

Poznámky k vývoji a k užití letectva.*)

A.

Potřebujeme helikoptery?

Helikoptery jsou druh letadel schopných vznésti se skoro kolmo se země do vzduchu, při čemž používají buďto horizontálně se otáčejících vrtulí nebo celých křídel, aneb i nějaké jiné soustavy.

Na druhu konstrukce konečně nezáleží. Hlavní věcí je, že se po kolmém vzletu dovedou udržeti libovolně dlouho ve vzduchu nad vzestupišťem, podobně jako skřivánek vznášející se vysoko nad svým hnízdem.

Dosud není ovšem žádná z konstrukcí tak dokonalá, aby se hodila pro vojenské účely. Ale jistě není již daleká doba, kdy se objeví nový stroj, o nějž se vojenská správa bude musit více zajímati.

Výhodou helikopter je právě uvedený kolmý let a schopnost, udržeti se libovolně dlouho nad určitým místem. Helikoptera nepotřebuje rozlehlé letištní plochy. Může se umístiti kdekoliv a kdož ví, zda jednou nepřistane snad i na některé vodorovné střeše domu nebo na nějakém skrytém dvorku; možná, že někdy v budoucnosti jí postačí i nosná plocha nákladního auta nebo vagonu...

Nevýhodou je jejich pomalost. Helikoptera nemůže totiž, protože v konstrukci kombinuje pohyb horizontální s kolmým, dosáhnout nikdy rychlosti normálních vojenských letounů, jež se pohybují jen v jednom směru, t. j. kupředu.

Bude tedy pro svou menší rychlost vždy v nevýhodě proti letounům všech ostatních kategorií a z toho můžeme již konstatovati jedno: nad nepřítelem se jí použití nedá. Byla by všem letcům na pospas.

*) Předkládáme P. T. čtenářům k diskusi.

Zbývá tedy vlastní území. A tu je, myslím, možností dosti. Hlavně jedna, ale ta jednou pronikavě zasáhne do způsobu boje a dá mu jiný ráz.

Helikoptera je totiž v menší výšce na obloze skoro neviditelná. Jako sotva znatelný pavouk na stropě nebo jako ten třepetající se skřivánek nad luhy. Je to tedy poměrně málo zasažitelná, málo viditelná, výborná pozorovatelná. Kdo by si v tom okamžiku nevzpomněl na upoutané balony, dělostřelecké to pozorovatelné, jejichž velikost a viditelnost a neobyčejně lehká zasažitelnost má v sobě tolik zárodků zániku.

Mnohý z nás jich vidával v letech 1914—18 podél fronty celé řady. Nejednen se před našima očima náhle proměnil v dolů se řítící ohromnou pochodeň. Za živa pohřbila své důstojníky-pozorovatele z balonů, i když se skokem s padákem minili „včas“ zachrániti. Pochodeň je ještě během seskoku dohonila a strhla s sebou... Jedna fosforová střela stíhacího letce stačila, aby zmizel balon navždy. A kolikrát jsme vidávali balony rychle mizeti s obzoru, objevili-li se někde v dáli nepřátelský letec, a velmi často jsme zjistili, že balony vůbec nemohly vzlétnouti. Ba možno snad i tvrditi, že balon 90% své doby ztrávil na zemi, protože nepřátelští letci mu vzestup znemožnili.

Jak by vypadala situace, kdyby se místo upoutaných balonů objevily na obzoru „upoutané“ helikoptery, totiž takové, které by spojeny se zemí měděným kabelem, byly nahoře poháněny elektricky?

Nepřátelský letec by musil asi dlouho kroužiti a dlouho střílet, než by zasáhl některou citlivou část, aby stroj vypověděl službu a se zřít. Není tu ohromný cíl, není tu hořlavý vodík ani benzin; není co zapáliti.

Spíše snad by tam zůstal letec sám. Obrana proti letadlům, umístěná v území helikopter, využila by jich jako vnadidla, na něž by nepřátelští letci v pravém smyslu slova „nalétali“.

Místo choulostivého velkého balonu získali bychom malé, těžko zasažitelné pozorovatelné!

Kde která vyvýšenina blízko za přední linií, dnes hustě obsazená všemi druhy pozorovaten velitelství, štábů, dělostřelců, pěchoty, meteorology, hláskami protiletadlové obrany a p. — vždy vděčný cíl nepřátelských dělostřelců — pozbyla by náhle, s tohoto hlediska pojata, své důležitosti. — Byla by nahrazena řadou málo viditelných, vyšších pozorovaten.

Také postupující vojska by mohla míti svůj stálý doprovod nad sebou a přední stráž by získaly rozhled daleko dopředu; hlavní posice by měla přehled své krycí posice a viděla by i před ní.

Helikoptery budou jednotky lehké pohyblivé a mohou jíti proto co nejvíce kupředu; nebude mnoho důvodů k obavám o ně.

Proto také nebude je třeba pouštět na 1200—2000 m vysoko jako balony, postačí výšky malé, jen 100—300—400 m, právě jen tolik, aby pozorovatelé v nich lépe a více viděli než z pozorovaten pozemních. Tím by se pozorovatelská služba nemálo zlepšila.

Upoutaný balon se svými stroji k vyrábění plynu, naviječi, motoru, stany, automobily, sudy atd. — toť jednotka velmi nejapná a drahá.

Helikopter by za ty peníze bylo snad 5, snad i více, nevím, jak budou laciné, ale jistě bude cena jednoho balonu několikrát větší.

Z toho vyvozují, že zavedení helikopter by zároveň mohlo znamenati rozmnožení dělostřeleckých pozorovatelů o určitý násobek.

Dělostřelci mohou s úspěchem střeleti jen tam, kam jakýmkoliv způsobem vidí. Balonů bylo málo, jen pro těžké dělostřelectvo. Pak by viděli všichni a všude. Zlepšila by se tedy dělostřelecká činnost všech druhů co do přesnosti a tím i výsledky palby by byly lepší. Pak by nebylo jistě oddílů a baterie, které by nechtěly svou helikopteru.

Ba chtěl bych dokonce tvrdit, že se ani pěchota a jezdci nebudou chtít obejít bez helikoptery, a jistě je i dostanou, až se dostatečně osvědčí.

Nebudou to snad „upoutané helikoptery“ dělostřelců, poháněné elektricky ze země; budou to spíše stroje menší, volné, s vlastním motorem, které budou s to, postupovati s pochoduujícím proudem pěchoty nebo s jezdeckem.

Není zapotřebí vymýšleti ještě další možnosti použití helikopter. Že se jich dá upotřebiti, vysvětluje, jak myslím, z těchto řádků dosti zřejmě.

Továrna, která se nelekne prvních drahých pokusů a bude se zabývat stavbou helikopter, pravděpodobně zbohatne. Vznikne nový druh vojenské aviatiky a jednou bude těchto strojů snad zrovna tolik jako našich obvyklých letounů.

Jen až přijde první, dobrý, upotřebitelný!

B.

Bombardování.

I.

Denní bombardovací nálety.

Při loňských leteckých cvičeních bylo třeba vykonati denní bombardovací nálet z Hradce Králové proti nepřátelskému letišti a nádraží v Olomouci za nejvýše příznivé meteorologické situace (mraky ve výšce 1500 m).

Jak se dá takový úkol s úspěchem provést?

Let k cíli může být absolvován ve výškách takových, aby letci zůstali po celou cestu pod mraky; před samým cílem sestoupí na 900 m (rozhraní mezi účinností kulometů proti letadlům a dělostřelectva proti let.), s kteréžto výšky se potom bombarduje.

Na obranu tak důležitého místa (cíle) má nepřítel, jak musíme předpokládati, vše připraveno — kulometry — dělostřelectvo proti letadlům — a konečně i stíhací letectvo. Pro nepřitele má onen prostor značnou důležitost a proto jej chrání vším, co má po ruce. S tím tedy musíme počítati, že střežení bude po všech stránkách obezřelé.

Překvapení cíle je obtížné, i kdybychom odletěli nejprve bůhví kam dozadu do odlehklých prostorů nad vlastním zápolím, odtamtud se vrátili a přelétli frontu někde docela jinde, 40–50 km dále, než by nepřítel mohl předpokládati, i kdybychom zalétli nejprve do jeho zápolí a přilétli na cíl se strany zcela opačné, než by se logicky dalo očekávat — z nepřátelského zápolí! Nic nám to nepomůže. K překvapení, jedné z rozhodujících složek úspěchu, přece nedojde. Nepřátelská hlásná služba na frontě a stálá kometa obláček po střelách z baterií proti letadlům, jež budou věrně doprovázeti leteckou skupinu v pásmu nepřátelské armády v poli, budou dostatečným avísem pro Olomouc, Přerov a Prostějov (o tato nepřátelská místa šlo), aby se náležitě připravila na eventuální návštěvu.

A připravena budou! Hlášky kolem cíle zjistí přílet nejpozději 30 km před cílem, kteroužto dráhu proletí letec asi za 8–12 minut.

Stíhací letectvo, mající pohotovost, za tuto chvíli vzletne, vystoupí do náležité výše a poletí útočnickům vstříc. Potká je zhruba na polovici cesty — asi 15 km před cílem — tedy ještě za hranicemi účinné působnosti dělostřelectva proti letadlům, jimž eventuálně usnadní práci tím, že rozptýlí a rozpráší útočníka ještě před cílem a dříve, než bude moci zasáhnouti dělostřelectvo resp. kulomety. Útočící letci budou přestálým bojem jistě rozrušeni.

Na event. přesné míření při shazování pum v blízkosti nepřátelského letectva nelze spoléhat; pozorovatelé budou muset bedlivě pátrati po soupeři, aby nebyli sami setřeleni nebo znovu napadeni, a v přirozené snaze, zhostiti se úkolu co nejdříve, shodí pumy již po zběžném povrchním míření. Výsledek bude asi problematický.

Jak by dopadl bombardovací nálet a útok za jiných okolností? Dal by se jeho efekt zvýšiti? Vlastní ztráty snížiti? Ušetřiti času, peněz — letců?

Existuje jiné řešení?

Ano. Byl by to nálet přímý, nejkratší cestou, bez dalekých oklik zezadu, s návratem rovněž nejkratší cestou. Let čistě podle kompasu, hned nad samými mraky, aby jich při nebezpečí mohlo býti použito jako skrytu.

Jaké výhody skýtá nálet přímý? A jaké nevýhody?

Nálet přímý je kratší aspoň o $\frac{1}{3}$, ne-li o $\frac{2}{3}$, což znamená velkou úsporu času a letadel (amortisace strojů) a pohonných hmot.

Náletem přímým prorazíme nepřátelskou oblast hlásek nejrychleji a nejdříve.

Oblétáváním zezadu jen alarmujeme nepřátelskou O. P. L. v celém úseku a poskytujeme jí dosti času k přípravě protiútoku.

Proč máme letěti pod mraky? Proč ne nad mraky?

Při letu nad mraky budeme zpozorováni až před samým cílem — když prorážíme mraky; tedy moment překvapení bude tu v plném rozsahu. Dalo by se proti tomu namítnout, že za letu nad mraky a v mracích můžeme zbloudit (stranový vítr, chyby kompasu, jež mohou na let nepříznivě působiti).

Může se opravdu státi, že letecká skupina po určité době letu prolétne mraky (běží-li asi o $\frac{3}{4}$ hod. letu z Hradce Králové do Olomouce) někde u Šternberka — možná, že i u Brna! V tom případě stále ještě zbývá možnost, provést úkol podle dispozic s počátku naznačených. Jisto však je, že až do okamžiku, kdy opouštíme mraky, nepřítel neví, kde jsme, a nemůže nás avisovat.

Tedy let v mracích a nad mraky je výhodnější proto, že nepřátelská armáda v poli nám za přeletu nebude klásti překážek, neboť o nás neví.

Při letu nad mraky mimo to dosáhneme toho, že se skupina letců může držeti stále pohromadě, kdežto v mracích by se brzy rozptýlila.

Jedinou nevýhodou letu v mracích a nad mraky je, že v okamžiku sestupu pod mraky není posádka letounů orientována, kde právě jest. Nezdá se mi to však vážnou závadou a to proto, že se po dokonalém, podrobném studiu terénu a map dá hrubou orientací velmi rychle zjistiti, o kterou krajinu asi jde. Konfigurace terénu, toky řek, pásma horstev, velké lesní masivy, směr údolí, charakteristické tvary některých měst a konečně i doba letu — vše přispívá k tomu, aby se aspoň jednomu z letců ve skupině podařila přesná orientace ihned.

Protože zásadně nelítáme s plným plynem a maximální rychlostí, nebylo by zástupci vedoucího skupiny nesnadné, předletěti před prvního letce, jestliže by zjistil, nebo se oprávněně domníval, že on je již přesně orientován.

Necht' tedy vybočí, předletí a dá znamení, že na tu chvíli přejímá vedení.

Stačí, když na onu chvíli vytyčí za svým sedadlem na trupu letadla praporek a tím neb i jinak na sebe upozorní.

Při letu nad mraky může býti vlastní skupina objevena a napadena nepřátelským leteckým oddílem, meškajícím právě v cestě náletu, čímž by moment překvapení byl částečně zmařen. Zbývala by však zase možnost, provést úkol jinak: buďto předstíratí návrat a vrátit se, až se vzduch „vyčistí“, anebo let pod mraky.

Při letu v mracích, jak jsem pravil, hrozí nebezpečí, že se skupina rozptýlí.

Proto si zvolíme přec jen cestu nad mraky, nejsou-li ovšem přesprávilis vysoké. Jinak by se doporučovalo provést skupinový nálet raději pod mraky, než riskovati roztříštění skupiny a rojů.

Let v mracích pokládám za výhodný jen pro jednotlivé, na nikom nezávislé letouny.

Takové letouny mohou prováděti bombardování a přezvědy s úkolem ne zcela přesně ohraničeným, má-li být splnitelný, na př. bombardovati nahodilé cíle (velká nádraží, sklady, místa velitelství, fotografovati opevňovací práce v zápolí atd.), které se na jejich cestě vyskytnou.

II.

Útoky na letiště.

Kdysi jsem četl rozkaz, zničití letiště X.

Nehledě na to, že rozkaz, zničití letiště, je velmi silný, ba snad neproveditelný a měl by býti ve svém požadavku náležitě zeslaben (útočiti, neutralisovati, poškoditi, podlomiti činnost etc....), byl jsem překvapen, že skutečně byl míněn doslova tak, jak byl nařízen, a také bez poznámek přijat a proveden. Myslím, že rozkaz byl neproveditelný, což bych chtěl následujícím výkladem objasnit.

Letiště, na kterém by se za války mohla etablovati některá bombardovací letecká jednotka, má svou dosti značnou rozlohu (olomoucké na př. asi 540.000 m²), kterou by nepřátelská bombardovací perut' musila rozbítí — zničití.

Proč? Aby bombardovací letouny nepříteli nemohly tohoto letiště více používatí.

Pokud se pamatuji, měly $\frac{1}{2}$ letců jedné peruti splniti naznačený úkol, $\frac{1}{2}$ letců byla určena k tomu, aby bombardovala stavby na letišti.

Bylo přesně vypočítáno, kolik pum, letadel a náletů třeba, aby se rozkazu vyhovělo.

Zbývá jen otázka, bylo-li by takové použití letectva ekonomické.

Letci s ohroženého letiště na aviso svých hlásek, že se blíží nepřítel, buďto odletí na některé sousední letiště, nejsou-li s to, aby se sami bránili, nebo meškají v okamžiku bombardování ve vzduchu někde poblíž svých mocnějších ochránců (stíhačů), anebo se budou přec jen brániti sami; pak budou také ve vzduchu.

Na letišti zbude tedy jen malá část — snad $\frac{1}{4}$ celého počtu — v hangárech (letadla v opravě, při plnění, výměně kol, anebo jinak v tom okamžiku nepohotová). Ty zničití, ano! To je jistě správné. Padne i obsluha, budou zničeny kanceláře, telefony, hangáry a explodují benzinová skladiště.

A také zbylá, letu schopná letadla, jež se zachrání odletem, budou z technických důvodů aspoň na jeden den dalšího boje neschopná.

Bombardování hangárů provedla $\frac{1}{2}$ letounů celé peruti, kdežto $\frac{1}{2}$ jich útočily pouze na terén. Ale terén (letištění plocha) tam bude po „zničení“ zas a stačí 2 hodiny práce, aby se upravit aspoň nutný pruh pro start a přistání z nouze (asi 150 m dlouhý a 80 m široký = 12.000 m²).

Počítáme-li na každých 25 m² jeden zásah, to jest zásahy jen 5 m od sebe, obsahovala by ona plocha asi 480 zásahů (12.000:25). Není jistě zvláštním výkonem, zaházeti a překlenouti (event. prkny) 480 jam. A start je během dvou hodin zase již možný.

Konečně myslím, že nepřátelští letci mají i po dokonalém zničení letiště na druhé straně silnice nebo někde nablízku nové, neporušené a jistě také pro podobné případy připravené plochy pohotově.

Práce dvou třetin letectva je zde podle mého úsudku úplně zbytečná, ba je vlastnímu letectvu škodlivá, poněvadž hromadný útok by se bez ztrát neobešel. Velitel by se mohl vyvarovati $\frac{2}{3}$ — $\frac{3}{4}$ ztrát, kdyby byl poslal bombardovat jen tolik letounů, kolik jich k zničení staveb na letišti stačí, nebo kdyby byl na letišti bombardoval jen to, co nepřítele opravdu oslabí: letadla, různé stavby na letišti a tím i personál, nikdy však holý terén.

Bombardováním nepřátelského letiště rozumějme tedy jen útok na nejcitlivější části letiště, jako jsou letadla, personál, stavby, sklady na letišti a pod.

III.

Bombardování dalekých cílů.

Při nějaké debatě jsem slyšel, že v příští válce nebude lze prováděti dálkové bombardovací nálety ve dne, čímž byly rozuměny lety na cíle asi 100 km a více vzdálené.

Názor se mi zdá poněkud upřilišený.

Dnes je letec v 6000 m takřka neviditelný, neslyšitelný a z dosahu OPL.

V těchto výškách jediné stíhací letectvo může mu jeho úkol překaziti.

Stíhacího letectva je však poměrně málo a není všude. Nej-jednodušší úvaha o tom, zda je možno provést daleké nálety i ve dne, je asi tato:

Kdyby podél fronty armád ve vzdálenosti, řekněme, 15 km od sebe v touž hodinu pustili do nepřátelského území po jednom letounu do výše 6000 m, nebude jich jistě nepřítelem napadeno více než jeden, snad dva, protože stíhací letectvo není tak četné, aby v touž hodinu ovládlo celé pásmo armády až do takové výše.

Ostatní letci by tedy mohli dosáhnouti dobrého výsledku, a také napadený má stále ještě možnost k ústupu (návratu) před blízcím se nepřítelem, cítí-li se slabším.

V budoucí válce mohou proto ojedinělé bombardovací (zvědné) letouny, vysílané v určitých časových intervalech za sebou, dostati úkol, aby prováděly s velkých výšek zároveň jak daleké přezvědy, tak i bombardovací nálety.

IV.

Časové určení bombardovacích náletů.

Shledal jsem již několikrát, že si různí velitelé různě vykládají určení doby náletu. Příklad: Velitel armády určí dobu bombardovacího náletu na soumrak, čemuž by v měsíci srpnu odpovídala tak asi 20. hodina.

Učiní správně velitel, který vyřeší úkol tak, že nařídí start z letiště teprve za soumraku?

Nebo chce velitel armády, aby se o 20. hodině již bombardovalo, anebo má pravdu velitel letky, který chce, aby se mu letci do soumraku vrátili už na letiště?

Myslím, že nemůže býti ani při nejasném rozkaze velitelství armády pochybností o tom, že chtělo bombardování v době soumraku, tedy asi ve 20. hod., i kdyby při tom přehlédlo, že se potom letouny musí vrátiti na letiště již za tmy.

Což by takový případ nebyl možný?

I když by letiště nebylo zařízeno na noční přistání, musilo by se to na rychlo připravit (zapálením ohňů na letišti, reflektory aut, světlomety etc.).

Hodinou bombardovacího náletu je proto míněn okamžik, kdy se provádí úkol, tedy nikoli doba startu z letiště, ani doba návratu na letiště.

V.

Noční bombardovací nálety.

Při všech úkolech bývají letcům určovány výšky předem. Na př.: provést noční bombardovací nálet ve výši 1000 m.

Není to požadavek, který by působil velké obtíže při provádění, ale za letu se třebas vyskytne moment, jenž výsledek bombardování snadno pokazí právě proto, že byla dodržována uvedená výška.

Závažnou překážkou jsou tu avisa hlásek, která způsobí, že bombardující letci jsou očekáváni: ve vzduchu nepřátelským stíhacím letectvem, na zemi dělostřelectvem, kulomety a světlomety.

Přiblíží-li se bombardující letci k cíli, musí sestoupiti asi na 300 metrů právě v tom okamžiku, kdy budou již napadeni. Bombardování bude proto provedeno rychle a přesně (mezi 1000 m a 300 m) a zrovna v okamžiku leteckého manévru (sestupu letadel).

Jinak by tomu bylo, kdyby letci v noci přišli v malých výškách 200—400 m.

Pouhým okem nejsou v noci v této výšce viditelní.

V nepatrné výšce je i světlometný kužel velmi úzký — je tedy i možnost mu uniknouti větší.

Noční stíhací letectvo je při zemi velmi neobratné a méně účinné.

V nepatrné výšce je dělostřelecká palba neškodná — je vyřaděna.

Kulomety PL. jsou jedinou zbraní, která může normálně působit.

Bombardující letectvo, které provádí noční nálet v nepatrné výšce, může již zdaleka letěti přímo proti cíli, může jej přeletěti bez manévrování a tím jistěji jej zasáhnouti.

Útočiti týměž letounem v noci víckrát než jednou, jak se v úlohách občas provádí, nezdá se mi účelné. Akce by se komplikovala a nevedla by k zdárnému výsledku. Útočiti v noci v rojích je rovněž příliš složité.

Útok v noci mohou správně provést jedině jednotlivé letouny v intervalech asi 5—30 minutových. Tím se u nepřítele udržuje celou noc rozruch a panika, i kdyby skutečné škody byly malé.

V noci tedy bombarduje letectvo s výhodou malých výšek, jednotlivými letouny, v krátkých intervalech za sebou. Nálet i návrat provádí nejkratší možnou cestou.

VI.

M a j á k y.

K náletu z Hradce Králové na Olomouc, o němž jsem se shora zmínil, budeme mít různé orientační pomůcky — v námětu z cvičných důvodů třeba i hojně; to svádí velitele k tomu, aby hleděli všech využití, a vede k postavení celé řady orientačních světél a a majáků až k prvnímu sledu, nepočítaje v to světla a majáky klamně.

Obávám se, že si tímto způsobem mnozí z těchto velitelů zvyknou počítati s nevyčerpatelnými zdroji.

Myslím, že nebudeme mít nikdy tolik prostředků, abychom mohli letcům návrat tak usnadnit; a kdyby i byly, není přes příliš důkladná síť ani prospěšná ani praktická.

Divise 1. a 2. sledu se budou právem brániti, aby do jejich oblastí nebyly postaveny četné majáky a orientační světla. Můžeme předpokládati, že nepřítel rozsvítí také řadu klamných světél, aby vracející se letce svedl do oblasti svých OPL, a tam je napadl. A podaří-li se nepříteli odlákat vracející se letce s cesty, nebudou jim vlastní majáky beztoho nic platné, neboť buďto budou příliš daleko, anebo se nerozsvítí při překročení fronty na zpáteční cestě, protože letadla nebude slyšet. Je i možno, že rozsvícená světla nebude třeba ani vidět, budou-li na opačném svahu, se strany letců neviditelném.

A bude-li jejich návrat lehký, stačí jim jedno světlo dosti blízko za frontou a další (podle dohlednosti) asi 40 km daleko. V našem případě tedy již poblíž letiště (ne však na letišti). Vycházím ze stanoviska, že v celém zápolí je osvětlování zvenku viditelné zakázáno, a proto jediná světlá tečka v dáli říká letci až dost. Více než 2 majáků nebude často vůbec třeba.

Budou-li stavěny klamně majáky (jeden až dva), postavili bychom je ovšem rovněž tak, aby vedly nepřátelské letce do oblasti našich OPL. a nočních stihacích letců. Jsem však přesvědčen, jako se dá nepřítel zřídka zlákat, tak že ani vlastní letci na lep nepadnou.

Organisace a rozvážení majáků neb jiných světél do terénu zaměstná mnoho dopravních prostředků, bude překážeti normálnímu ruchu na komunikacích a je otázkou, dojdou-li vždy včas na místa určená; tot' další závažný důvod, abychom organisovali síť světél co nejjednodušeji.

VII.

P ř í m á o c h r a n a n á l e t ů (d o p r o v o d).

O této věci se mnoho mluví. Ale musili bychom zase mít mnohem více prostředků (asi tolik, kolik jich mají skutečné velmoci), abychom mohli své letouny, jimž byl svěřen určitý úkol, dáti pro jejich zajištění doprovázeti jinými letouny.

Od toho si mnoho neslibuji. Vždyť zvláštní doprovodné letadlo ani nemáme; zvláštní doprovod vede jen k tomu, že upoutá spíše

pozornost. Letouny, které by snad pro výšku, v níž letí, unikly pozornosti, označí jejich doprovod hned za důležité. A tak soustředí na sebe celý útok nepřítel.

Z toho ze všeho lze vyvoditi toto: Dálkové lety budou prováděny zpravidla bez přímé ochrany (doprovodu). Stíhacích letounů, které mají armády v poli k dispozici, lze použiti k občasnému ovládnutí vzduchu nad prostorem armády v poli a — za určitých okolností — asi do 15 km hloubky před ním. Tím upoutají na sebe také pozornost nepřátelského letectva, kteréžto výhody využijí pak ostatní letouny k provádění různých delších náletů do nepřátelského zápolí ve velkých výškách.

Mjr. gšt. p. pil. I. V. Rosík:

Zkušenosti učitele z kursu velitelů letek.*)

Minulého roku byl mně dán MNO. úkol vyučovati všeobecné taktice v kursu pro velitele letek. Účelem tohoto kursu, jak známo, je připravit důstojníky letce pro důležitý úkol velitele letky.

Chci zde stručně naznačiti, jakými zásadami jsem se při vyučování řídil a jaké zkušenosti jsem získal. Pokládám to za účelné z několika důvodů. Předně, aby důstojníci, kterým bude příště svěřen podobný učitelský úkol jako mně, mohli těchto mých zkušeností již využiti. Pak, aby frekventanti příštích kursů měli alespoň malé vodítko, jak se mohou pro kurs připravit, a konečně, aby i celkový program vyučování v tomto kurse mohl býti ještě účelněji upraven.

Při stanovení programu a způsobu vyučování byly mně podkladem tyto tři základní věci: účel kursu, úroveň posluchačů a počet hodin určených pro tento předmět.

Jak jsem již uvedl, je účelem kursu připravit důstojníky letce pro funkci velitele letky. Příprava pro toto velitelské místo musí býti důkladná, neboť u letectva nemohou se nižší důstojníci, jak je tomu na příklad u pěchoty, připravit pro tuto funkci tím, že velí četě. Zdálo by se na první pohled, že specialisace druhů letek — pozorovací, stíhací a bombardovací — vyžaduje i speciálního školení velitelů letek. Takováto úzká specialisace nebyla by však na místě, jednak pro nutnost použití důstojníka z povolání za války všestranně, jednak je to odůvodněno i povahou letecké služby, neboť snadno se může důstojník stíhač stát stářím nebo úrazem k tomuto druhu služby neschopným a musí pak převzít velení jiné letky. Z toho vyplývá požadavek, aby důstojníci letci byli pro funkci velitele letky vychovávaní všestranně; zvláštní znalosti, kterých je třeba k vedení té neb oné letky, musí získat předcházejícím výcvikem. Nás zajímá, jaká má býti tato všestranná výchova, kterou jim má dáti kurs. Bude zajisté v podstatě záležitostí v praktickém řešení úkolů, které se mohou velitelům letek za války naskytnouti. Poněvadž není možno probrati všechny úkoly, nesmí býti ani v kursu

*) Vitáme tento článek a vyzýváme ostatní důstojníky, aby uveřejněním svých zkušeností přispěli i oni k jich využití.