

Letectví u nás a v cizině.

Major A. R. Hartman:

Podplukovník pol. pilot letec Karel Svidenský mrtev.

Těžký osud pronásleduje v poslední době naše vojenské letectvo. Nejenom risiko těžké a odpovědné služby odnímá mu dobré a statečné kamarády, nýbrž i zákeřné nemoci řadí v našich řadách. Tak po těžkém a dlouhém utrpení zemřel v noci ze dne 4. na 5. ledna podplukovník polní pilot letec Karel Svidenský. Smrt byla mu milosrdnou vysvoboditelkou z velikých muk, kterým organismus mladého, třicetišestiletého muže přece jen neodolal. Krutým rozhodnutím Prozřetelnosti byl z řad vojenského letectva vyrván opět jeden z nadějných jeho příslušníků, muž plný zkušeností, velikého rozhledu, svědomitý pracovník a člověk překrásné kultury duše i srdce, na výsost dobrý kamarád a příslovečně klidný gentleman vybroušeného společenského vystupování.

Pplk. Svidenský pocházel z Plzně, kde se narodil 19. ledna 1895. Absolvoval reálku s maturitou v r. 1913, načež odešel do Lipska na vysokou školu obchodní. Začátkem r. 1915 byl nucen svá studia přerušiti, byv povolán k činné službě vojenské k byv. pěš. pluku 35. Později jako poručík sloužil u 1. bos. herc. pluku. V říjnu 1916 padl do zajetí a již v únoru 1917 vstoupil do legií a sice do armády srbské. S ní odejel též z Oděssy přes Murmaň do Francie, odkud se vrátil již jako francouzský legionář do osvobozené vlasti. Zde se brzo přihlásil do letectva, absolvoval v r. 1920 1. pozorovatelský kurs, načež byl služebně přidělen k let. pluku 2 v Olomouci a pak 3 v Nitře. Již tehdy zahrozila mu smrt. Nešťastnou náhodou byl postřelen do prsou, nicméně se vyléčil. V r. 1922 přišel do Chebu, do pilotního výcviku a v r. 1923 byl jmenován polním pilotem letcem. V r. 1924 byl jedním z účastníků okružního letu čtyř letounů Š-6, které za vůdcování pplk. Skály vykonaly návštěvu ve státech Malé dohody. V pozdějších letech přidělen byl ministerstvu národní obrany v organizační skupině III/1. odděl. jako referent početních stavů. Od jara minulého roku velel II/1. peruti let. pluku 1 ve Kbelích.

Zemřelý byl též jedním z prvních našich pilotů, kteří létali na vodních letounech a kteří absolvovali výcvik v nočním létání. V r. 1927 byl velitelem prvního našeho oddílu vodních letounů, které v Kumboru v Jugoslávii se zúčastnily cvičení v protiletadlové obraně. Spolu s mjr. Topičem položil zde pevné základy pro tento druh naší letecké služby.

Mezi kamarády byl všeobecně oblíben pro své klidné, kamarádské chování a v jeho vzhledu bylo cosi z anglosaské noblesy. Měl v sobě jistě i kus citění Angličana, když tak usiloval o vkusnou anglickou uniformu s otevřeným límcem. Že naši vojenští letci domohli se konečně odstranění zastaralých uzavřených límců na svých stejnokrojích, jest z valné části jeho dilem a jeho vytříbenému vkusu lze tedy děkovati za soudobou siluetu vojenského výkonného letce-gážisty.

A tento výborný muž, který nikoho nezarmoutil, který vždy byl ochoten pomoci, kdykoliv šlo o věc kamarádství, který během svého dosavadního života nashromáždil si tolik zkušeností i vědomostí odborných, před nímž se otvírala znamenitá kariéra vyššího důstojníka letectva, odchází z tohoto světa právě v okamžiku, kdy počíná požímati plody svého dobře žitého života.

Snad nesl v sobě zárodek svého předčasného skonu jako smutnou výslužku přestálých útrap válečných, jako tak mnohý z těch, kdo prožili Velikou vojnu aktivně. Tragedie jeho skonu jest stupňována ještě tím, že po sobě zanechává mladou vdovu, právě po jednoročním manželství. Celé naše vojenské letectvo želi s bolestí jeho předčasně smrti a zachová mu povždy význačné místo ve Slavně těch, kdo v prvních letech poválečných budovali naše národní letectvo. Lidi jeho druhu nebudeme mítí ještě dlouho nadbytek!

Podplukovník-letec G. Studený:

Závěrečná cvičení britského letectva v r. 1930.

Tak jako v letech předešlých byla i letos v Anglii pořádána závěrečná cvičení letectva, jichž se zúčastnilo výhradně bojové letectvo, a to v značném rozsahu.

Kdežto v minulých letech byla cvičena obrana hlavního města Londýna proti náletům letectva kontinentálního, šlo letos po prvé o studium způsobu vzdušného válčení mezi dvěma státy s přibližně stejně hodnotným letectvem, při čemž měl jeden soupeř úlohu útočnou a podle toho převahu bombardovacího letectva, druhý úlohu obrannou s odpovídající tomu převahou letectva stíhacího.

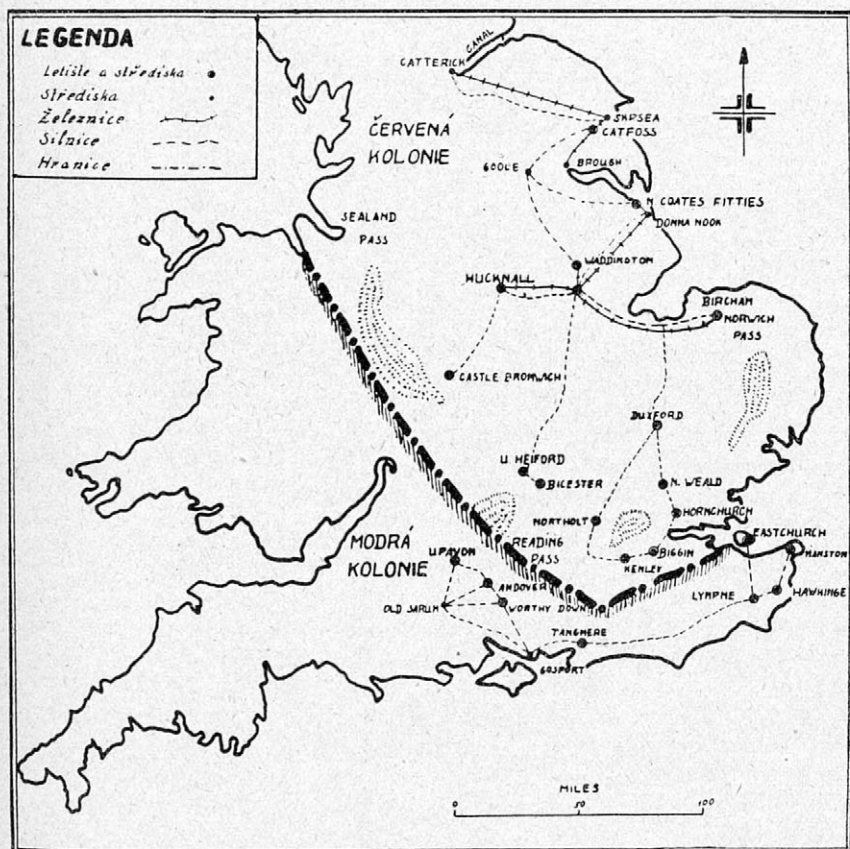
Cvičení mělo jednak dáti vyšším štábům příležitost k strategickému zasazování větších útočných svazů leteckých proti vzdáleným cílům, jednak měly být zkoušeny možnosti obrany, a to obrany letectvem proti bombardovacím útokům.

Oběma soupeřům byla ponechána úplná volnost rozhodování.

Bylo to samostatné cvičení letectva, jehož se pozemní zbraně vůbec nezúčastnily.

Námět byl zcela jednoduchý (viz náčrt). Anglie je myšlena jako neznámý, řídko obydlený ostrov, rozdělený na dva státy, z nichž každý je zámořskou kolonií jiné velmoci.

Náčrt cvičení.



letectva (8 letek stíhacích a 5 letek bombardovacích); na hranicích kolonie jsou policejní stanice a v přístavech několik strážných lodí.

Modrá kolonie, jižní část ostrova, je země chudá, hornatá, bez dobrých komunikací. Hlavní město je Old Sarum a sídlo velitelství posádky je Andover; malá námořní základna je v Gosportu. Modrý stát udržuje v této kolonii menší jednotky vojenské a námořní; letectvo bylo v poslední době zesíleno na 9 bombardovacích a 3 stíhací letky.

Hranicemi (viz náčrt) mezi červenou a modrou kolonií je pásmo velehor, jež je možno přelétnouti jen přes čtyři horské průsmyky.

Spojení v obou koloniích je hlavně radiotelegrafické a je v rukou civilní a vojenské administrativy (všechna vojenská a průmyslová střediska mají radiotel. stanice). Telefonická vedení existují jen podél železnic, které jsou stráženy.

Politická situace. Z jakýchkoliv důvodů poslal modrý stát červenému ultimatum, které uplyne dne 12. VIII. v 11 hod. Letectvo obou stran bylo již před tím mobilisováno a přemísťuje se mezi 9. a 11. VIII. na svá polní letiště.

V prvních dnech války se očekávají jen menší utkání pozemních vojenských a ozbrojených sil, hlavně na hranicích.

Ředitelství cvičení v Uxbridge zastává funkci hlavních štábů obou velmocí.

Letectvo červených: velitelství v Cranwell, park (sup.) v Catfoss:

1. noční (těžká) bombardovací perut.

Letky čís.:	Typ letounů:	Letiště stálá (mírová):
10	Handley Hyderabad	North Coates
99	Handley Page Hinaidis	Upper Heyford

2. denní (lehká) bombardovací perut.

35	9 Fairey III Fs	Catfoss
100	9 Hawker Horsleys	Bicester
207	9 Fairey III Fs	Catfoss

3. stíhací perut.

3	Bristol Bulldog	Upavon
17	Bristol Bulldog	Upavon
19	Armstrong Whitworth Siskin	Duxford

4. stíhací perut.

23	Gloster Gamecock	Kenley
32	Armstrong Whitworth Siskin	Kenley
41	Armstrong Whitworth Siskin	Sutton Bridge

5. stíhací perut.

29	Armstrong Whitworth Siskin	North Weald
111	Armstrong Whitworth Siskin	Andover

Celkem 13 letek, a to 2 noční bomb., 3 denní bomb., 8 stíhacích. Úhrnný počet letounů asi 120. K dispozici pro stranu červenou byla tato polní letiště: Catfoss, North Coates, Waddington, Hucknall, Bramwell, Castle Bromwich, Duxford, Bircham-Newton, Upper Heyford, Bicester, Northolt, Kenley, Biggin Hill, Hornchurch, North Weald (viz náčrt). Většina těchto letišť byla stálá letiště mírová a měla radiotel. spojení, zásoby pohonných hmot a střeliva stačí na měsíc. Letiště Catterick smělo býti používáno jen jako místa pro pomocné přistávání (z nouze).

Pozemní síly: 1 světlometný prapor a hlídky na hranicích. Dělostřelectva proti letadlům nebylo ani na straně modré, ani na straně červené.

Letectvo modrých: velitelství v Andover, letecký park (sup.) v Tangmere.

51. noční bombardovací perut':

Letka čís.	Typ letounu	Letiště stálá (mírová):
9	Vickers Virginia	Manston
7	" "	Worthy Down
58	" "	Worthy Down

52. denní bombardovací perut':

12	Fairey Fox	Andover
33	Hawker Hart	Upavon
101	Sidestrand	Andover

53. denní bombardovací perut' (z počtu pomocných letek):*)

600	Westland Wapiti	Tangmere
601	" "	Lympne
605	" "	Manston

54. stíhací perut':

1	Armstrong Whitworth Siskin	Tangmere
43	" " "	Tangmere
25	" " "	Hawkinge

Celkem 12 letek: 3 noční bomb., 6 denních bomb., 3 stíhací.

K dispozici (pro cvičení) byla letiště Upavon, Andover, Worthy Down, Tangmere, Lympne, Hawkinge, Manston, Eastchurch, všechna s radiotel. spojením, pohonnými hmotami a střelivem.

Letiště pro pomocné přistání (z nouze) Old Sarum a Gosport.

Všeobecné směrnice pro cvičení.

1. Všechny letky musí býti stále pohotovy pro okamžitou změnu letišť a vezmou s sebou jen vozidla a materiál potřebný na dobu cvičení.

2. Rozhodčí jsou na každém letišti a u každého (předvídaného) cíle let. útoků a doprovázejí též každý bombardovací nálet. Výsledky bombardování se budou hodnotit dodatečně po shromáždění všech zpráv, po různých stránkách, jako jsou: používané pumy, způsob provedení útoků, obranné prostředky atd.

3. Létání v mracích je dovoleno jen nad nepřátelským územím.

4. Létání nad mořem je dovoleno jen na takovou vzdálenost od břehu, aby letoun, kdyby byl nucen přistáti, mohl ještě dolétnouti na souši.

5. Bombardovací letouny provádějí svůj útok náletem nad temnou komoru**) a jen na polních letištích shazují cvičné pumy. Shazování těchto pum značkují kouřovými raketami.

6. Bombardovací letouny pokračují v přímém letu, i když je na ně útočeno. Stíhací letouny značkují útok tím, že letí 3 min. v posici, odkud by zahájily palbu a palbu značkují zelenou raketou.

*) Pomocné letky jsou teritoriální jednotky, jejichž velitelé a létající personál jsou dobrovolníci (záložníci), kteří se ve volném čase zúčastní výcviku na stálých letištích; jednou do roka jsou přidělovány na polní cvičení. Kádr těchto letek (t. j. instruktoři a administrativa) je personál aktivní. Výkonnost pomocných letek nezůstala až dosud za výkonností leteckých jednotek aktivních (pozn. red.).

**) Temnými komorami lze kontrolovati správné nalétnutí na cíl (pozn. red.).

V noci nesmějí stíhači útočit ve skupině, nýbrž jen jednotlivě. Stíhací letouny se nesmějí přiblížit k bombardovacím více než na 200 yardů (180 m).

7. Stíhací letouny nesmějí následovat za bombardovacími letouny do mraků a jsou odpovědní za eventuální srážky.

Předepsaná výška letu 700—7000 m.

8. Stíhací letouny musí mít v noci vždy rozsvícena posílní světla, bombardovací rozsvítí je jen tehdy, když je nebezpečí srážky. Letouny, u kterých by nastala porucha v osvětlovacím zařízení, musí ihned přistati.

9. Letouny sestřelené nebo donucené k přistání nebudou vyřaděny, aby se jim umožnila další účast při cvičení. Vzniklé takto úbytky berou se v úvahu jediné při zhodnocování výsledků jednotlivých stran.

Všeobecné úkoly stran.

Úkol modrých: zničit doly a zamezit transport minerálii.

Úkol červených: zabezpečit doly, zabránit poškození železnic, přístavů a kanálů spojujících doly s mořem.

Průběh cvičení.

Ministerstvo letectví vydávalo denně několik zpráv o průběhu cvičení; uvádím je tu jen ve výtahu:

11. srpna:

Červené i modré letectvo provádějí přesuny na přidělená jim polní letiště. Obě strany pečují všemožně o utajení svých disposic, na čemž závisí úspěch prvních akcí.

12. srpna:

Hned po uplynutí ultimata v 11 hod. zahájily obě strany operace ve vzduchu. Po předběžném průzkumu útočily červené bombardovací letouny v malých rojích na letiště Upavon, Worthy Down a Tangmere; narazily většinou na modré stíhací letouny a došlo k mnoha bojům. Na Manston provedli červení kombinovaný útok, bombardovací s výšky 1.200 m, stíhací s výšky 50 m, útočice na hangáry a letouny. Bylo zničeno 5 modrých letounů a 8 poškozeno. Současně útočily stíhací letouny s malé výšky na Lympne, kde byl 1 letoun zničen a 1 poškozen; z útočníků byl při tom 1 sestřelen. Letecký park v Tangmere ztratil útokem červených 13 letounů (4 letouny zničeny, 9 letounů poškozeno).

Modré bombardovací roje napadly slevárny Bircham-Newton a Hucknall, přístav Skipsea a hlavní město Cranwell. Velmi silný útok podařil se modrým na důležitý cíl Catterick. Byl proveden ve dne těžkými nočními bombardovacími letouny za obrátěného využití špatného počasí: 8 těchto letounů vniklo nad průsmykem Sealand do nepřátelského území, přelétlo hory Pennine a úplně nerušeně shodilo pumy na cíl, mající životní důležitost pro stranu červenou.

Další útok modrých lehkých bombardovacích letounů „Fox“ překvapil úplně hlavní město Cranwell, kde měla pohotovost stíhací letka 29 (pro denní činnost) a letka 111 (pro noční stíhání). V 13 hod. pronikla lehká bombardovací letka 12 (Fairrey Fox) skrze vrstvu mračen a shodila své pumy s výše 1500 m úplně nerušeně. Okamžitě startující 3 Siskiny stíhací letky 29 útočníka již nedostihly. I další útoky modrých na hlavní město Cranwell bylo možno považovati za zdařilé.

Během odpoledne provedla strana červená přeskupení svých útočných sil, protože modré letouny zjistily přesun jejich těžkých bomb. letek. K večeru provedla červená strana mnoho útoků s malých výšek na letiště Andover (sidlo velitelství),

Lympne, Manston, Tangmere (park), Worthy Down a Upavon, aby ochromila útočné síly modrých. Během noci se ještě zvýšila činnost červených, kteří provedli dalších 20 útoků na Andover, Tangmere, Upavon, Lympne, Manston a Eastchurch, vše za tím účelem, aby rušili noční operace modrých. Velitel modrých se spokojil — po úspěšném útoku svých sil na Catterick — silným útokem především na Bircham-Newton. Tento útok se zdařil, protože velitel červené strany, očekávaje noční útoky na Cranwell, zvolil tam těžiště své obranné činnosti. Tam také udržoval po celou noc stíhací hlídky ve vzduchu za součinnosti světelného pole. K utkání u Cranwellu však nedošlo.

Ztráty červené strany: 23 letounů zničeno, 10 poškozeno; z toho bojem ve vzduchu 13 letounů zničeno, 10 poškozeno. Ztráty modré strany: 34 letounů zničeno, 47 poškozeno; z toho bojem ve vzduchu zničeno toliko 8, ostatní útoky červených na letiště, hlavně však na let. park v Tangmere. (Podle dojmu jednoho z přítomných zpravodajů se útoky modrých na hlavní cíle Cranwell, Catterick a Bircham-Newton zdařily, obranné a hlásné prostředky červených nebyly dosti účinné.)

13. srpna:

Útoky červených na letecké základny za účelem ničení materiálu modrých byly zahájeny s malých i velkých výšek na letiště Andover a Upavon; další útoky následovaly na Manston, Andover a Eastchurch. Mnohé z těchto akcí překvapily letouny na zemi. Na letišti Eastchurch zastihla stíhací letka v 10 hod. 9 modrých bomb. letounů; v 11 hod. 16 min. byla shozena tuna pum na hangáry; v 12 hod. 40 min. shodila stíhací letka zápalné pumy; vzhledem k těmto soustavným útokům považuje se letiště Eastchurch za zničené.

Další úspěšný útok provedla strana červená odpoledne na letiště a park v Tangmere a na základny Andover a Upavon; z Tangmere se oznamuje těžké poškození budov a materiálu; v Andover a Upavon zničeno 6 a poškozeno 10 modrých letounů. K večeru útočí s výše 700 m 2 tříčlenné roje červených bomb. letounů na Andover, ničí 2 a poškozuji 5 dalších letounů. Útočník ztrácí 1 letoun (pozemní palbou obránce). Později útočí 5členný roj červených stíhačů na těžkou bomb. letku ve Worthy Down, zničí 1 a poškodí 1 modrý letoun, sám však ztrácí také 2 letouny; při návratu narazí stíhači na modrý roj 8 bombardovacích letounů a ztrácejí za boje ve vzduchu ještě další letoun.

Červené výpravy měly během dne mnoho vzdušných utkání s modrými stíhacími roji, se ztrátami na obou stranách; zdá se však, že modří stíhači nebyli s to čelit útokům úspěšně.

Přes těžké ztráty není útočná síla modrých ochromena. Útoky jsou řízeny hlavně na Cranwell, Hucknall a na přístavy Skipsea a Donna Nook. Na poslední místo bylo útočeno po zprávách, že těžký zdařilý útok na přístav Catterick způsobil změnu transportů a že budou učiněny pokusy naložit rudu v Skipsea a Donna Nook. Na Skipsea útočilo v krátkých přestávkách 15 modrých letounů; předpokládají se tam značné škody. Při návratu je 9členný roj modrých bomb. letounů přepaden u Sheerness červenými stíhači. Boj trvá 20 minut, 2 modré letouny jsou sestřeleny, útočníci ztrácejí však 4 letouny (2 sestřeleny, 2 poškozeny). Jiný 9členný bomb. roj se utkal nad Manston s červeným stíhacím rojem; ztráty: 1 modrý bomb., 2 červené stíhací letouny.

Hlavní město červených Cranwell bylo bombardováno během dne 4krát; červení stíhači zachytili 3 útoky, jeden se zdařil. Na Bircham-Newton (slevárny) byly provedeny 2 velmi zdařilé útoky — tovární budovy byly silně poškozeny.

K večeru dochází i se strany modré k útokům na nepřátelská letiště. Modrý stíhací roj útočil na letiště Upper-Heyford, kde byly zjištěny dvoumotorové a jedno-

motorové bombardovací letouny. Pumami a kulomety byly zničeny 2 a poškozeny 3 letouny červených, modří ztratili obranou letiště červených 2 letouny.

Dále útočili modří těžkými pumami na letiště Bicester, Upper Heyford, Northolt, Kenley a Biggin Hill. V Northoltu se setkali se silnou obranou a ztratili při tom 1 bomb. letoun, avšak až po shoení pum. 1 červený stíhač byl zničen bojem ve vzduchu. Počasí se již při setmění vážně zhoršilo. Dešť na západě a nízké mraky znesnadňovaly útoky modrých bomb. letounů. Po 23. hodině bylo již počasí tak špatné, že ředitelství cvičení zakázalo až do svítání startovati.

14. srpna:

Počasí se zhoršilo. Silný vítr dostupoval síly vichru, oblačnost se střídala se silnými dešťovými přeháňkami. Vzhledem k velkým vzdálenostem cílů měl velitel modrých úlohu značně ztíženou. Přesto bylo útočeno na Hucknall, Skipsea, Upper Heyford a Bircham-Newton. Na cíl naposled uvedený byly podniknuty dva útoky; první narazil ještě před cílem na červené stíhací roje, druhý měl úspěch.

Zvlášť úspěšný útok byl proveden na loďstvo zakotvené v Skipsea. Bombardovací letouny, které let provedly, měly velmi špatné počasí a byly 5½ hod. ve vzduchu.

Červená strana zahájila za svítání řadu ničivých útoků na letiště v Andover, Upavon a Worthy Down. Bombardovací útok na Andover byl kombinován s útokem nízko letících stíhacích letounů. Podobné útoky byly v téže době řízeny na Manston a Eastchurch. V tomto místě byla modrá denní bomb. letka překvapena při startu; krátce poté bylo letiště opět napadeno novým kombinovaným útokem jedné bomb. a jedné stíhací letky. Odhadnuté ztráty jsou velmi značné. Červení stíhači překvapili modré letouny na zemi též na letišti v Lympe.

Jeden z nejpozoruhodnějších útoků podnikla strana modrá během odpoledne na Cranwell a Hucknall; pokus použití těžkých nočních bomb. letounů ve dne, což se tak osvědčilo při útoku na Catterick, byl opakován.

Aby pozornost červených stíhačů byla odlákána, byla obě střediska napřed bombardována denními bomb. letkami. Další denní bomb. letka byla zasazena k útoku na Duxford a Northolt, aby upoutala pozornost tamních stíhacích letek. Silný stíhací roj modrých byl zasazen do prostoru Reading Pass, aby zamezil pronásledování výprav vracejících se z bombardování.

Po těchto předběžných opatřeních byly zasazeny hlavní síly modrých bombardovacích letounů, a to 18 denních a 8 dvoumotorových nočních, mezi 18.30 a 19 hod. na Cranwell a Hucknall. Kdežto útok na Hucknall nenarazil na odpor, rozvinuli stíhači červených u Cranwell silnou obrannou činnost; zdá se však, že nedovedli znemožnit shoení pum na tento cíl.

Během těchto operací pokračovala červená strana ve svých soustavných útocích na modré letiště Manston, Worthy Down a Andover. Modří stíhači kladli velký odpor. Ztráty jsou značné. Ve večerních hodinách následoval další silný útok 9 červených bombardovacích letounů a 9 stíhacích letounů na let. park v Tangmere, kde bylo zničeno 11 a poškozeno 13 modrých letounů. Kromě toho byl sestřelen modrý průzkumný letoun. Letiště Andover, Manston, Eastchurch a Worthy Down byly znovu bombardovány; 2 modré letouny byly zničeny, 8 poškozeno; útočníci ztratili 2 letouny. Při návratu setkala se skupina červených stíhačů s těžkými dvoumotorovými letouny, vracejícími se z útoku na Cranwell; z nich dva sestřelila, sama ztratila jeden letoun.

V noci obě strany svou činnost zesílily. Bylo provedeno 46 náletů, 24 stranou modrou a 22 stranou červenou. Útoky modrých se soustředily na Cranwell, na který provedli 8 rychle po sobě jdoucích útoků. Červení zachytili však nočními stíh. letouny se světlometry všechny nálety. Později útočili modří na letiště Bicester, Upper Hey-

ford, Biggin Hill, Kenley a Northolt. Z tří útoků na Northolt byly dva zachyceny červenými stíhači.

Bomb. činnost červených se projevila útoky na letiště Upavon, Andover, Lympne, Manston a Tangmere.

Počasí bylo klidné, jasné, byla dobrá dohlednost a slabý vítr.

15. srpna.

Ve 3 hod. ráno dostali velitelé stran tuto depeši: „Návrh Společnosti národů na urovnání sporu byl oběma vládami přijat. Vlády červené a modré kolonie vydaly proto rozkazy skončiti v tuto hodinu nepřátelství.“

Konečná zpráva ředitelství cvičení:

Hodnotiti cvičení bude možno teprve za nějakou dobu. Jest nutno shromáždit všchna hlášení rozhodčích pozorovatelů v temných komorách u cílů útoku a ředitelství cvičení musí posoudit výsledky bojů a bombardování. Časový faktor má velikou důležitost, poněvadž zdánlivě úspěšná akce může vzhledem k předcházejícím údajům býti prohlášena za neprovedenou nebo neúspěšnou. (Příště dále.)

Podplukovník p. pilot-letec Jindra Maršálek:

O nové organizaci italského letectva.

V listopadu 1930 byl italské sněmovně předložen ministrem letectví návrh zákona na novou organizaci italského letectva. Výtah z tohoto návrhu zákona jest uveřejněn v loňském čísle italského měsíčníku „L'Ala d'Italia“, jež z části jsem vzal za základ tohoto pojednání. V následujících odstavcích uvádím stručný obsah jen těch důležitých článků nového zákona, které umožní učiniti si obraz o tom, jaká asi bude příští organizace italského letectva.

*

Královské italské letectvo obsahuje vojenské letecké síly království a kolonií.

Letectvo vnitrozemské podléhá ministerstvu letectví, které má k jeho udržování vlastní rozpočet. Letectvo koloniální podléhá po stránce použití ministerstvu kolonií a je spravováno z rozpočtu jednotlivých kolonií.

Letectvo vnitrozemské se skládá:

1. ze štábu;
2. z 4 velitelství zemských leteckých oblastí;
3. z velitelství letectva na Sicilii;
4. z velitelství letectva na Sardinii.

(Složení letectva koloniálního je stanoveno zvláštním zákonem, o kterém zde není zmínka.)

Královské letectvo se dělí:

- a) na zbraň letectva;
- b) na ženijní sbor letectva;
- c) na intendantní sbor letectva;
- d) na školy vojenského letectva.

Zbraň letectva se rozděluje:

1. na leteckou armádu;
2. na letectvo král. vojska;
3. na letectvo král. námořnictva.

Letecká armáda je složena z leteckých sil, určených k provádění úkolů letecké války, počítaje v to leteckou obranu územní (naše OPL). Má v celku 42 perutí, sloučených v měnivém počtu v letecké jednotky vyššího řádu. Jednotkou vyššího řádu se rozumí letecká brigáda, letecká divize a letecká eskadra.

Základní organickou jednotkou let. armády jest letka. Několik letek (nestejný počet) tvoří peruť, několik perutí (nest. poč.) pluk, několik pluků (nest. poč.) brigádu, několik brigád (nest. poč.) divisi, několik divisí (nest. počet) eskádr.

Letectvo král. vojska obsahuje letecké síly určené k vykonávání úkolů, které jsou jim ukládány velitelstvími královského vojska v míru a ve válce. Má celkem 15 průzkumných perutí, z nichž každá se skládá z velitelství a různého počtu letek. Peruti jsou sdruženy v 5 pluků analogického složení jako pluk let. armády.

Letectvo král. námořnictva obsahuje letecké jednotky určené k vykonávání úkolů, které jim ukládají v míru a ve válce velitelství král. námořnictva. Skládá se:

1. z 4 leteckých námořních velitelství;
2. z měnivého počtu námořních průzk. letek;
3. z leteckých jednotek na lodích.

Letecké námořní velitelství jest postaveno na roveň pluku. Celkový počet letek, jejich dislokace, organizace, typ letounů, jakož i počet jednotek na lodích se stanoví po vzájemné dohodě ministerstva letectví a ministerstva námořnictva.

Velitelství a letecké jednotky král. vojska a král. námořnictva podléhají přímo velitelstvím král. vojska a král. námořnictva ve všech věcech týkajících se jejich použití, výcviku a s tím souvisejících otázek kázně. Směrnice a instrukce pro výcvik a použití vydává ministerstvo války a námořnictva. Po stránce technicko-odborného výcviku a s tím souvisejících otázek organizace, kázně a administrativy podléhají služebním postupem velitelstvím král. letectva.

Pozorovatelé letectva král. vojska a námořnictva jsou důstojníci král. vojska nebo námořnictva, kteří dosáhli příslušného diplomu. Tito důstojníci jsou součástí letek, u nichž konají službu, avšak zůstávají dále v počtu příslušné zbraně a nosí její uniformu.

Důstojníci zbraně letectva jsou rozděleni:

- na skupinu létajícího personálu,
- na skupinu služeb a
- na skupinu specialistů.

V každé z těchto skupin jest postup v hodnostech rozdílný. Přestup z jedné skupiny do druhé není dovolen, vyjma ze skupiny létajícího personálu do skupiny služeb. To se týká zvláště důstojníků létajícího personálu, kteří se stanou trvale neschopnými letecké služby. Není-li volných míst, jsou ve skupině služeb vedeni jako nadpočetní.

Systemisovaný počet důstojníků je tento:

hodnost	létajíc. pers.	skupina	
		služeb	specialistů
generálů eskádry	5	—	—
divisních generálů	7	—	—
brigádních generálů	19	—	—
plukovníků	68	8	—
podplukovníků	166	25	—
majorů	160	22	—
kapitánů	676	160	102
subalt. důstojníků	652	155	206
Celkem	1753	370	308

Skupina specialistů jest rozdělena na kategorie a v každé jest systemisováno:

kategorie	kapitánů	subalt. důstojníků
motoráři	6	11
montéři	5	10
radioaerologisté	6	11
zbrojři a pyrotechnici	6	11
elektromechanici	6	11
fotografové	4	9
automobilisti	16	28
řidiči	53	94
mistři šermu	—	20
kapelníci	—	1
Celkem	102	206

Letecký ženijní sbor je složen z důstojníků leteckého ženijnictva a vykonává funkce technické, týkající se návrhů, dozoru nad konstrukcí, výzbroje, přejímání a udržování let. materiálu a nemovitostí král. letectva. Mimo to obstarává veškeré technické služby, které se týkají použití letadel, a vykonává event. i dohled nad leteckým materiálem civilního letectva.

K let. ženij. sboru patří:

teritoriální ředitelství konstrukcí;

teritoriální ředitelství správy pozemků (pro každou let. oblast jedno);

autonomní úřad správy pozemků na Sicilii;

autonomní úřad správy pozemků na Sardinii;

pokusné a jiné ústavy.

Důstojníci let. ženijního sboru se dělí na skupinu inženýrů a na skupinu technických asistentů, v nichž je systemisováno:

hodnost	skup. inženýrů	skup. techn. asistentů
generálů-poručků ženijnictva	1	—
generálů ženijnictva	3	—
plukovníků	12	—
podplukovníků	27	—
majorů	20	—
kapitánů	100	22
subalt. důstojníků	77	38
Celkem	240	60

Intendanční sbor letectva obsahuje:

teritoriální ředitelství intendantce (pro každou oblast jedno),

2 autonomní intendanční úřady (jeden pro Sicilii a jeden pro Sardinii),

skladiště a různé ústavy.

Je složen z důstojníků letecké intendantce a vykonává funkce zásobovací, technicko-administrativní a účetní, pokud se týkají služby pokladní, stravování, vystrojení a ubytování.

Důstojníci intendančního sboru se dělí na skupinu intendantů a na skupinu administrativních důstojníků. V každé skupině je jiný postup v hodnostech a přestup z jedné skupiny do druhé není dovolen.

Systemisováno je:

	ve skupině intendantů	ve skup. administr. důstojníků
generál-major int.	1	—
plukovníků	6	—
podplukovníků	18	—
majorů	16	—
kapitánů	74	51
subalt. důst.	70	92
Celkem	185	143

Zdravotnickou službu král. letectva obstarávají zdravotní ústavy král. vojska a námořnictva po dohodě mezi příslušnými ministerstvy. Speciální leteckou zdravotnickou službu vykonávají 4 zdravotní ústavy (istitutti medico legali) letecké, sklady a různé jiné ústavy král. letectva.

Pro zajištění zdravotnické služby u letectva jest systemisováno lékařů-důstojníků v hodnosti:

plukovníka	5
podplukovníka	8
majora	10
kapitána	67
subalt. důst.	90
Celkem	180

Školy jsou tyto:

válečná škola letecká,
král. letecká akademie s pilotní školou,
letecká škola pozorovatelská,
stíhací škola,
bombardovací škola,
škola specialistů.

Organisace škol je stanovena zvláštním dekretem ministerstva letectví.

Vojenskou soudní službu obstarávají vojenské soudy král. vojska a námořnictva.

V systemisačních tabulkách návrhu zákona na novou organisaci letectva nejsou zahrnuti záložní důstojníci, jejichž počet je měnivý. Rovněž nejsou v nich zahrnuti důstojníci váleční invalidi nebo důstojníci zranění při leteckých nehodách a ponechání ve službě.

*

Jednou z hlavních změn, která jest patrna z nové organisace it. letectva, jest rozdělení zbraně letectva

na leteckou armádu,
na letectvo král. vojska a
na letectvo král. námořnictva.

Tato změna byla způsobena hlavně tím, že dříve byla letecká obrana Italie rozdělena mezi dvě služby: leteckou obranu území provádělo letectvo král. vojska, leteckou obranu moře a pobřeží letectvo král. námořnictva. Tím vznikalo třístění sil.

Nové pojetí letecké války vyžaduje pro leteckou obranu jednotek, které nejsou závislé na jednotlivých bojištích, a to jsou jednotky let. armády, která v sobě zahrnuje veškeré síly ofensivní i defensivní. To neznamena, že by tato let. armáda vedla samostatnou válku; její činnost bude uvedena hlavním štábem vždy v soulad s pozem-

ními a námořními operacemi. Tento způsob zajišťuje nejlepší využití leteckých prostředků jak útočných, tak i obranných bez trýstění sil, zajišťuje jednotnost velení ve válce a jednotnost výcviku a přípravy v míru.

Pozemnímu vojsku a námořnictvu zůstane k zajištění zvědné a průzkumné služby určitý počet let. jednotek, způsobilých k vykonávání těchto úkolů.

Podplukovník p. pilot-letec Jindra Maršálek:

Transatlantická výprava italského letectva.

Italské letectvo vstupuje do roku 1931 s pozoruhodným výkonem: skupinovým letem nad třemi kontinenty, spojeným s přeletem jižního Atlantiku.

Je to v historii letectva první přelet oceánu ve velké skupině bez zastávky. Jižní Atlantik byl sice několikrát přelétnut (po prvé v roce 1922), avšak jen na ojedinělých letounech a většinou v etapách. Pokusů bylo celkem 12 (8 na hydroplánech, 4 na letounech pozemních), z nichž 5 provedeno bez přistání, 5 v etapách (se zastávkami na ostrovech) a 2 skončily nezdarem. Zmínky zasluhují přelety, které podnikl: de Pinedo a del Prete, Coste a le Brix, Ferrarin a del Prete, Jimenez a Iglesias. Zvláště pozoruhodný byl výkon Italů Farrarina a del Prete a Španělů Jimeneza a Iglesiasa. První prolétli v roce 1928 trať Řím (Itálie)—Touros (Brazílie) bez přistání (7188 km asi za 51 hodin), druzí v r. 1929 trať Sevilla (Španělsko)—Bahia (Brazílie), rovněž bez přistání (6540 km za 44 hodin).

Všechny tyto výkony byly však značně předstiženy leteckou výpravou, kterou podnikla letos italská eskadra dvanácti námořních velkoletounů bombardovacích, jejímž vůdcem byl italský ministr letectví generál Italo Balbo.

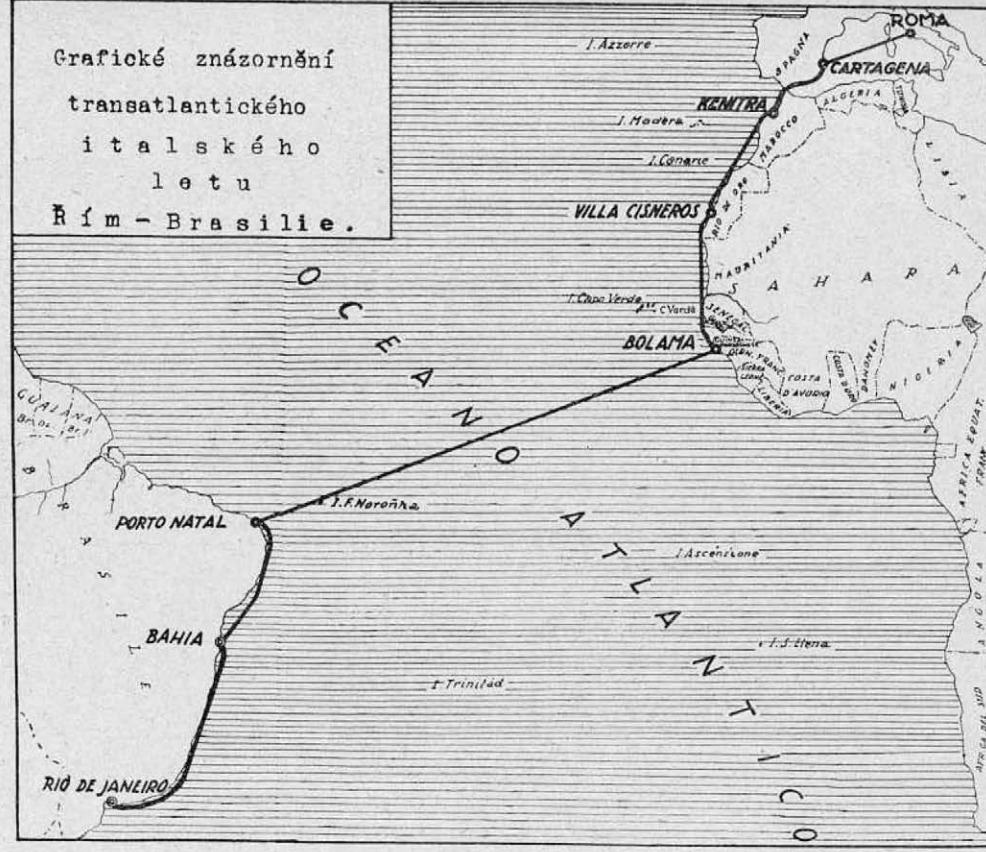
Uvážíme-li, že tato výprava urazila více než 10.000 km letem ve formaci nad částí Evropy, Afriky a Ameriky a že přelétla při tom jižní Atlantik v šířce 3000 km bez přistání, musíme uznati, že to je se stanoviska leteckého výkon účtyhodný.

Let nad tak velkou oblastí zeměkoule, let, při němž se musí počítati s velmi kontrastujícími změnami atmosférickými (zvláště nad oceánem), vyžaduje nejen nejlepšího materiálu, ale obzvláště velkých schopností a vytrvalosti personálu, dokonalého výcviku a všestranné přípravy.

Výcviku let. personálu a přípravě větších leteckých akcí jest v italském letectvu věnována velká péče. Letecké akce většího rozsahu jsou prováděny soustavně. Tak byl v roce 1928 proveden první let v délce 3000 km v západní části Středozemního moře skupinou 61 lehkých hydroplánů, která navštívila všechny větší přístavy jižní Francie a Španělska. V roce 1929 byl proveden druhý let v délce 5000 km ve vých. části Středozemního moře a v Černém moři skupinou 35 těžkých hydroplánů, která navštívila význačné přístavy Řecka, Turecka, Bulharska, Rumunska a Ruska. Účelem těchto výprav jest metodické stupňování obtíží letecké služby v rámci výcviku leteckého personálu.

Také letošní výprava jest částí výcvikového programu stanoveného italským ministerstvem letectví a sleduje cíle rázu jak leteckého a technického, tak i sociálního. Jejím úspěšným provedením měl býti podán světu důkaz o vysoké hodnotě a úrovni personálu italského letectva a o dokonalosti italského leteckého průmyslu, neboť použíté letouny od draku a motoru až k svíčkám, magnetům, bateriím a všem přístrojům jsou původu italského a domácí konstrukce.

S jakou péčí a přesností po stránce letecké, technické a vědecké byla tato výprava připravena, jest viděti z bulletinu italského letectva, který zasluhuje povšimnutí a který níže stručně reprodukuje.



Obr. 1.

K přeletu byla zvolena trať Řím (Orbetello)—Rio de Janeiro, asi 10.350 km dlouhá; výprava ji prolétla v sedmi etapách, a to:

Orbetello—Cartagena	. . .	1200 km za	7½ hod.,
Cartagena—Kenitra	. . .	700 km za	4½ hod.,
Kenitra—Villa Cisneros	. . .	1600 km za	10½ hod.,
V. Cisneros—Bolama	. . .	1500 km za	9½ hod.,
Bolama—Porto Natal	. . .	3000 km za	18 hod.,
Porto Natal—Bahia	. . .	1000 km za	6½ hod.,
Bahia—Rio de Janeiro	. . .	1350 km za	8½ hod.

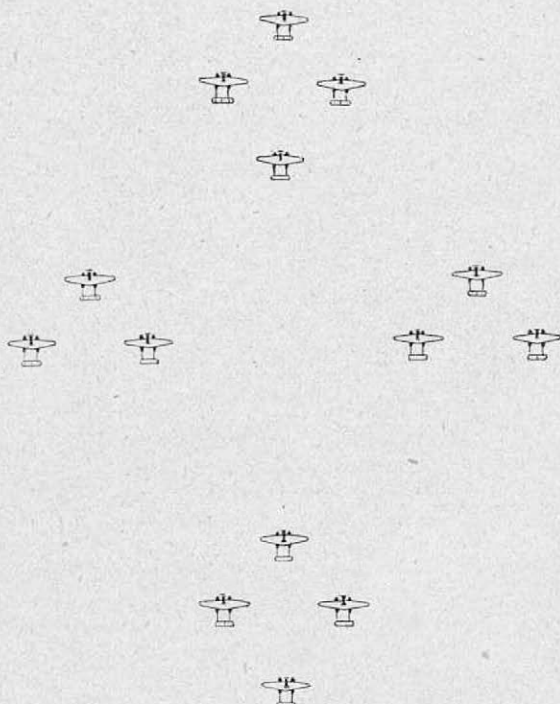
Celkem . . . 10.350 km za 65 hod. (Viz obr. 1.)

Výprava byla provedena skupinou 12 námořních bombardovacích velkoletů typu „S 55“, t. j. skupinou čtyř letek o třech letounech. Jako záloha byly připraveny

dva další letouny. Pro start a let na trati stanovena formace letek v proudu (viz obr. 2) a pro přilet k místům přistání formace velkého šipu (viz obr. 3).

Letky měly tato pojmenování: černá, bílá, červená a zelená. (Barva černá jako odznak fašismu, ostatní jsou barvy italské trikolory.)

Posádky letounů:



Obr. 2. Formace pro start a let na trati.

I. letka černá.

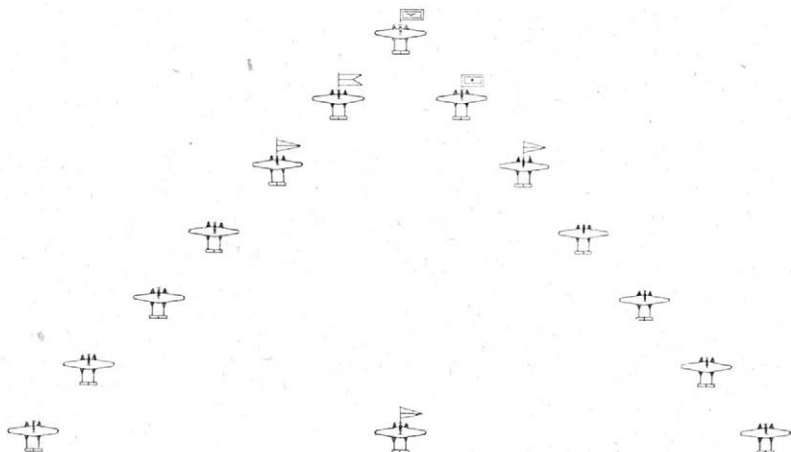
1. letoun I-BALB: gen. I. Balbo, kapitán zbraně letectva Cagna Stefano, nadpor. zbr. I. Venturini Gastone, poručík motorista Capannini Gino.
2. letoun I-VALL: gen. náč. štábu letectva Valle, kapitán zbr. I. Bisco Attilio, praporčík radiotel. Carascon Giovanni, št. rotm. motorista Gadda Erminio.
3. letoun I-MADD: podpluk. zbr. let. Maddalena Umberto, nadpor. zbr. let. Cècconi Fausto, poručík motorista Damonte Giuseppe, rotm. radiotel. Bernazzani Cesare.

II. letka bílá.

4. letoun I-LONG: major zbr. I. Longo Ulisse, kapitán zbr. I. Bonini Guido, nadpor. motorista Campanelli Ernesto, praporčík radiotel. Pifferi Mario.
5. letoun I-BOER: kapitán zbr. I. Boer Luigi, nadpor. zbr. I. Barbicinti Danilo, rotm. motorista Nensi Felice, št. rotm. radiotel. Imbaxari Ercole.
6. letoun I-DRAG: kapitán zbr. I. Draghelli Emilio, nadpor. zbr. I. Leone Leonello, št. rotm. motorista Bianchi Bruno, četař radiotel. Giorgelli Carlo.

III. letka červená.

7. letoun I-MARI: kapitán zbr. I. Marini Giuseppe, kapitán zbr. I. Miglia Alessandro, praporčík motorista Beraldi Salvatore, rotm. radiotel. Giuliani Davide.
8. letoun I-BAIS: kapitán zbr. I. Baistrocchi Ugo, nadpor. zbr. I. Gallo Luigi, četař motor. Girotto Amedeo, št. rotm. radiotel. Francioli Francesco.
9. letoun I-RECA: kapitán zbr. I. Recagno Enea, nadpor. zbr. I. Abbriata Renato, št. rotm. motor. Fois Luigi, rotm. radiotel. Mancini Francesco.



Obr. 3. Formace pro přelet k místům přistání.

IV. letka zelená.

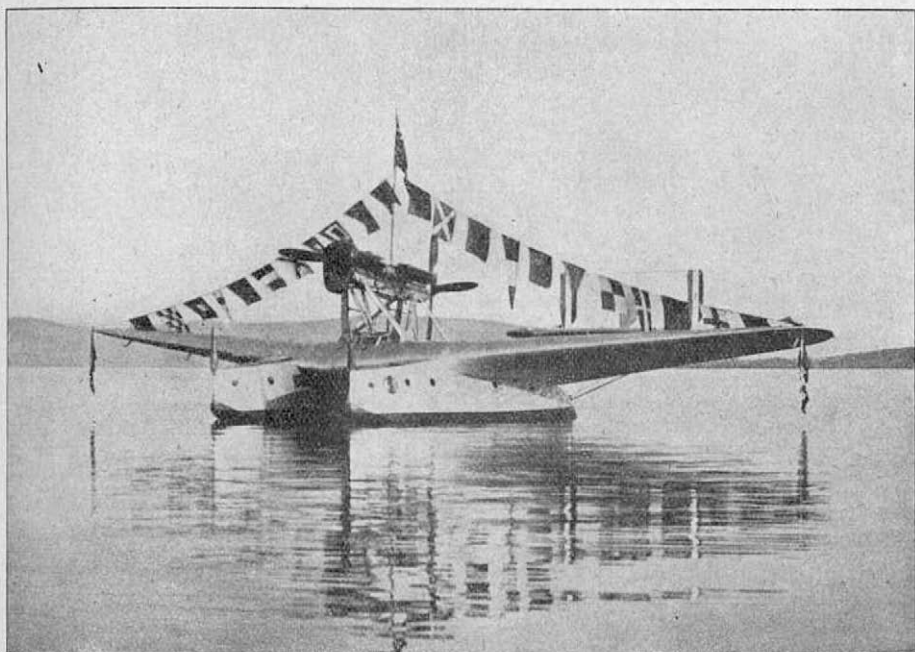
10. letoun I-AGNE: kapitán zbr. I. Agnesi Alfredo, nadpor. zbr. I. Napoli Silvio, št. rotm. motor. Gasparri Ostillio, četař radiotel. Virgilio Giuseppe.
11. letoun I-CANN: nadpor. zbr. I. Cannistracci Letterio, nadpor. zbr. I. Vercelloni Alessandro, št. rotm. motorista Mangeri Giuseppe, des. radiotel. Simonetti Alfredo.
12. letoun I-CALO: nadpor. zbr. I. Calo' Carducci Jacopo, št. rotm. pilot Moretti Ireneo, rotm. motorista Romin Augusto, četař radiotel. Mascioli Tito.

Posádka každého letounu byla až k pobřeží Atlantiku vlastně pětičlenná a skládala se z dvou pilotů, jednoho radiotelegrafisty, jednoho mechanika jako ošetřovatele motorů a jednoho montéra. Přelet Atlantiku se však provedl bez montérů, aby se zmenšilo zatížení letounů.

V každém letounu jednomu z obou pilotů svěřen úkolavigátora a druhému řízení letounu; oba však se mohli ve svých úkolech střídati, jsouce v nich stejně vycvičení.

Ošetřovatel motorů přináleželo starati se o motory a prováděti potřebné menší opravy i za letu.

K výpravě bylo použito, jak již výše uvedeno, hydroplánu typu „S 55“ Savoia Marchetti, zvaného „atlantický“ (viz obr. 4). Jest to jednoplošník dvoumotorový (motory v tandemu) o dvou postranních lodicích (plovácích). Liší se od normálního „S 55“ — kromě jiného typu motorů — význačně zlepšenou konstrukcí lodic a některými změnami v zařízení.



Obr. 4. Hydroplan typu S 55 Savoia Marchetti.

Motory namontované na atlantickém „S 55“ jsou typu Fiat A 22 R (s reduktory), s úhrnným výkonem 1120 HP; přední motor má vrtuli dvouramennou, zadní čtyřramennou. Motor Fiat A 22 R jest chlazen vodou, má 12 válců ve dvou řadách, postavených v úhlu 60° ve tvaru V. Vrtání válců 135 mm, zdvih 160 mm. Úhrnný obsah válců jest 27.920 litrů; kompresní poměr 5,5. Normální výkon motoru při 1950 otáčkách motoru a 1260 otáčkách vrtule jest 560 HP; maximální výkon, který může motor vyvinouti, jest 600 HP při 2100 otáčkách motoru a 1360 otáčkách vrtule. Váha motoru (s vrtulí, spouštěcím ústrojím a ostatním příslušenstvím) jest 517 kg. Zapalování je dvojité a samostatné: dvě svíčky pro každý válec, dva magnety „Marelli“ M. F. 12. Magnety a kabely jsou úplně chráněny před vlivy vnější elektřiny, obzvláště elektřiny radiotel. stanice, která by mohla rušiti normální činnost magnetů.

Pilotní kabina pro dva piloty jest umístěna v nejširší části profilu křídla, hned pod motory. Pilotní sedadla jsou vedle sebe a tak uzpůsobena, aby se dlouhé sedění nestalo nesnesitelným; každý z pilotů může občas přenechat řízení svému sousedu a pohybovati se volně v lodičích (plovácích). Na rozvodné desce kabiny jsou všechny přístroje na kontrolu motorů a přístroje avigační. Ciferníky přístrojů jsou radiovány pro let v noci.

Plováky jsou proti normálnímu „S 55“ značně prodlouženy a rozšířeny. V každém jest místo pro tři benzinové nádrže obsahu 630 litrů (= 1890) a pro čtyři menší obsahu 205 l (= 820 l). Úhrnná zásoba pohonných hmot je tedy 5420 l. A poněvadž se používá směsi benzínu a benzolu, jejíž 1 l váží 0.750 kg, jest váha pohonných hmot 4060 kg. Úplně zatížený letoun váží 10.000 kg. Nádrže každého plováku jsou navzájem spojeny a vyúsťují do malé společné nádrže, odkudž je směs čerpána pumpami poháněnými motory (každý motor dvě pumpy).

(Příště dále.)