v případě válečného konfliktu přiděleny letecké jednotky. Rovněž poukazoval na to, že protiletadlové dělostřelectvo a světlotmetné jednotky nejsou už v míru začleněny do podřízenosti velitele letectva Hlavního štábu branné moci. Jako hlavní cíl letectva v počáteční fázi při vybojování strategické vzdušné nadvlády definoval letectvo nepřítele, na které musí být soustředěno hlavní úsilí všech leteckých jednotek. V závěru také ospravedlňuje neschopnost vojenské správy podporovat letecký výcvik u leteckých spolků, jako byly aerokluby, Masarykova letecká liga a Svaz pilotů, vzhledem k omezenému vojenskému rozpočtu. Tato situace se ale výrazně zlepšila už v následujícím roce 1935. Ministerstvo národní obrany souhlasilo s tím, aby část finančních prostředků z Národní letecké sbírky, která byla vyhlášena v roce 1933, byla věnována k podpoře výroby sportovních letadel a do-
tování leteckého výcviku motorových pilotů leteckých spolků. Vzniklo hnutí s názvem „1000 pilotů republiky“, které přispělo k výcviku stovek mladých perspektivních pilotů, kteří později pokračovali ve výcviku ve Vojenském leteckém učilišti a u výcvikových letek leteckých pluků.

Josef Hanuš (1898 – 1953) vstoupil v roce 1918 do československého vojenského letectva, v roce 1929 až 1932 vystudoval Válečnou školu v Praze, později velel Leteckému pluku 5. Za války byl vězněn v nacistických věznicích. Po válce vstoupil do Komunistické strany Československa, byl jmenován náčelníkem štábu velitelství československého vojenského letectva, v roce 1950 se stal jeho velitelem a byl povýšen do hodnosti sborového generála. Zemřel na následky útrap z nacistických věznic.⁸

V osmém čísle *Leteckých rozhledů* ročníku 1935 se osvědčená dvojice mjr. gšt. Josef Hanuš a mjr. let. Jan Šmíd zamýšlí v článku nazvaném „*O početních stavech personálu*“

⁸ Československé vojenství, Vaše dotazy, odpověď na dotaz 974, www.vojenstvi.cz

u letectva malých států“ nad počty posádek u československého letectva. V té době nedosahoval počet posádek u některých letek ani poměru 1:1. Počty posádek měly být doplněny v době války piloty, pozorovateli a dalšími odbornostmi ze zálohy. Záložní letci se sice pravidelně účastnili leteckých cvičení, ale při vypuknutí válečného konfliktu se počítalo, že absolvují několikátý denní odborný výcvik u cvičných letek tzv. zápolní armády a stmelovací výcvik u bojových polních letek. Autoři předpokládají, v příští válce vzroste význam průzkumného (dobově pozorovacího) letectva. Vyplývá to ze zvýšených možností manévru zejména motorizovaných jednotek nepřítele, které budou vyžadovat větší počet průzkumných letů pro získávání zpráv při rozhodovacím procesu velitelů pozemních jednotek při plánování i v průběhu boje. Pro průzkumné letectvo požaduje už v míru nebo v období krize zvýšení počtu posádek nejméně v poměru 1:1,5. Rovněž u stíhacího letectva požadují poměr mezi počtem letounů a vycvičenými posádkami nejméně v poměru 1:1,8 až 1:2. Doplnění kvalitních stíhacích pilotů ze zálohy nebo organizace jejich výcviku za války je v případě malého státu velmi problematická a velké ztráty a nedostatky personálu může mít velký vliv na morálku zbývajících letců i jejich velitelů. Požadavek zvýšeného počtu posádek u bombardovacího letectva zdůvodňují autoři tím, že v počáteční fázi války budou kladeny na bombardovací letectvo velké požadavky z hlediska jeho bojového úsilí a velkých vzdáleností jeho působení. Obecně autoři předpokládají, že v době války bude jednodušší doplňovat stavy letadel než leteckého personálu.

Z ročníku 1936 *Leteckých rozhledů* jen krátce připomeňme článek majora letectva Josefa Hamšíka o použití hlásných a strážných letounů za ztížených povětrnostních podmínek nad mraky. Tyto letouny měly plnit hláskou službu o náletech nepřítele místo pozemní hláskové služby, která v té době měla pro zjišťování letadel nad mraky k dispozici pouze nedokonalé naslouchací přístroje.

V ročníku 1937 je poprvé diskutována otázka výsadkového vojska. V článku nazvaném „*Letecká pěchota Francie*“. Autor skrytý pod zkratkou kapitán generálního štábu J. K. upozorňuje, že ve Francii se začínají budovat výsadkové jednotky po vzoru Sovětského svazu, kde tyto jednotky začaly organizovat před třemi roky. Autor uvádí příklady úspěšného použití „letecké pěchoty“ při cvičeních, při kterých byly výsadkové jednotky zasazovány jak přistávacím, tak padákovým výsadkem. Dále rozebírá hlavní úkoly a velkou perspektivu použití leteckých výsadků. V té době se k přepravě výsadků používaly upravené těžké bombardovací letouny a takové československé letectvo nemělo. V úvahu by připadaly jen dopravní letouny z civilu. K výstavbě výsadkových jednotek se do roku 1939 ale v Československu nepřikročilo.

Ročník 1938 a 1939 *Leteckých rozhledů* už nepřinesl nic zásadního v oblasti výstavby a požití letectva na strategické a operační úrovni. Opakovaly se některé úvahy o použití pozorovacího, stíhacího a bombardovacího letectva na taktické úrovni. Velké dohady se vedly okolo organizace přípravy důstojníků letectva a o použití chemických látek letectvem.

ZÁVĚR

Pokud bychom chtěli hodnotit přínos časopisu *Vojenské rozhledy* pro rozvoj teorie v československém vojenském letectvu, můžeme bez větších námitek potvrdit, že úroveň teoretických příspěvků odrážela aktuální dění v teorii předních evropských leteckých sil své doby, především teorie francouzské, italské, německé a sovětské. Autoři bedlivě sledovali nejnovější trendy rozvoje evropských letectev publikované v zahraničních časopisech a publikacích a rychle je předkládali k diskusi ve Vojenských rozhledech. Věnovali se také možné aplikaci teoretických závěrů do praxe.

Posouzení dopadu teoretických závěrů, publikovaných ve *Vojenských rozhledech* na praxi rozvoje československého vojenského letectva je ale velmi obtížné. Můžeme nanejvýš spekulovat, která teoretická doporučení byla realizována a která ne. Faktem ovšem je, že například opatření ve složení, organizaci a plánování použití československého vojenského letectva pro vybojování vzdušné nadvlády na začátku a v průběhu válečného konfliktu se do roku 1939 nepodařilo prosadit. Je ovšem otázkou, zda by Československo s danými ekonomickými možnostmi i za přispění spojeneckých francouzských leteckých jednotek bylo schopno taková opatření v počtu a kvalitě zejména bojových leteckých jednotek realizovat. Už v roce 1938 bylo jasné, že zejména bombardovací letectvo je velmi zastaralé. Obstarožní dvouplošníky Aero A-100 i licenční francouzské MB-200 svojí rychlostí, dosahem i únosností nemohly obstát v konkurenci zejména německé Luftwaffe.

Po vyhlášení zářiové mobilizace se československé vojenské letectvo rozvinulo do polní sestavy 1. linie v počtu asi 600 letadel u 66 polních letek. Z toho v podřízenosti Hlavního velitelství zůstalo 14 letek bombardovacích, stíhacích a pozorovacích, v přímé podřízenosti I., II., III. a IV. armády bylo zbývajících 52 letek, z toho ale 7 letek III. armády bylo vyčleněno pro obranu Slovenska proti Maďarsku. Podle dohody s Francií mělo být naše letectvo posíleno čtyřmi letkami lehkých bombardérů. V září 1938 se jednalo se Sovětským svazem o účasti jeho letectva při obraně Československa. Podle různých zdrojů se mělo jednat o 100 až 1 100 (?) letadel, z čeho část měla působit z letišť v Československu. Jednání se protáhla až do mobilizace a nebyla dokončena. Evidentně ale pro rozmístění sovětských letadel chyběla vybudovaná letiště se zásobami paliva munice a jejich nasazení přelety z letišť u západní hranice Sovětského svazu přes tradičně nepřátelské Polsko by bylo problematické. Proti Německu jsme mohli nasadit asi 53 letek s asi 500 letouny.⁹

Německá Luftwaffe disponovala v roce 1938 asi 3 000 letadly, z toho asi 1 600 bylo moderních letadel vyrobených po roce 1936. Proti Československu mohla být nasazena nejméně 1/2 těchto letadel.¹⁰ Při dodržení spojenecké smlouvy ze strany Francie a jejího zapojení do války s Německem při napadení Československa, dodržení neutrality Polska a Maďarska by materiální převaha Luftwaffe nad československým letectvem dosahovala nejméně poměru 3:1. Za takových podmínek by vybojování vzdušné nadvlády bylo těžko dosažitelné. Navíc v operačních plánech Hlavního velitelství se počítalo s použitím letectva především proti důležitým železničním uzlům, nejnebezpečnějším motorizovaným

⁹ RAJLICH, Jiří a SEHNAL, Jiří. Vzduch je naše moře, Praha, Naše vojsko 1993, str. 154, 182-183. ISBN 80-206-0221-6

¹⁰ RAJLICH, Jiří a SEHNAL, Jiří. Vzduch je naše moře, Praha, Naše vojsko 1993, str. 154. ISBN 80-206-0221-6

a tankovým jednotkám nepřítele a napadení jeho letectva na letištích bylo až na podružném místě.

Přes tuto tristní situaci stáli českoslovenští letci na konci září 1938 na polních letištích připraveni k obraně své vlasti. Ta jim nebyla umožněna a po podepsání Mnichovské dohody a po potupné okupaci Československa v březnu 1939 se velká část rozhodla k odchodu do zahraničí.

Autor: ***Pplk. v. v. Ing. Jan Dúbravčík nar. 1955.** Vystudoval (1979) Vysokou vojenskou leteckou školu v Košicích (1979) a postgraduální studium Vojenské akademie v Brně (1987). V roce 1998 absolvoval kurz plánování blízké vzdušné podpory na letecké základně Davis-Monthan v Arizoně v USA a v roce 2000 kurz plánování vzdušných operací ve výcvikovém středisku Taverny ve Francii. V letech 1979 až 2001 sloužil na leteckých základnách v Náměšti nad Oslavou a v Přerově a nalétal asi 1 600 letových hodin na letounech L-29, L-39, MiG-21, Su-7, Su-22 a Su-25. V letech 2001 až 2002 sloužil na Velitelství vzdušných sil na funkci náčelník oddělení leteckých inspektorů. Po odchodu do civilu pracoval do roku 2011 na Velitelství výcviku a doktrín ve Vyškově.*