

Z cizích revuí.

Věstník vzdušného flotta, roč. 1931, čís. 4 přináší poučný přehled vývoje polského letectva, jenž v mnohém zajímá i naše letce.

Všeobecná politická situace Polska v roce 1930 měla vliv na rozvoj jeho letectva. Mezi náčelníkem polského letectva plukovníkem Rajsikem a leteckým sborem vznikl na politickém podkladě veliký konflikt. V důsledku tohoto konfliktu polský tisk velmi energicky žádal, aby Rajsiki byl dán do pense. Díky zakročení maršála Pilsudského zůstal Rajsiki ve svém úřadě.

Z těchto příčin bylo pravděpodobně zdrženo také sloučení všech skupin letectva (civilní letectvo, aerokluby, protiletadlová obrana, Liga letecké obrany) v státní sekretariát letectva, o kterém se tak mnoho mluvilo začátkem roku. Z tohoto státního sekretariátu mělo pozvolna vzniknouti zvláštní letecké ministerstvo podle francouzského vzoru. Tak až dosud paralelně vedle sebe trvá vojenské a civilní letectvo. Plně účelný návrh Rajsikiho o vytvoření ústředního orgánu leteckého zůstal bez výsledků.

Dosud všechny letecké a vzduchoplavecké jednotky jsou sloučeny v leteckém odboru ministerstva vojenství, protiletadlové jednotky jsou podřízeny dělostřelectvu. Všechny pokusy připojení protiletadlové jednotky k letectvu končily nezdarem.

Sloučení leteckých pluků ve tři letecké skupiny se podařilo v roce 1930.

V čele leteckých skupin byli postaveni velitelé skupin, jichž povinnosti jsou hlavně rázu administrativního. Řídí také výcvik všech podřízených leteckých jednotek. V menší míře jest však uvedený velitel velitelem brigády a taktickým vůdcem. Poláci pravděpodobně úmyslně se vyhýbají slovu „letecká brigáda“, pokud sloučení dvou pluků nemá ráz operační jednotky. Leteckých jednotek (oddílů, divisionů a pluků) možno použít jenom v rámci velikého vojskového tělesa, nikoliv však k samostatným výkonům.

Tomuto hledisku odpovídá rovněž nová organizace leteckých pluků. Podle nové organizace má každý pluk tři divisiony, peruti po 2—3 oddílech. V pluku jest jeden division letounů průzkumných, jeden division letounů bombardovacích a jeden division letounů stíhacích. Třeba poznamenati však, že teď místo bombardovacího divisionu jest fakticky v pluku druhý průzkumný division, ježto dosud ještě není dostatek materiálu pro úplnou organizaci bombardovacích divisionů. Netřeba o tom však nikterak pochybovati, že při první možnosti bude tato myšlenka plně uskutečněna. Částečnou výjimku z tohoto všeobecného obrazu činí 3. letecký pluk, umístěný na německých hranicích, který má 4 divisiony. Tento 4. division se skládá z jedné denní a z jedné noční bombardovací letky. Kromě toho jest v tomto pluku průzkumný division zesílen třetí letkou. Jest úplně možno shromáždit za války stíhací a bombardovací jednotky na nejdůležitějších úsecích fronty nebo v místech nejvíce ohrožených, jako bojové letectvo armády.

Taktický výcvik oddílů za posledního roku byl prováděn hlavně tak, že různé druhy zbraní konaly současně s letectvem mnoho malých cvičení. Velikých leteckých manévřů za poslední leta ve skutečnosti nebylo. Většinou se vojskům přidělovaly jednotlivé letouny, nebo roje se 4 letouny, nebo v nejlepším případě jednotlivé setniny. Podle toho hlavní pozornost věnována spolupráci s pozemními vojsky ve službě spojovací, práci s vojsky na předních letištích, spojení radiem a fotografickému průzkumu. Provádění dalekých průzkumů bylo věnováno, jak se zdá, málo pozornosti. Kromě účasti na těchto vojenských cvičeních byly letecké oddíly komandovány na zvláštní cvičení, aby se zdokonalily technicky a vycvičily ve skupinových letech.

Polské letectvo, pokud se týká jeho doplňování letci, jest velmi dobře podporováno civilními leteckými organizacemi, zejména v posledním roce sloučenými polskými leteckými kluby, do kterých patří všechny polské aerokluby. Třeba pamatovati, že tento spolek jest ve skutečnosti zálohou leteckého sboru. Organizace jest hojně podporována ministerstvem železnic, Ligou protiletadlové obrany a hlavně ministerstvem vojenství. Toto podporuje aerokluby hlavně tím, že jim dává k dispozici vojenské letouny, pohonné látky a hangary. Oprava letounů a motorů se provádí bezplatně vojenskými leteckými dílnami. Tak třeba se dívati na polské letecké kluby jako na organizaci s velikým vojenským významem, které jsou v nejužším spojení s leteckým odborem ministerstva vojenství.

Polsko si tvoří velikou lidskou zálohu podle vzoru Italie a Československa. Tato záloha se dá velmi těžko odhadnouti, přesto však tím více jest nutno si jí všimnouti při ocenění polského letectva. Podle „Polské Zbrojny“ ze dne 4. listopadu 1930, zřídily Poláci v Bydhošti leteckou školu pro ty, kteří ještě nepodléhají vojenské povinnosti. Tato škola má vycvičiti jinochy ve věku 14—18 let jako piloty a letecké střelce. Takovým způsobem tyto školy vychovávají ve skutečnosti zálohu leteckých poddůstojníků. Nutno přiznati, že Poláci provádějí výcvik záloh ve velmi širokém rámci.

Pokud se týká materiální výzbroje, má polské letectvo v roce 1930 nepochybně celou řadu úspěchů. Zcela přesně se pozoruje tendence býti nezávislým na zahraničí ve výrobě letounů a motorů. Teď zásobují letectvo 4 továrny na letouny a 3 továrny na motory. Počet továren se za poslední leta nezměnil, avšak jejich kvalitativní i kvantitativní produkce jistě vzrostla. Litevský tisk oznamuje, že Polsko v roce 1930 vyrobilo 5 nejnovějších civilních letounů, 30 typů sportovních letounů a 4 typy motorů. Zvláštní zájem vzbuzují 2 nové vojenské typy: Nový, úplně kovový stíhací letoun „PZL“, zhotovený z polského materiálu a bombardovací letoun Lublin „R-8“. Stíhací letoun jest vyroben v státním leteckém závodě a má rychlost asi 300 km při velmi pěkné stoupavosti a manévrovací schopnosti.

Podle zpráv francouzského tisku dosáhne letoun výšky asi 8000 m. Možno určitě očekávat, že se tento letoun objeví v roce 1931 ve vojsku. Se zavedením tohoto letounu u letectva značně vzroste bojová síla stíhacího letectva. Stejně je důležitá výroba denních bombardovacích letounů Lublin „R-8“, které jsou zhotovovány v lublinských továrnách Plageho a Laskeviče. Tímto letounem budou vyzbrojeny denní bombardovací divisiony. Tím způsobem se Polsko snaží, aby přezbrojilo své letectvo především válečnými letouny polské konstrukce. Nehledíc na tuto tendenci se osamostatnění udržuje Polsko stále přátelské spojení s Francií. Rozdíl jest pouze v tom, že dříve byly v popředí hlavně otázky technické pomoci, nyní však běží více o pomoc operační.

Zároveň s rozvojem letectva nezanedbává Polsko také vybudování pasivní protiletadlovou obranu. Orgánem, řídícím pasivní obranu, jest Liga protiletadlové obrany, která má 500.000 členů, několik set oddělení a její roční rozpočet činí 4,5 milionů zlotých. Liga má své letouny a zvláštní propagační filmy. Uvedené prostředky a také prakticky prováděná cvičení v protiletadlové obraně se využívají k získávání nových členů a k poučení národa o otázkách protiletadlové obrany. V případě války se pomyslí na úzce společnou činnost Ligy s aktivní protiletadlovou obranou, která se skládá z jednoho protiletadlového pluku, z 6 zvláštních protiletadlových divisionů a četných samostatných protiletadlových baterií s příslušnými světlomety a naslušchacími přístroji. Součinnost protiletadlové obrany se stíhacími leteckými jednotkami nebyla dosud ještě v Polsku stanovena. Společná práce bude pravděpodobně uvedena v soulad v tu chvíli, až bude protiletadlová obrana podřízena velitelství letectva.

Třeba zvláště uvést, že Poláci zesílili své letecké zvědy, pokud se týká Německa. V roce 1928 přeletěly polské letouny německé hranice 20krát, v roce 1929 35krát a v roce 1930 22krát. Z počtu letounů, které přeletěly, bylo přinuceno přistáti na německém území: v roce 1928 — 4 letouny, v roce 1929 — 7 letounů. Často přelétaly hranice nejen jednotlivé letouny, nýbrž celé skupiny. Polské poukazy na to, že letci zabloudili, nejsou odůvodněny, poněvadž nejednou bylo možno pozorovati, že polští letci dlouhou dobu kroužili nad takticky důležitými body, jako jsou nádraží, železniční uzly, kasárna atd. a obvyčejně ve výšce 100—150 m.

Z á v ě r.

Ač se předpokládalo, že ještě v roce 1929 se podaří centralisovati veškeré letectvo a prostředky protiletadlové obrany ve zvláštním státním sekretariátě nebo v ministerstvu, přece k tomu nedošlo ani v roce 1930. Ještě dosud jest vojenské letectví podřízeno ministerstvu vojenství, civilní letectvo pak jest podřízeno ministerstvu železnic.

Letectvo při srovnání s minulým rokem se jenom málo zvětšilo co do počtu oddílů (3 oddíly), zvětšilo se však velmi značně co do počtu letounů (asi 200 letounů). Nová organizační opatření (utvoření leteckých skupin ze 2 leteckých pluků) přispěly k pevnějšímu sjednocení letectva.

Zvláště nutno se zmíniti o velikém pokroku národního leteckého průmyslu, čímž závislost na zahraničním leteckém průmyslu téměř úplně přestala s rokem 1930.

V letecké dopravě se projevovala úporná snaha, byť i dosti bezvýsledná, dostat se za polské hranice. Jediným velikým úspěchem společnosti „Lét“, která existuje od roku 1929, bylo, že v roce 1930 byla zahájena přímá doprava na trati Gdansk—Varšava—Bukurešť v délce 1553 km. Jiných úspěchů za toto období civilní letectvo nemůže uvést. Vůči Německu, svému sousedu, na němž má Polsko, pokud se týká letecké dopravy, veliký zájem, se chová stále nepřátelsky. Německým letounům, jako dříve, jest zakázáno létat přes polský koridor.

Za poslední leta značně vzrostlo sportovní letectvo, má však přísně vyslovený vojenský ráz. Sportovní letectvo jest s hlediska finančního i materiálního široce podporováno státem. Jest spravováno ve skutečnosti komisí, která se skládá ze zástupců ministerstva vojenství, ministerstva železnic, Ligy protiletadlové obrany a ze zástupců různých avioklubů. Význam leteckých klubů spočívá hlavně — ve výchově letců, pozorovatelů a leteckých kulometčíků, t. j. vytvoření záloh pro letectvo. Pro tento účel bylo již zřízeno 9 škol, mezi nimi v roce 1930 zřízené „Ústředí sportovního letectva“ v Lodži a letecká škola v Bydhošti pro jinochy, kteří ještě nepodléhají vojenské povinnosti.

Své spojení se státy Malé Dohody stejně jako v předešlých ukázalo Polsko tím, že se účastnilo leteckých závodů Malé Dohody.

Stav polského letectva k 1. lednu 1930 byl přibližně tento:

	Stíhací	Bombardovací denní	noční	Průzkumné	Celkem
Armádní letky	12	1	1	25	39
Námorní letky	1	1	—	3	5

Celkový počet:

letounů pozemní armády	144	7	7	275	433
letounů námořních	16	12	—	48	76

Celkový počet všech letounů i se záložními jest 1000.

Osobní stav: důstojníků 457, poddůstojníků 1274, vojinů 9203, letců-pilotů 1300, pozorovatelů a kulometčíků 702.

Přel. Dr. Diblík.

Různé zprávy.

Anglické vzdušné loďstvo má podle vyjádření státního podtajemníka vzduchoplavby 750 letadel. Z toho je 156 bojových, 141 námořních a 120 armádních letadel, 348 letadel pro všeobecné účely a konečně 25 vodních letounů. Proti Anglii mají ostatní větší státy aktivních letadel: Francie 1320, Itálie 1100, Spojené státy 1050 a Rusko asi 1000. —t

Budoucnost anglických vzducholoď. Ač podle anglického názoru pevná vzducholoď není válečným nástrojem, má však přece jistý vojenský význam, jak vysvětlil z vládního usnesení ze dne 15. 5. t. r. prohlásil Mac Donald v dolní sněmovně, že po katastrofě R 101 by právě tak nebylo správné zanechat myšlenky vzducholoď, jako bezohledně pokračovati v jich stavbě. Zbývající vzducholoď R 100, rovněž i pozemní organisace, pokusný a část vycvičeného personálu zůstanou ve službě. Těmito

prostředky má býti problém vzducholoď dále studován a sledován, ale nebudou konány daleké a senační cesty. Dolní sněmovna souhlasila.

Statistika seskoků padákem v Americe. Nedávno byl uveřejněn přehled seskoků padákem, z něhož vychází najevo, že se v americkém armádním i námořním letectvu hojně užívá ochrany letců padákem, neboť za posledních 11 let bylo provedeno 329 seskoků. Příčinou seskoku bylo v 127 případech selhání kormidla nebo neovládání letu; v 63 případech zlomení částí letounu, v 59 případech srážky ve vzduchu, v 29 případech požár, v 19 případech vypadení z neopatrnosti, v 11 případech mlha, v dalších 11 případech bouře, ve 4 případech sněh a v 5 případech protržení balonového obalu. (Luftwacht, roč. 1931, čís. 4)

—t

Bibliografie.

a) Spisy:

(Dokončení.)

Hammerskjöld A. etc., Consultation juridiques. La protection des populations civiles contre les bombardement. Ed. 1930 au siège du Comité International de la Croix Rouge. Str. 255. Viz Bulletin belge, roč. XII. (1931), Avril, str. 159 (bibl.)

Haupt — Heydemarck, Hpt.: Feldflieger. Str. 223, 44 Abb. Berlin 1930. (Domverlag.) Za 5 Mk.

—: Flieger im Westen. Berlin 1931. (Verlag „Tradition“.) Za 3.50 Mk.

Haus: Stabilité et maniabilité des avions. Paris 1931. (Gauthier-Villars.)

Henley's ABC. of Gliding and Sail-flying. New York 1930.

Hoff Wilhelm, Dr., ing.: Jahrbuch 1930 der deut. Versuchsanstalt für Luftfahrt. Berlin 1930. Za 58 Mk.

Hotine M.: Surveying from Air Photographs. London 1931. (Constable.) Za 30 Sh.

Hylander C. J.: Omisers of the Air. The Story of Lighter than Aircraft: London 1931. (Macmillan.) Za 10/6 Sh.

Eine Chronik des Fluggedankens bis zum Luftverkehr im Dienste der Völker-Verbindung. Berlin 1930. Verlag Licht u. Schatten. Za 2.50 Kč.

Ieanjean: L'aviation. Paris 1930.

The Aircraft Yearbook for 1931. New York 1931. (D. Van Nostrand.)

Immelmann: Mes vols de combat vécus et racontés. Paris 1930. (L. Vivien.)

Tymczasowa Instrukcja użycia bojowego sił powietrznych z SRR. Cz I. Lotnictwo armji. Przełożył plk. S. Alzoltowski. Varšava 1931. (Wyd. Biblioteka lot.)

Jones H. A.: War in the Air, portfolio containing 42 maps. Oxford 1931. Str. 496. Za 17/6 Sh.

Langelot A.: L'avion. Paris 1930. (Nilson.) Za 3 fr.

Lapčinskij A.: Taktika aviaciji. Moskva 1930. (Avio izd.) Str. 252.

Larisch R.: Luftgefahr und Luftschutz in Österreich. Klagenfurt 1929. Kärntner Luftschutz. Str. 44.

Lehmann, mjr.: Luftrecht und Luftverkehr: Viz nize Süddeutsche Monatshefte, roč. 27: Der Kampf und die Luft.

Luftfahrtforschung — Berichte der DVL. (Berlin), der AVA. (Göttingen) und des AIA. (Aachen).

Berlin Rec. Schweizer Aero-Revue roč. IV., čís. 2.

Leonhardy L.: Praktische Fliegerausbildung. Berlin 1929. (Volckmann.) Str. 48.

Maitland J. Lester. Knights of the Air. New York 1930. (Doudleday Doran and C.) Str. 330. Za 3.50 Dol.

Marben Rolf: Ritter der Luft. Zepelinabenteuer im Weltkrieg. Berichte der Kriegsteilnehmer. Hamburg 1931. (Broschek.) Za 3 Mk.

Meyer A.: Neutralitätsrecht im Luftkriege. Berlin 1931. (Heymann.) Za 4.50 Mk.

Miller J. W.: The Aircraft Mechanics Handbook. London 1931. (Mc Graw Hill.) Za 10/6 Sh.

Montejo, cdt.: Ejercito moderno. Servicio de information. Defensa antiaerea. Querra quimica. Mecanizacion. Combatiente. Madrid 1930.

Mores Z., pplk., Dr. J. B. Novák, mjr. J. Plass: Letadlem nad československou republikou. Praha 1929. Str. 129. (Aeroklub RČS.) Za 6 Kč.

N...: Les flottes de combat 1931. Paris 1931. (Société d'Editions géogr.) Za 45 fr.

Pagé W. Victor, cdt.: Aviation engine examiner. New York 1930. Str. 448. (Norman W. Henley Publishing Co.) Za 3 dol.

Parseval, mjr.: Unser Krieg. Band I.: Der Luft-Krieg. Dachau bei München 1929. (Der gelbe Verlag.) Za 3 Mk.

Pfister, Ing. u. Ing. Eschke: Flugzeugbau und Luftfahrt. Berlin 1930. (Volckmann.) H. 3.: Rumpf.

Pfleger Arthur, Hptm.: Vier Jahre Flugzeugbeobachter. Regensburg 1930. (Monz.) Str. 108. Za 1'80 Mk.

Prepositi C.: La storia dell'aviatione. Vol. I.—III. Bologna 1931. (Vallecchi.) Za 9 L.

Regolamento per il servizio aeronautico. Roma 1931. (Tipografia G. Lanzi.)

Royal Air Force. King's Regulations and Air Council Instructions. Londýn 1930. 2. vyd. (HMSO.) Za 7/6 sh.

(Přístě dále.) Kč.