

Z cizích revuí.

Rivista aeronautica (1930). Číslo 12, prosinec.

Major letectva Ugo Fischetti: Plovoucí ostrovy.

Pojednává o vyřešení transoceánské letecké dopravy zřízením přístavišť a zásobovacích stanic na širém oceánu ve vzdálenosti 500—600 km od sebe a od konečných stanic kontinentálních. Autor popisuje velmi podrobně námořní letiště systému Armstrong a nazývá je plovoucím ostrovem. Uvádí způsob jeho zakotvení ke dnu mořskému, popisuje jeho udržování a jeho činnost. V severním Atlantiku (mezi Evropou a Sev. Amerikou) je projektováno osm těchto plovoucích ostrovů s těmito jmény: 1. Langley, 2. Chanute, 3. Wright, 4. Maxim, 5. Hargrave, 6. Henson, 7. Phillips, 8. Tissandier. Budou rozmístěny v přímé čáře tak, že mezi Hargrave a Henson zapadnou ostrovy Azory s pozemním letištěm, kde se transatlantická trať rozvětví jednak směrem na sev. Afriku přes ostrov Madeiru, jednak na kanál la Manche.

Transatlantická letecká trať se stává aktuální, neboť se již pracuje o zakotvení námořního letiště „Langley“ v blízkosti Bermud za tím účelem, aby byla zřízena pokusná trať.

Autor vypočítává, jakého nákladu si vyžádá zřízení letecké trati v sev. Atlantiku, co bude stát cestování a jaký výnos lze očekávat. Konečně se táže, komu budou plovoucí ostrovy náležeti, jaké možnosti poskytnou majiteli v čas války a jaký vliv budou mít v nadvládě na moři a ve vzduchu.

Renato Grasso: Letecká mapa královského italského aeroklubu.

Autor se především krátce zmiňuje o potřebě mapy pro leteckou turistiku a pak studuje skutečný stav map vyhovujících potřebám letectva v Itálii, naznačuje vznik mapy zvolené pro leteckou turistiku a důvody, které vedly k přijetí měřítko 1:250.000. Vykládá o tom, co bylo zlepšeno, co přidáno, co vynecháno a co opraveno na základní mapě, široce se zmiňuje o červenotisku, kterým jsou označeny letecké přístavy, letiště, stavby, resp. uvedena potřebná letecká data atd. (Citované číslo obsahuje na stránce 502 ukázkou mapy.)

Číslo 1, leden.

Podplukovník letectva Pietro Pinna: Letectvo v horách.

Studium letu v horách má pro Itálii obzvláštní důležitost jak po stránce obchodní, tak vojenské. Pisatel článku rozbírá překážky, které se vyskytují při zřizování leteckých tratí křížujících pásma velehor (Alpy, Apeniny) a podmínky pro organizaci činnosti na těchto tratích; týká se organizace terénu na trati, služby povětrnostní a radiologické, výběru pilotů a typu letounů. S hlediska vojenského naznačuje rozdíly v činnosti letectva (zvědy, průzkum, styk a spojení, bombardování) při operacích v kraji rovinatém a hornatém.

Major letectva Mario Fucini: Několik názorů o leteckém zbrojení.

Autor studuje hlavně otázky týkající se vzájemného poměru sil jednotlivých druhů letectva a prostředků OPL a zdůrazňuje důležitost morální hodnoty obyvatelstva, její získání a udržení ve válce.

Ing. Alberto Cantoni: Civilní letectvo a obrana národa.

Úloha civilního letectví v poměru k státnímu organismu v Itálii a v cizině; autor zdůrazňuje jednotnost řízení státního letectví (ministerstvo letectví).

Hospodářský a politický význam civilního letectví. Dopravní velkoletouny pomocným vzdušným loďstvem a jejich příbuznost s bitevními letouny. Civilní letectvo prostředkem propagandy. Bude-li třeba, jest italské civilní letectvo pohotovo k službám: aerolinie stanou se cvičnými letkami, letouny civilní vojenskými.

Číslo 2, únor.

Kapitán letectva Vincenzo Liroy: Spolupráce letounu s pozemními vojsky.

Po předmluvě o důležitosti spolupráce a o jejich psychologických prvcích studuje autor činnost velitele letky jako technického poradce velitelství vyšší jednotky. Dále píše o programech činnosti, je proti jejich obsáhlosti, a dodává, že neplatí počet cvičení, ale jejich kvalita.

Naznačuje nejpraktičtější a nejužitečnější způsob přípravy prvků spolupráce a mluví o organizaci pozemních radiotel. stanic a o úkolech letounů.

Článek je zakončen několika úvahami o výškách letu a o poslání pozorovatele, jehož činnost se má státi méně mechanickou a více uspořádanou podle předběžného rozboru prvků a podle situace vytvářející se během manévru.

Kapitán zdravotnictva Virgilio Ferzetti: Bakteriologická válka.

Vzhledem k současným poznatkům bakteriologickým uvažuje autor o možnostech a prostředcích použití choroboplodných zárodků, z čehož vyplývá, že válka bakteriologická jest uskutečnitelná a tedy je velmi nutno, aby se učinila opatření k ochraně vojsk a obyvatelstva proti nebezpečí útoku bakteriologickými prostředky v eventuelní válce budoucnosti.

Jiný článek od téhož autora jest uveřejněn v čísle 3 pod titulem „Chemická válka a obrana civilního obyvatelstva“.

Číslo 3, březen.

Letectvo a lehká vojska.

Pod tímto názvem je reprodukována studie z „Bulletin Belge des Sciences Militaires“, v níž dva belgičtí důstojníci uvažují o výhodném použití turistických (sportovních) letounů při spolupráci s lehkými vojsky (s jezdeckem).

Pplk. J. Maršálek.

Magyar Katonai Szemle, ročník I. (1931), číslo 1.

Zásady, prostředky a možnosti samostatné letecké války.
Kpt. gšt. polní pilot letec vítěz Ferenc Szentnémedy.

Autor nadhazuje ve své úvaze zásadní otázku, zda je dnes již možná energicky vedená samostatná letecká válka, která by přinesla konečné rozhodnutí. A odpovídá, že za příznivých okolností je nezbytně přinese!

Ve světové válce bylo použití letadel k velkým úkolům omezeno jednak pro jejich nedostatek, jednak hlavně proto, že letectvo bylo považováno za pomocnou zbraň pozemních sil. Dnes letectvo pokročilo ve vývoji tak, že může působit již samostatně jako samostatná válčící armáda. Dosavadní jeho úkol se stal již vedlejším.

Dnes jde již jen o to, stanovit zásady provádění tohoto nového úkolu. Většina polemik se točí kolem zásady, kam se má přenést těžiště vedení války. Přenést je do vzduchu, toho se odpovědní činitelé dnes ještě neodvažují. Lze to pochopiti, neboť všichni jsou ještě pod vlivem dějinných událostí, kde rozhodnutí padlo použitím pozemních sil. V budoucí válce bude se hledat možnost rozhodnutí již jinak. Letectvu připadne v tom velká úloha. Rozhodne-li se velení použití leteckých sil k samostatné letecké válce, musí tak učinit již v míru.

Úkoly samostatné letecké války by byly:

- a) útoky proti materiálním a morálním zdrojům v zápoli nepřítele, aby byla podlomena vůle nepřítele k boji,
- b) útoky na nepřátelské letectvo k jeho zničení,
- c) obrana vlastního území.

Z těchto úkolů nutno mít na zřeteli vždy podlomení vůle nepřítele k boji. Samostatná letecká válka začíná s vypověděním války a musí skončiti co nejdříve. Vše závisí na účinku. K provedení účelné letecké války je třeba promyšleného leteckého plánu. Údaje pro něj má poskytnout zpravodajská služba.

Letecký operační plán má obsahovat:

1. vlastní válečný úmysl,
2. kalkul o nepřátelském letectvu a o jeho pomocných zdrojích, jeho technické zhodnocení,
3. vnitropolitickou, sociální, hospodářskou, politicko-obchodní situaci, pokud má význam pro vedení letecké války,
4. úkoly leteckých sil,
5. rozkazy pro první nálety při vypuknutí války (letecké cíle mají býti uspořádány do skupin podle důležitosti, zranitelnosti a podle významu různých úkolů leteckých sil,
6. stanovení počtu leteckých sil pro leteckou válku a jich vyzbrojení speciálními prostředky,
7. bojový postup a chování, jímž se mají řídit,
8. polní letiště pro letecké síly,
9. přípravy k nástupu leteckých sil,
10. přípravy k doplňování personálu a materiálu.

Letecké formace mají býti vybaveny bohatě prostředky. Spojení mezi veliteli a leteckými formacemi má být pečlivě zorganizováno.

V další stati se pojednává o typech letadel, jichž by se používalo v letecké válce. Podle autora stačily by tři typy letadel:

- a) k bombardování několikamístné s velkým užitým zatížením,
- b) k úkolům zvědným a pozorovacím několikamístné (3—4) letadlo, jehož by bylo lze po odklizení přístrojů (fotograf, radio atd.) použití i jako stíhacího,

c) a zatím ještě jednomístné stihací letadlo k vydobytí místní převahy a k protiletadlové obraně za dne a za noci.

Zjednodušit typy letadel by bylo velice prospěšné s hlediska pohotovosti, výcviku a doplňování.

Na konec mluví o očekávaném účinku. Materiální škoda bude často menší než morální účinek. Z příkladů, jež uvádí cizí literatura o účincích leteckých náletů za světové války nelze prý si učinit zcela jasnou představu o účincích budoucí letecké války při dnešním vývoji letecké techniky.

Je jisto, že v budoucí válce musí počítati obyvatelstvo právě s takovým nebezpečím a nesnáze jako bojující armáda v operačním území.

Není pochyby, že by válka takto vedená co do ztrát obětí, materiálu a peněz byla proti dosavadním válkám daleko úspornější a že by vedla nejdříve k cíli: k rychlému rozhodnutí.

Kpt. Julius Surový.

Literární přehled.

Pilot dr. Ing. W. v. Langsdorff: „Taschenbuch der Luftflotten (Abteilung: Militärluftfahrt)“. Příručka o vzduchoplavectví (odd.: vojenské letectví), ročník 1931, vydáno nakladatelstvím J. F. Lehmann v Mnichově.

Příručka kapesního formátu o 214 stránkách s 338 obrázky, obsahuje přehlednou sbírku typů užívaných letounů, vzducholoď, padáků a motorů. Téměř všechny typy všech států (okolo 3000) jsou v příručce zaznamenány, spolu s nejdůležitějšími údaji o výkonnosti, o původu a výrobě. Tato příručka je dobrou pomůckou k rychlému zjištění a posouzení téměř každého významnějšího typu užívaných letounů všech zemí. Text je trojjazyčný (německý, anglický a francouzský). Autor je mezinárodně uznávanou kapacitou jako konstruktér a letec a je autorem dalších dvou děl příručky: „Handels- und Verkehrsluftfahrt“ (dopravní letectví) a „Sportluftfahrt“ (sportovní letectví). Československé vojenské letectví je v knize zastoupeno 15 obrázky a údaji o všech významných typech včetně roku 1931. — Cena pěkné této příručky (vázané), kterou můžeme každému letci jen doporučiti, je 8 MR. S.

Praktický výcvik v létání. (Practical Flight Training.) Sepsal J. Stodley. Vydal Maxmillan Compagny, New York, 1930. Cena asi 170 Kč.

Dlouholetý učitel létání na vojenské námořní pilotní škole v Pensacola (Florida) shrnul ve své knize pokyny a rady, jimiž třeba se při praktickém létání řídit.

Autor popisuje detailně jednotlivé fáze letu od startu až po přistání, zejména všechny možné chyby, kterých se letec může dopustiti. Způsob rozpoznání a napravení chyb, jakož i nejdůležitější pravidla bezpečnostní jsou podána velmi výstižně. Zvláštní pozornost věnuje autor přistání a ukazuje na nutnost cviků v nutných přistáních. Dokazuje mimo jiné věci, že pilot, který létal celkově přes 1000 hodin, nevěnoval však pozornost těmto cvikům, je v případě, kdy musí nutně přistati, bezradnější než pilot jiný, který má třeba jen 100 hodin letu, který však nutná přistání s dostatek nacvičil.

Srozumitelné a systematicky uspořádané dílo, doložené asi 150 dobrými fotografiemi a skizami, je dobrou pomůckou pro každého leteckého adepta; avšak i všichni ti, kdož mají co činiti s výcvikem pilotů, najdou v ní mnoho cenných poznatků, které mohou s úspěchem při výcviku uplatniti.

Pilotní škola v Pensacola platí za nejlepší ve Spojených státech; dostalo se jí už několik pochval od ministerstva letectví.

J. R.

Světová letecká doprava a politika. (Weltluftverkehr und Weltluftpolitik.) Prof. Dr. Richard Hennig. Vydal Zentralverlag G. m. b. H., Berlin, W. 35. Cena 2.40 M.

Autor pojednává v knize o různých otázkách letecké dopravy a politiky, jako: o důležitosti velkoletadel, o leteckém podnikání privátním a státním, o politických třenicích pro leteckou do-