

Letectví u nás a v cizině.

K—ta;

Rámcové a záložní letky britského letectva.

Kalkulace síly letectva potřebného v případě války na obranu země bývá obyčejně vyjadřována počtem letek, z nichž část jest určena k obraně zápolí a část k spolupráci s armádou v poli. V žádném státě neodpovídá dnešní stav letectva tomu, co jest označováno jako minimální potřeba v době války (a to především z důvodů finančních). Náklady na letectvo jsou dvoji: jednak výdaje potřebné na udržování postavených již jednotek, jednak výdaje na zřízení jednotek nových. Celková částka, kterou může stát na letectví věnovat, je dána finanční schopností toho onoho státu a podle nynější situace lze tvrdit, že na dlouhou dobu jsou dnešní výdaje maximem, jehož podstatnější překročení hospodářská tíseň sotva dovolí. Není též nemožné, že odzbrojovací konference příštího roku bude hledět vykázat se aspoň jedním dosa-

¹⁹⁾ Coast Artillery Journal, 6—29 a Revue des Forces Aériennes, avril 1929, čís. 9.

žitelným úspěchem, t. j. stabilisováním výdajů, které státy na zbrojení věnují. Nelze-li tedy počítat se zvýšením dotace, nutno hledat jiné cesty, jak dosáhnouti cíle, t. j. zajištění určité síly letectva. K novým cestám nutno přikročiti ještě i z jiného důvodu: letectvo se pomalu vybaluje z dětských plenek a dostává se do ustálenějšího vývoje. Tento vývoj je dost jasný. Dostává větší, silnější a lépe vyzbrojené letouny, a to nejen zbraněmi, ale i různými přístroji, které mají zvýšit jak bezpečnost letu samého, tak i všeobecnou bojovou výkonnost letectva. Rozumí se, že tyto větší a dokonalejší letouny jsou dražší nejen svou pořizovací cenou, nýbrž i nákladem na jejich udržování. Toto zdražení se pocituje dvojnásob u nás, kde musíme dovážet jak pohonné hmoty, jichž potřeba stále stoupá, tak i všechny důležitější přístroje. Zdražuje se tedy a bude se i v budoucnu zdražovat létání zřízených již jednotek. Roční dotace pak nejen nemožná stavět nové jednotky, nýbrž nebude hradit ani běžné výdaje. Omezit létání by byla špatná ekonomie. Má-li letectvo být schopno splnit úkoly, pro které je určeno, a tak oprávnit svou existenci, musí být náležitě vyzbrojeno a vycvičeno. Jak již v úvodu řečeno, jest válečná potřeba letectva vyjádřena počtem letek. Vzhledem k předpokládaným a pravděpodobným velkým ztrátám letectva za války nutno pro tyto letky zajistit náležité zálohy. Tento článek má objasnit, jak řeší shora uvedený problém Velká Británie. Úkoly této veleříše jsou od našich odlišné, ale nepochybují, že mnohé věci můžeme od nich v zásadě převzít a pak v provedení přizpůsobit našim potřebám i k našemu prospěchu.

Ve Velké Británii stanovilo Komitě pro obranu říše v roce 1923 potřebu letectva na obranu Velké Británie samé na 54 letek, při poměru letek bombardovacích k stíhacím 2:1. Vzhledem k úkolům, které musilo britské letectvo plnit v koloniích a zemích mandátárních, kde převzalo přímo odpovědnost za bezpečnost, a vzhledem k tomu, že ohrožení míru v Evropě bylo velmi pravděpodobné, postupovalo budování letek dosti pomalu. Rozlehlost britské říše po celé zeměkouli a možnost využití letectva jako pojítka mezi jednotlivými částmi říše nutila k budování jednotek schopných tyto úkoly provádět; poněvadž i bohatá Velká Británie musí šetřit, nezbyvalo dosti prostředků na stavění obranných letek doma. Velká Británie nemá branné povinnosti. Jak armáda a námořnictvo, tak i letectvo se doplňují dobrovolníky. Důstojníci jsou buď z povolání (kdož si zvolí vojenské letectví jako životní kariéru), nebo krátkodobí, kteří se zaváží na určitou řadu let a pak se vrátí do civilního života; rovněž tak i mužstvo se zaváže na určitou řadu let, a to na 12, z nichž absolvuji polovičku ve službě aktivní a polovičku v záloze. Rozbírat celou brannou soustavu Velké Británie vymyká se z rámce tohoto článku. Je to souhrn jednotlivých zásad, které ve svém celku směřují k tomu, aby se s nákladem co nejmenším dosáhlo co největšího výsledku. Pokud byl splněn program, jest věc jednoduchá. Zřízené již letky jsou organisovány a připravovány na své upotřebení normálním způsobem. Jako zálohy pro tyto letky byly stanoveny kategorie záložníků, a to 7 kategorií hodnosti důstojnických a 3 kategorie mužstva. Důstojnické kategorie jsou:

- A a AA důstojníci výkonní letci,
- B a BB důstojníci s letecko-technickými vědomostmi,
- C důstojníci technici, účetní a pod.,
- D a DD důstojníci lékaři.

Trždy A, B a D jsou doplňovány z důstojníků, kteří aktivně sloužili, ostatní trždy se doplňují přímo z občanů neslouživších.

Trždy u mužstva jsou: I., t. j. mužstvo, které aktivně sloužilo a bylo přeloženo do zálohy po splnění závazku, II. A, t. j. mužstvo, které splnilo závazek ke službě aktivní i v záloze a zavázalo se znovu k další službě v záloze, a II. B, t. j. mužstvo, které aktivně nesloužilo. Pokud se výcviku tohoto záložního personálu týká, nutno především brát v úvahu výkonný letecký personál. Trždy A a AA cvičí normálně

20 dní v každém kalendářním roce a musí absolvovat 12 hodin letu jako samostatní piloti. Výcvik pozemní se koná podle potřeby. Důstojníci, kteří byli přijati bez dřívější aktivní služby, absolvují v prvních šesti měsících pilotní výcvik v maximální době 91 dní. Ostatní třídy absolvují výcvik ve 12 dnech v roce podle potřeby. Během výcviku dostávají záložníci plat jako ekvivalentní aktivní hodnosti.

Výcvikem záložníků nejsou zatěžovány aktivní jednotky; tento výcvik jest prováděn u civilních škol (většinou u leteckých továren), které pak dostávají podle výsledků různé kompenzace.

Kromě tohoto záložního personálu, který jest především určen k doplnění normálních aktivních jednotek a k náhradě jejich ztrát v prvních dnech války, má Velká Británie ještě tak zvanou zálohu zvláštní (*Special Reserve*). Personál zvláštní zálohy slouží u letek zvláštní zálohy, dislokovaných v místech, z kterých se tyto letky doplňují. Letky zvláštní zálohy, zvané též letky rámcové, jsou vedeny aktivními důstojníky a mají i část personálu aktivně sloužícího, který působí jako instruktoři záložníků a pečuje o udržování a správu materiálu, jehož mají tyto letky plné počty. Všechny letky zvláštní zálohy jsou těžké bombardovací. Létající personál prochází začátečním výcvikem trvajícím podle potřeby až 183 dní, a to buď najednou, nebo s přerušením, ostatní personál koná výcvik nejvýše jednoměsíční. V dalších letech záleží výcvik v příležitostném létání (v sobotu a v neděli), ve výcviku teoretickém a v 14denním výcviku plném v letním období.

Letky pomocné (*Auxiliary Air Force Squadrons*) jsou postaveny na principu teritoriální armády. Obdobně jako zřizují hrabské asociace jednotky armádní pozemní, tak zřizují a spravují též jednotky letecké (letky). Velitel a většina personálu těchto letek jsou dobrovolníci, kteří se podrobují výcviku ve svém volném čase, malá část personálu jsou příslušníci aktivního letectva. Tito působí jako instruktoři a spravují materiál letky. I tyto letky mají úplný počet materiálu a jsou to rovněž letky bombardovací (lehké). Pomocné letky jsou posádkou v místech, z kterých se doplňují. Výcvik těchto letek jest příležitostný (v sobotu odpoledne a neděli) a záleží v periodickém létání, teoretických kursech a v 15denním plném výcviku letky v každém kalendářním roce.

Jest samozřejmé, že vydržování letek rámcových a pomocných jest nesrovnatelně levnější než letek normálních. Pro případ potřeby jsou však tyto letky k dispozici od samého počátku války a mohou být připravovány přímo pro určité předem stanovené úkoly. Pokud se týká výkonnosti, nezůstávají tyto letky daleko za letkami aktivními. Jejich výcvik jest sice více teoretický než praktický, ale při cvičeních a při střelbě a bombardování dosahují i ony vždy výsledků pozoruhodných.

Výhody britského způsobu zajištění záloh pro letectvo jsou:

1. Pro obranu země je potřebný počet letek neustále k dispozici.
2. Záložníci patřící do počtu určité jednotky, s níž jsou v stálém kontaktu, pěstují nejen *Esprit de Corps* u letectva tak potřebný, ale mají též zájem o to, aby letka, k níž patří a s níž se zúčastňují soutěží, byla vždy plně hodnotná a na výši doby. Veliteli a důstojníky pomocných letek bývají význační činitelé v občanském životě (poslanci, starostové, vedoucí obchodu a průmyslu) a jejich příklad působí i na ostatní. Stálý kontakt občanstva s brannou mocí jest jen na prospěch věci a potřeby jednotek docházejí spíše splnění, jsou-li známy širší veřejnosti.

3. Jest zajištěno značné množství leteckého materiálu, který je stále ošetřován, aniž tím státní správě vznikají zvláštní výdaje. Materiál záložních a pomocných letek se tolik neopotřebovuje jako materiál letek aktivních a možno naň spíše spoléhat pro první dobu války.

4. Úspor, kterých se dosáhne zmenšeným nákladem na rámcové a pomocné letky, jest možno použít na pokusy a na zlepšení materiálu a výstroje, aniž bylo nutno stále zvyšovat rozpočet na letectví.

5. Velký počet občanů má možnost nabytí leteckého výcviku a pak provozovat letecký sport. Tím se nejen ukojí hlad po létání, který se v mladé generaci všude jeví, ale stát tak získává i přímo tím, že si zajišťuje potřebné zálohy pro leteckou obranu země.

6. Znalosti o letectví, které jest budoucností každého národa, pronikají do všech jeho vrstev a z většího počtu leteckých pracovníků se spíše vytvoří kádr vynikajících činitelů, schopných udávat směr pokroku.

Zavedení britského způsobu zajištění záloh pro letectvo u nás by zajisté naráželo na velké překážky. Bylo by předem nutno přeměnit celou brannou soustavu. Po-dařilo-li by se i získat zásadní souhlas k tomu u rozhodujících činitelů, zůstávají další překážky v obtížích při formálním provádění věci úplně nové a proto úřadům těžko pochopitelné. Projevy leteckých korporací mluví však velmi zřetelně, že naše letectvo není takové, jaké bychom je chtěli mít a jaké též musíme mít, má-li splnit úkoly, které mu přináležejí v míru i ve válce. Jako příčina nedostatků se uvádějí malé finanční prostředky na letectví věnované. Není naděje, že by v dohledné době mohly být tyto prostředky podstatně zvýšeny. Proto musíme hledat cesty, jak s menším nákladem dosáhnout ekonomičtějšího využití a většího výkonu, a nesmíme se lekat ani opuštění navykklých, vyšlapaných cest. Odvaha, první to vlastnost letce, může se projevat i na zemi. Britové dosáhli mnoho svou odvahou. Zkusme je následovat.

Z cizích revuí.

RIVISTA AERONAUTICA, čís. 6. z června 1931.

Major letectva Pietro Mattei: Letecká armáda a letectvo bombardovací.

Článek pojednává o letectvu bombardovacím s hlediska jeho úkolů, prostředků a použití a o provádění bombardovacích akcí s ochranou i bez ochrany, t. j. akcí blízkých a akcí vzdálených; z úvah odvozuje a vypočítává autor požadavky kladené na bombardovací letouny denní a noční, zmiňuje se stručně, ale obsažně o sestavě posádek bombardovacích velkoletounů, o povinnostech členů posádky, dále o výcviku personálu bombardovacího letectva a o jeho činnosti, resp. chování během akcí jak denních, tak i nočních.

Inž. Luigi Stipa: Turbinové křídlo. Tak nazývá autor nový typ letounu, jenž je jeho vynálezem a jehož studiem a zkoušením se zabýval v posledních několika letech. Jde vlastně o nový systém pohonu. V principu je tento letoun Venturiho trubici, která je vlastně jeho trupem s křídly (nosnými plochami) profilovanými jako u jednoplošníku, s podvozkem a kormidly. Vrtule je umístěna vpředu uvnitř trupu (trubice). Způsob pohonu je objasněn. Vynálezce uvažuje i o možnosti velkoletounů s několika motory, a tím i několika trupy (kolik vrtulí, tolik trupů). Podrobněji je o vynálezu pojednáno v čís. 8 „L'aerotechnica“ v článku „Zkoušenosti s intubovanými vrtulami“, kde jsou též uvedena data získaná zkoušením modelu v aerodynamickém tunelu. Pojednání je velmi obsáhlé.

Čís. 8. ze srpna 1931.

Dr. Francesco Musella: Radiogoniometrie v letectvu.

Autor pojednává o důležitosti a potřebě radiogoniometrie v plavbě námořní a uvádí, že se táž potřeba objevila také při vývoji dopravy vzdušné. Popisuje dále, jak vypadá projektovaná v Itálii radiogoniometrická síť pro letectvo a jaké oběti přinesl stát pro zřízení a činnost stanic této sítě. (Plán stanic přiložen.)