

Letectvo u nás a v cizině.

Ing. Dr. V. Chytrý:

Fotografická činnost letectva v r. 1932.

Ku konci světové války se letecká fotografie stala nepostradatelnou zvědnou pomůckou vyšších velitelství a hlavních zbraní. Proto se naše vojenská správa záhy po převratu starala, aby naše letectvo bylo také v této příčině řádně vyzbrojeno. Podařilo se jí to, díky našemu vyspělému průmyslu, poměrně brzo a jsme jediným ze států, který není odvislý v tomto oboru od některé ze čtyř západních evropských velmocí nebo od USA.

Zvláštní péče se též věnuje výcviku leteckých pozorovatelů ve fotografii a, aby byl povzbuzen jejich zájem a zároveň kontrolovány dosažené výsledky, byla v r. 1929 nařízena pravidelná každoroční soutěž leteckých fotografických snímků. Soutěž je povinná pro všechny důstojníky pozorovatele včetně kapitánů a pro ostatní letce dobrovolná. Podmínky soutěže jsou velmi přísné a snaží se přizpůsobit provádění snímků válečným poměrům.

Letošního roku bylo ukončena již třetí soutěž a byl v ní patrný pozoruhodný pokrok dosažený naším letectvem v posledních třech letech. Zatím, co jsme byli do r. 1930 odkázáni na zahraniční materiál a částečně i cizí přístroje, byly výsledky málo uspokojivé. Již v následující soutěži byl však patrný úspěch a letošního roku, kdy pracujeme výhradně na domácím materiálu a vlastními pracovními metodami, jsou výsledky tak dobré, že se MNO rozhodlo uspořádati výstavku předložených prací.

Výstavu zahájil dne 27. března chef letectva gen. ing. Faiřr za přítomnosti náčelníka hl. štábu, gen. inspektora, velitele VTLÚ a četných hostů z kruhů civilních ve Vojenském vědeckém ústavu, který pořadatelům výstavky vyšel ochotně vstříc a zapůjčil potřebné místnosti. Výstavku navštívilo asi 600 osob a její úspěch tkvěl hlavně v tom, že pozorovatelé mohli navzájem posouditi svoje práce, ostatním zbraním byly ukázány nové možnosti letecké fotografie a s civilními odborníky z vysokých škol byla v oboru fotografie a letecké fotogrametrie navázána úzká spolupráce.

Ve výstavce byly všechny snímky zaslané útvary k poslední soutěži. Snímky byly rozděleny na snímky obrazové a na snímky vojenské hodnoty.

Pro obrazové snímky nebylo předepsáno, vyjímaje úpravy zvětšenin, žádných speciálních podmínek a jejich provedení bylo úplně ponecháno iniciativě pozorovatelů. Obrazové snímky mají pro vojenské letectvo jen podřadný význam a proto jich došlo na výstavku poměrně málo. Byly po technické stránce bezvadně vypracovány a také mnohé z nich měly vysokou uměleckou úroveň. V rámci těchto snímků se některé letecké pluky pokusily řešiti i nové směry v letecké fotografii. Letecký pluk 2 zaslal na př. jedinečné snímky, zhotovené dlouhofokální komorou AII-30, šikmo trupem letounu, vhodné zejména pro podrobný průzkum okrajů lesů, zákopů a odvrácených strání. Také snímky leteckého pluku 5, zhotovené při bombardování v Malackách, shazování pum a jejich zásahy, byly i po stránce taktické velmi pozoruhodné.

Snímky vojenské hodnoty se dělily na:

a) snímky, zhotovené při spolupráci s ostatními zbraněmi a na závěrečných cvičeních.

b) snímky panoramatické a šikmé, skládající se nejméně ze sedmi souvislých snímků,

c) prostorové svislé snímky, skládající se nejméně ze tří řad navzájem souvislých.

Snímky fotogrametrické nebyly zvláště požadovány a také nebyly předepsány snímky stereoskopické vzhledem k tomu, že většina řadových snímků jsou zároveň stereoskopickými. Velmi přísně však bylo dbáno, aby veškeré snímky byly provedeny obvyklými pracovními metodami v rámci výcviku, a proto bylo na př. zakázáno konati speciální fotografické lety jen za účelem pořízení snímků pro soutěž.

Nejlepší snímky ze spolupráce předložil letecký pluk 1. TGM, který dostal cenu za svislý řadový snímek divise na pochodu, zhotovený komorou AII-30. Zajímavé byly též srovnávací snímky různými komorami a z různých výšek, které provedl let. pl. 2 při spolupráci s ostatními zbraněmi.

Na řadových snímcích panoramatických a šikmých bylo patrné, že jsou jedním z nejtěžších fotografických úkolů letectva a že s jejich pořizováním jest možno počítati jen ve výjimečných případech. Nejlepší panoramatické snímky zaslal let. pl. 4 z Hradce Králové a Josefova a let. pl. 2, který pořídil ruční komorou panorama Vysokých Tater.

Prostorové svislé snímky tvoří podklad letecké fotografické činnosti a proto jimi byla soutěž také četně obslána a jury, která prováděla jejich klasifikaci, měla těžkou práci, když měla vyhledati nejlepší mezi dobrými. Všechny se skládaly z předepsaných tří řad a mnohé obsahovaly i přes 100 snímků. Byly zhotoveny vesměs z válečných výšek až 4000 m za různých povětrnostních poměrů. Primát si zachoval opět let. pluk 2, který předložil snímek Košic, zhotovený při cvičném přeletu z Olomouce. Také svislé snímky Pardubic, Josefova a Jaroměře od let. pl. 4, byly vynikající úrovně. Mimo soutěž zaslal svislé snímky též VTLÚ, avšak nebyly klasifikovány vzhledem k daleko příznivějším pracovním podmínkám u ústavu. Pozornost budil zejména snímek celého katastru Velké Prahy, snímek střešnice v Milovicích v měřítku 1:11.000 a zimní snímek Krkonoš. Mimo snímky byly na výstavě ještě letecké fotografické přístroje normalisované u letectva, ruční komora AI-25, zamontovaná komora AII-30 s pohonným mechanismem vz. 32, přístroj AIII-30 na desky a na filmy a nový přístroj AIV-31. Mimo to byl vystaven prototyp přístroje AV-31, určený pro snímky pozemní i letecké a prototyp úplně automatického malého přístroje AX-30. Pro studium stereoskopických snímků byl na výstavě stereoskop vz. 29 a řada stereoskopických snímků, zhotovených vystavenými komorami.

V posledních letech jsem měl několikrát příležitost studovati fotografické práce vojenského i civilního letectva v četných evropských státech a vždy jsem kriticky porovnával naše výsledky s pracemi cizími a, pomínou-li fotogrametrické práce zhotovené specialisty nebo i soukromými firmami, došel jsem k závěru, že naše úroveň v letecké fotografii jest jedna z nejlepších.

L. Preininger:

Řešení problému letecké armády ve Francii.

Problém, má-li letecká armáda býti samostatná či ne, řešení její spolupráce s armádou pozemní (resp. námořní) v rámci válečných operací a podle toho i řešení její organisace, to vše od delší doby studuji a o tom se všech možných hledisek diskutuji povolani činitelů i vojenské revue téměř všech armád.

Ve Vojenských rozhledech jsme se o tom zmínili již několikrát a všímali jsme si zvláště dvou států, t. j. Italie a Francie, kde tato věc poslední dobou byla jaksi nejaktuálnější.

Nyní se zdá, že Francie učinila nový krok vpřed, neboť v posledním úředním listě (Journal Officiel z 2. dubna 1933) je uveřejněn dekret, kterým se stanoví nová organisace samostatné letecké armády.

Tento dekret má název „Všeobecné zásady o používání a organisaci letecké armá-

dy". V průvodním hlášení prezidentu republiky, jež je podepsáno ministry války, námořnictví, kolonií a letectví, zdůrazňují se některé názory, jež zasluhují pozornosti:

nynější organisace, jež je dědictvím války, neodpovídá již skutečné situaci, technické pokroky a vývoj doktriny vyžadují, aby se přemýšlelo o nových úkolech pro letectvo,

místo leteckých sil přísně specialisovaných pro určité zvláštní úkoly je třeba zříditi leteckou armádu, jež by byla s to účastniti se obrany národního území buď operacemi čistě leteckými nebo součinností při operacích pozemních anebo námořních,

generální inspektor armády, náčelník štábu námořních sil a generální inspektor OPL budou se moci snadno přesvědčiti, zda letecká armáda je s to pracovati spolu s pozemní a námořní armádou a s celou organizací OPL.

Všimněme si blíže dekretu samého. Má tři části a 17 článků.

Část I. vymezuje „zásady“.

Letecká armáda musí býti schopna účastniti se leteckých operací, operací kombinovaných s činností armády pozemní nebo námořnictva a vedle toho také obrany proti letadlům. K tomuto trojmu účelu je letecká armáda také organisována (dále jest uvedeno několik odvolání na jiné dekrety).

Část II. pojednává o všeobecné organisaci.

Letectvo a útvary smíšené v leteckých krajích, jež jsou stanoveny v příloze (tedy vyjma jisté části námořního letectva), podléhají určenému důstojníku, generálu letecké armády, který je podřízen přímo ministru letectva. Tento důstojník má velení nad jednotkami i velení nad svým leteckým územím. Generálové, velitelé jednotlivých krajů (region), podléhají dozoru generálních inspektorů letecké armády. Mimo to jsou ještě specialisováni inspektoři a inspektor technický. Generál, velitel leteckého kraje, stará se o výcvik, použití jednotek, o administraci atd.

Dále v dekretu následuje uspořádání pro cvičení a manévry, společné s ostatní armádou nebo námořnictvem.

Území Francie je rozděleno na 4 letecké kraje:

1. letecký kraj — Metz, 2. letecký kraj — Paříž, 3. letecký kraj — Tours, 4. letecký kraj — Lyon.

Dále jsou v této části dekretu zásadní pojednání:

o kázeňské příslušnosti, o činnosti služeb, o mobilisačních přípravách letectva, o předvojenském a povojenském výcviku a různá jiná ustanovení.

Část III. pojednává o inspekcích a výcviku.

Jsou v ní stanoveny různé obory inspekce výcviku jednotek a úkoly generálů speciálních inspektorátů. Zmíníme se o nich ještě níže. Vidíme dále, že těmto inspektorátům svěřena inspekce tam, kde jsou předurčeni pro činnost za války.

Podpis presidenta republiky má datum 1. dubna 1933.

V témže čísle úředního listu je pak jmenování důstojníků-generálů na nová místa. Všimněme si jich k seznání funkcí, jež jsou jim svěřeny.

Generálním inspektorem letecké armády je nynější místopředseda vysoké letecké rady, známý u nás div. gen. Bares,

náčelníkem hl. štábu letecké armády div. gen. Denain,

inspektorem letectva metropolitní obrany div. gen. de Goys de Mezeyrac,

inspektorem voj. průzkumného letectva metropolitního div. gen. Bourgeois,

inspektorem leteckých sil zámořských div. gen. Armengaud,

inspektorem lehkého obranného letectva gen. Massenet,

Veliteli čtyř leteckých krajů jsou brig. generálové: Gerard, Poli-Marchetti, de Grozais a Picard.

Zároveň se připravuje návrh zákona, který bude vbrzku předložen sněmovnám ke schválení a v němž budou statuty, jimiž má býti v budoucnu upravena situace letectva.

V průvodní zprávě ministra letectví, již doprovodil tento svůj návrh zákona, je řečeno:

„Letecká armáda, jako mohutná zbraň, musí býti s to účastniti se celá leteckých operací, operací kombinovaných s činností armády pozemní nebo námořní a územní obrany protiletadlové.

Aby byla zajištěna nevyhnutelná jednotnost ve výcviku a otužování letecké armády, byly letecké útvary podřízeny generálům podléhajícím přímo ministru letectva, kteří uvnitř stanoveného kraje mají velení nad leteckými jednotkami a také velení územní“. Dále ministr říká: „Takto organizovaná letecká armáda musí mít pro svůj personál statuty, upravené vzhledem k jeho zvláštním úkolům, ale dbající zároveň práv dosud nabytých.

Letecké armádě je třeba mladých vůdců, kteří mají dostatek aktivity a fyzické schopnosti, nevyhnutelné pro funkce aktivně létajícího personálu...“

Podle tohoto zákona, bude-li přijat, budou v důstojnickém sboru čtyři skupiny:

sbor důstojníků letectva — výkonní letci a velitelé jednotek,

sbor důstojníků mechaniků letectva — pomocníci velení pro věci materiálu a pro výcvik personálu,

sbor komisařů — kontrola, administrativa,

sbor pomocníků komisařů.

Věkové hranice hodností u létajícího personálu budou: div. gen. 57 let, brig. gen. 55 let, plk. 54 let, pplk. 53 let, major 51 let, kpt. 49, npor. 48 let. Po dosažení tohoto věku v příslušné hodnosti jde dotčená osoba do výslužby.

Početní stavy:

div. gen.: 9, brig. gen. 14, plk.: 55, pplk. 82, mjr. 263, kpt. 875, npor. a por. 485, celkem 1783, z toho 100 na místech kancelářských. Mimoto 56 komisařů, 226 pomocných komisařů a 180 důstojníků-mechaniků různých hodností.

Početní stavy poddůstojníků a vojáků: celkem 35.030.

Bude utvořena důstojnická letecká škola, pravděpodobně v Bordeaux nebo v Marseille.

To jsou všeobecné informace o připravovaném zákoně. Jakmile vyjde, neopomíneme podati jeho rozbor.

Řekl jsem již v úvodu, že tímto dekretem učinila Francie nový krok vpřed, avšak na úsudek o skutečném provedení třeba počkati, jak se organizace osvědčí v praxi. Mnoho věcí způsobí snad ještě značné potíže. Je to především výcvik a odpovědnost za přípravu tam, kde na př. armády pozemní a letecká jsou nuceny pracovati a žiti společně. V dekretu se ovšem praví:

„... účast jednotek letecké armády v službě posádkové bude stanovena dohoda u mezi veliteli krajů vojenských (t. j. pozemní armády), leteckých a námořních...“

„... velitelé leteckých krajů používají pro potřebu letecké armády různých služeb v těchto krajích (pozemní armády, námořnictva) v dohodě s jejich veliteli (t. j. veliteli krajů pozemní armády a krajů námořních)...“

„... Generální inspektor armády (pozemní), kterému za války případně úkol disponovati celou leteckou armádou nebo její částí, má nad nimi právo inspekce při manévrech a kombinovaných leteckých cvičeních...“

„... Generální inspektor letecké armády a pomocní inspektoři, jimž za války případně veletí leteckým silám, které budou pracovati v prospěch pozemních a námořních armád a OPL. území, pomáhají generálnímu inspektoru armády (pozemní), viceadmirálovi, náčelníku hlavního námořního štábu a gen. inspektoru OPL. na jejich žádost v jejich pracích a inspekcích, pokud se týkají leteckých sil...“

Čteme tu slova, která nejsou oblíbená ve vojenském slovníku: „dohodou“, „na jejich žádost“, a to ve věcech při obraně státu právě nejdůležitějších. Je pravda, že vše

to je teprve v počátcích organisace a potřebuje času k provedení. Přece však se po delší uvažce musíme maně tázati, zda se touto organizací zvláštní armády neruší vytvořená již jednotka sil a netvoří něco, co v případě akce bude třeba, a potom s obtížemi, dávati zase znovu dohromady.

Že názory na tyto věci nejsou ani ve Francii zcela jasné a že se při hledání řešení často dojde i na smetání, je vidět také z některých pasáží článku uveřejněného nedávno v časopisu „Le Temps“. Nepodepsaný autor tam mezi jiným píše:

„Třemi vskutku hlavními úkoly francouzského letectva by bylo: 1. postavit se v cestu leteckým náletům protivníka, 2. podniknouti bez meškání, bylo-li by to nutné, útok na nepřátelskou útočnou sestavu at' pozemní, námořní nebo leteckou, 3. usilovati o spolupráci s pozemními a námořními operacemi.

Doposud se zdálo, že hlavní úlohou je spolupráce. Ji byla zasvěcena největší část materiálu a personálu. Její důležitost zůstává ovšem i nadále neměně velká. Námořnictvu se dostalo letecké podpory, které se dlouho dožadovalo; pozemní armáda nebude zajisté zbavena strojů a pilotů, schopných přispěti ji mocně v jejich taktických úkolech. Avšak toto letectvo může býti s výhodou složeno z letek záložníků, které by byly při mobilisaci dány k dispozici jednotlivým jednotkám armády a které by při organizaci mocného válečného leteckého průmyslu mohly býti rozmnoženy.“

Zdá se, že autor zde klopýtl, neboť tvrditi, že by na př. letky složené z personálu záložníků hned stačily k splnění úkolu spolupráce (na př. s dělostřelectvem, pěchotou a j.), tedy úkolů mnohdy právě nejobtížnějších, je přec jen trochu odvážné.

Čtème však dále:

„Věrne, že hlavní věci zůstávají první dvě poslání, a právě to bylo až doposud příliš zanedbáváno. Tato dvě poslání předpokládají organizaci letectva, které by mělo zároveň bitevní letouny lehké, rychlejší, ovladatelnější a lépe vyzbrojené, než má cizina, a dále těžší stroje pancéřované, vyzbrojené pumami a torpédy a přidělované k dálkovým odvetným a útočným výpravám.

Až doposud zůstávalo toto letectvo velké výkonnosti a velkého akčního doletu nejslabším zlomkem francouzských leteckých sil; napříště musí býti jeho hlavním jádrem.

Pro rostoucí cenu každého stroje těchto typů bude jich míti letecká armáda méně*); z toho plyne nezbytné omezení počtu útvarů a provádění prací spojených se školením a výcvikem personálu na letounech poměrně levných (pracovních, cestovních a cvičných). Dále pak z toho plyne nutnost seskupiti všechny naše letecké síly ve velká územní velitelství, aby jich mohlo býti přímo použito za mobilisace, a pro jejich snadnější a lepší přípravu k válce.

Rovněž nemůžeme leč schváliti omezení početních stavů a též omezení věkových rozhraní; letectvo musí býti armádou mladých. Do letectva se musí vstoupiti za mladého věku: bude to možno, jen když bude zřízen „letecký St. Cyr“ (formační škola důstojníků), který dodá letectvu potřebné velitele.

Avšak kdo uvede v budoucnu v soulad strategické operace těchto tří armád, pozemní, námořní a letecké? Kde bude orgán pro společnou přípravu a výcvik jejich velkých vůdců? Více než kdy jindy předpokládají a vyžadují takové reformy zřízení „Centre des hautes études de guerre intégrales“ a v Sekretariátu rady národní obrany zřízení operačního oddělení pro operace kombinované spolupráce pozemní, námořní a letecké, které bude nezbytným spolupracovníkem presidenta, přirozeného a zákonitého velitele konečně reorganisované národní obrany státu“.

To, co se tu říká o výcviku, není nic nového a jinak se dosud ani nepostupovalo. Všimněme si však blíže posledních vět. Zříditi operační oddělení v sekretariátu rady národní obrany. Co je to sekretariát rady národní obrany? Je to prostě pomocný orgán

*) Všimněme si, že v předcházející větě autor právě řekl, že tento materiál má býti hlavním jádrem letectva a nesmí býti nejslabším zlomkem. Je tu tedy zřejmý rozpor.

této rady, který v této své funkci nemá nic společného se strategií. Bylo by tedy tam podobné operační oddělení na místě?

Citují-li zde tento snad ne právě nejlépe dokumentovaný hlas, činím tak jediné proto, abych ukázal, jak daleko řešení samostatné letecké armády zasahuje a že se nelze jím zabývat jen s hlediska leteckého.

Jaké poučení vyplývá z celé této historie pro naši organizaci letectva? Je i u nás vytvoření letecké armády aktuální? Na první pohled je to svůdné, při bližším studiu však vidíme, že naše situace klade nám problémy, jež jsou naprosto odlišné od problémů, jež se kladly Francii a Itálii. Ovšem kombinace úsilí sil pozemních a leteckých, zvláště při našich omezených prostředcích, vyžaduje i u nás bedlivého studia a uvážení.

Jedno je jisté. Ať se již chceme touto věcí konkrétně zabývat nebo ne, především a vždy musíme pamatovat a dbátí toho, aby naše letectvo bylo technicky hodnotné a na výši a abychom měli úměrný našim požadavkům letecký průmysl, schopný uchránit nás před možným nepřijemným překvapením. Nynější naše organizace je pořád ještě obdobím budování. S uskutečňováním dalších plánů třeba zatím vyčkati podle vývoje a možnosti státu. Při našich koncepcích nesmíme však nikdy zapomenouti, že ani „letecká armáda“ nemůže býti cílem, nýbrž že je prostě jenom prostředkem budoucího hlavního velitele.

V. S.:

Ztráta vzducholodi „Akron“.

Největší vzducholod' světa „Akron“ (dlouhá 240 m, obsah 185.000 m³), která byla sotva před dvěma lety dohotovena a vzata do služby amerického námořního letectva, zřítla se v noci s 3. na 4. dubna do moře poblíže břehu New Jersey. Ze 77 mužů posádky vzducholodi byli německou petrolejovou lodí „Phoebus“ zachráněni toliko 4 muži, z těch pak jeden ještě podlehl vyčerpání. Katastrofa si tedy vyžádala 74 obětí; je to největší počet, jaký byl kdy zaznamenán při leteckých katastrofách.

Z výpovědi námořního poručíka Wileye, zástupce velitele vzducholodi, který je jedním z tří zachráněných, je patrné, že vzducholod', která odlétla z Lakehurstu na dlouhý kontrolní let radiogonometrický, byla náhle obklopena prudkou bouří. V silné vířivém ovzduší vzducholod' přestala reagovat na kormidla; jedno směrové kormidlo bylo poškozeno a vyřadeno, a ačkoli funkce výškových kormidel byla dobrá a veškerá motorická síla k dispozici, přece vzducholod', poskytující sestupným proudům ohromnou plochu, byla neodolatelně stržena do moře, o jehož hladinu se roztříštila. Mezi oběťmi posádky jsou nejvýznamnější osobnosti námořního letectva Spoj. států, jako admirál Moffet, přednosta let. odboru v ministerstvu námořnictví, a jiné.

Tato katastrofa se udála několik dní po křtu vzducholodi „Macon“, která je stejně velká jako „Akron“, a s kterou měla „Akron“ tvořiti námořní divisi vzdušných křižníků — nosičů letounů, jedinou tohoto druhu na světě.

Poněvadž „politika vzducholodí“ ve Spoj. státech byla již dříve silně napadána a „Akron“ sama byla předmětem kritik parlamentní komise, očekávají se silné akce protivníků letadel „lehčích vzduchu“. Je známo, že v Anglii po nehodě vzducholodi R-101 vedly podobné debaty k odsouzení vzducholodi R-100, která byla zničena a prodána do starého železa. Lze však pochybovati, že by k stejnému závěru dospěli i američtí odpovědní činitelé. Problém námořního průzkumu Tichého oceánu byl velikou vzducholodí rozřešen takovým způsobem, že je to handicapem pro protivníka, který nedisponuje velikými vzducholodmi. Mimo to Spoj. státy mají jedinečné zdroje helia a není pochyby o tom, že tento plyn vylučuje největší nebezpečí, kterým jsou ohrožena letadla „lehčí vzduchu“. Zůstává nebezpečí prudké bouře, jaké podlehl „Akron“; ale velká vzducholod' s ohromným akčním radiem (u „Akronu“ přesahoval 15.000 km při nor-

mální rychlosti) může čím dále tím lépe využívatí výhod pozorování a meteorologických zpráv, zvláště disponuje-li několika základnami, které jí podle povětrnostní situace umožňují zvolit si místo přistání a vhodný úkryt.

Nicméně letadla „lehčí vzduchu“ utrpěla 4. dubna těžkou ránu. Dojem způsobený ztrátou „Akronu“ byl zesílen havárií druhé americké vzducholodi J-3 typu „Blimp“, která spěchala na pomoc „Akronu“ a zřítíla se u Bernagat. Z šesti mužů posádky zahynuli dva, mezi nimi velitel vzducholodi. Pád byl zaviněn náhodným nárazem na vedení vysokého napětí.

V stejný den byla menší francouzská vzducholod' E-9 — polotuhá, obsahu 10.000 m³ — přinucena k tvrdému přistání u Saint-Nazaire; paluba byla silně poškozena, ostatní část vzducholodi zůstala neporušena a bude jí moci býti znovu použito. Z posádky 12 mužů byl toliko 1 raněn. Zdá se, že tato nehoda byla zaviněna náhlou a rychlou ztrátou plynu.

Problémem letadel „lehčích vzduchu“ zabývají se dále vážně, jak je pochopitelné, jenom státy finančně nejsilnější.

M—k:

Cvičení v obraně proti letadlům v různých státech.

(Dokončení.)

IV.

Protiletadlová obrana Říma — září 1932.

Ve dnech 28., 29. a 30. září m. r. byla provedena při cvičeních protiletadlové obrany hlavního města obzvláště poučná fáze.

Tim, že v organizaci pozemní obrany bylo dosaženo dosti vysokého stupně působnosti, ať pro početnost materiálu, který byl k dispozici, nebo pro nejlepší stupeň výcviku personálu, anebo pro dosažení dokonalého souladu mezi různými orgány určenými k podpoře a k protiletadlové obraně, byla dána po dvě noci a jeden den volnost manévru leteckým silám, které byly určeny k tomu, aby poskytlý příležitost k vyzkoušení činnosti obranného celku.

Cvičení byla tedy též povahy jako cvičení konaná minulého roku u Nancy.

Obrana disponovala úplnou hláskou službou, dělostřelectvem a kulomety proti letadlům, připraveným v hojném počtu k obraně hlavních míst, četnými stanicemi fotoelektrickými (jen kolem hlavního města bylo soustředěno 35 světlometů velké účinnosti) a jinými osvětlovacími prostředky. Telefonické spojení, rozšířené až ke všem hláskám rozmístěným v Laziu, Umbrii a části Abruzz, bylo ozvláště pečlivě ošetřováno a fungovalo jako vlastní samostatná síť.

Letectvo, kterého bylo použito k vyzkoušení obrany, obsahovalo několik bombardovacích letek denních a nočních, zvědných a peruť bitevní: všechny tyto prvky byly dislokovány na letištích v Grossetu, Castiglione del Lago, v Capue, Pescaře a Ciampinu.

Použití letectva bylo založeno na myšlence jednotlivých úderů a hromadné akce.

Podle toho mělo být město napadeno útoky jednotlivých letek asi po půlhodinách od okamžiku zahájení manévru (28. září ve 22 hod.) až do svítání dne 30. září: to za tím účelem, aby se vedle škod způsobených městu a obyvatelstvu dosáhlo překvapení, rušení, ztenčení a konečně desorganisování obrany v takovém rozsahu, aby byla učiněna neschopnou zabrániti hromadným útokům a obzvláště útoku závěrečnému, který měl býti proveden za svítání dne 30. září.

Pro tento okamžik se předvíдалo, že protiletadlová obrana, podrobená po více než 36 hodin neustálým poplachům, nebude již schopna účinně působiti.

Vývoj manévru ukázal, že vedoucí myšlenka byla správná, a to do té míry, že ani nebylo nutno provéstí úplně zamýšlené akce: bylo by to vedlo de facto k opakování a výsledek by byl týž.

V noci s 28. na 29. se postupně provedlo 8 leteckých útoků z válečných výšek: všechny, při použití různých úskoků, dosáhly překvapení, mnohdy naprostého. Ani jeden letoun nebyl zachycen světelnými pruhy četných světlometů, které intenzivně osvětlovaly celou oblohu nad Římem.

Od 8 h do 18 h dne 30. září bylo provedeno 19 denních útoků z výšek mezi 4000 a 5500 m, mezi nimi jeden kombinovaný s útokem v přízemní výšce; všechny byly odhadnuty za úspěšné.

Následující noci měly 4 další útoky plný úspěch. Je pozoruhodné, že za úplně tmavé a bezměsíčné noci byl proveden útok na město úplně zatemněné, při čemž byly na oklamání útočných skupin uvedeny v činnost světlometry v jiném prostoru, a že přes to byl cíl identifikován a na plno bombardován letouny, které přilétly po první z jihu a po druhé od severovýchodu.

Cvičení tedy ukázala ještě jednou, co již bylo dokonale poznáno nejen podle výsledků získaných v Toulonu a v Nancy a co se obdobně opakovalo u Marseille, ale i podle výsledků z jiných manévru v Itálii, že totiž:

světlometry a jiné osvětlovací prostředky prozrazují cíl více, než napomáhají k obraně;

ničivá protiletadlová palba baterii je v noci všeobecně problematická, ve dne pak se mohou letouny nerušeně vznášeti nad účinnou donosností střelby;

přehradné palby musí býti všeobecně prováděny z vlastní iniciativy, poněvadž je prakticky téměř nemožné, aby vyšší velitelství, přes všechno studování spojení včas zhodnotilo a oznámilo prvky střelby; proto také tyto palby nemají skoro žádnou účinnost, jsouce hlavně jen plýtváním střelivem;

účinnost prostředků hlásné služby je skrovná.

Pro všechny tyto okolnosti a praktické obtíže při působnosti organismu tak rozsáhlého, jako je pozemní obrana velkého města, letecký útok, jestliže jeho pojetí je pružné, nejenže dosáhne vždy cíle, ale dosáhne skoro vždycky i překvapení. Překvapení může býti tedy dosaženo i tehdy, když obránce myslí, že učinil všechna vhodná opatření.

A konečně cvičení se zpravidla konají v prostředí přizpůsobeném okolnostem, kde obrana hraje pěknou úlohu z důvodů velmi přirozených: představme si ji v případě skutečném.

Pokus provedený v Římě je tím pravděpodobnější, neboť obranná organizace nejen disponovala zařízeními jak velkolepými, tak i nákladnými a personálem nadšeným a dobře vycvičeným (milice byla nad každou chválu), nýbrž mohla spoléhat i na obyvatelstvo, které, projevujíc o manévry živý zájem, ukázalo naprostou ukázněnost v plnění nařízení zatemňovacích, cirkulace, ochrany a všeobecně všech rozkazů a rad dávaných autoritami, kterým byla obrana svěřena. V Římě nebyly zjištěny komunistické demonstrace, jako v Nancy a v Marseille.

*

Z toho tedy vyplývá, že letectvo může v noci podniknouti všechno, co chce; ve dne ovšem může být útok mnohdy včasné oznámen, ale může býti zase proveden v takových výškách a takovým způsobem, aby učinil palbu baterii prakticky neúčinnou.

Na druhé straně letecké bombardování města neutrpělo žádné újmy tím, že bylo provedeno z velké výše. Letoun, který prolétá nad cílem rozlehlosti 50 km, ví, že každá puma nevyhnutelně zasáhne nějaké citlivé místo.

To je tím zjevnější, uváží-li se, že každý letoun může rozsévati ve vlastní stopě na př. tisíce malých neuhasitelných pum zápalných anebo plynových, anebo konečně že může rozprášiti v podobě rosy několik hektolitrů zvláštních kapalin, které zahálí město mraky smrtenosných plynů.

Protiletadlová obrana v celku (dělostřelectvo, kulomety, maskování atd.) může míti nějaký účinek jen u objektů omezené rozlohy, ať už proto, že její organizace, je-li menšího rozsahu, stává se ovladatelnější, nebo proto, že může doufati v menší přesnost bombardování, maskuje-li objekt a nutí-li útočníka držeti se ve větších výškách. Podobná obrana nemůže však býti založena na předběžných plánech ztrnule použitých, poněvadž by šla vždy vstříc překvapením. Musí naopak býti schopna odpovídati manévřům útočného letectva příslušným manévrem vlastním (přizpůsobení manévru letectva). To je prakticky možné jen za pomoci personálu letectva, který je bezpečným znalcem možností útoku; je jisté, že by svěřením části pozemní obrany letectvu znamenalo, vzítí mu částečně jeho typickou charakteristiku, t. j. pohyblivost, což by bylo velmi nevýhodné, ale přece by bylo třeba studovati nějaké zvláštní přizpůsobení s hlediska, které — podle našeho názoru — je u protiletadlové obrany nejdůležitější, to jest s hlediska leteckých základů.

Jak se brániti proti leteckým útokům?

Abychom ukázali názorně, v čem záleží tento problém a jakého řešení vyžaduje, vezměme si konkrétní případ, při čemž ovšem vylučujeme každou politickou úvahu.

Předpokládejme, že by nepřátelský letecký pluk, složený toliko z 6 bombardovacích letek, vyzbrojených na příklad anglickými letouny typu „Hart“, měl své základny blízko našich hranic pozemních, anebo námořních a měl působiti proti Itálii. Jestliže dolet jeho letounů je 600 km, vyplývá z toho jasně, že si může zvoliti cíle podle libosti v celé Itálii.

Kdyby tomuto pluku byla dána nerušená volnost v jeho činnosti, proměnil by v době jednoho měsíce naše hlavní města v hromady ssutin, zdecimoval obyvatelstvo, zničil nejdůležitější komunikace poloostrova, jedním slovem podlomil život civilní a hospodářský a administrativní i soudní systém národa.

Proto je nutno učiniti příslušná opatření k obraně.

Účinným prostředkem pro obranu některého místa by bylo — jak zkušenosti učí — určení jistého počtu stíhacích letek. Je však nutno, aby tyto letky měly počet letounů přibližně stejný jako útočník, aby se nestaly neužitečnou obětí.

Britské manévry ukázaly, že jeden letoun „Hart“ se rovná jednomu „Fury“; předpokládejme však určitou výhodu na straně stíhačů, a to tu, že 2 stíhací letky, každá o 12 letounech, mohou s úspěchem bojovati s 3 bombardovacími letkami, které mají po 9 letounech. Bude tedy nutno umístiti v každém hlavním místě obrany 4 nejmodernější stíhací letky s letouny na př. typu „Fury“.

Bude třeba nepochybně brániti Řím a dále hlavní města, která jsou silou a pýchou Italie, t. j. nejméně Turin, Milán, Janov, Veronu, Benátky, Terst, Bolognu, Florencii a Neapol a upustit od obrany všech ostatních.

K tomu bude třeba 40 stíhacích letek výše uvedeného typu o 12 letounech; jde tu tedy již o stíhací letectvo větší, než má v této době Francie, která má — podle výroční zprávy Společnosti národů — jen 32 letky a to jistě ne všechny s nejmodernějšími typy letounů. Myslíme též, že bude také potřeba několika stíhacích letek pro frontu — nejméně dalších 20 letek — což uvádíme jen na upozorněnou.

Vidíme z toho, že měli-li bychom se brániti přibližně proti 54 letounům útočným, potřebovali bychom 480 letounů obranných. Zrazujeme každého, aby dokazoval opak. To jsou absurdnosti, ke kterým spěje letectvo, bude-li se ho používat proti jeho přirozenosti, to je defensivně.

Ale to by nebylo nic.

Britská cvičení ukázala, že bombardovači, třeba se ztrátami, přece dosáhli určených cílů. Je tedy třeba, aby města byla vybavena také pasivní obranou takového druhu, která je považována za přiměřenou, jako je na př. systém, kterého se používá pro Řím. Tento systém, i když by nemohl zabrániti náletům, mohl by jim podle výroků svých přívrženců překážeti tím, že tvoří pro útočníka nebezpečné pásmo. Nuže, úhrnný a skromný a jen přibližný rozpočet ukazuje, že k obraně 10 velkých měst a několika měst menšího významu, která nebudeme chtít opustiti, vedou jen důvody psychologické; k obraně hlavních železničních uzlů, nejdůležitějších průmyslových podniků atd. bylo by třeba v pásmu, které v Itálii nutno bráti v úvahu, nejméně 700 protiletadlových baterií a několika tisíc kulometů, které nedělají mnoho starosti; dále by tu musil být průměrně 1 světlomet na jednu baterii, nejmodernější naslouchací přístroje a konečně kompletní síť hlásek, tvořících souvislý řetěz po celém území poloostrova. Vidíme, že všechno to vyžaduje použití nejméně 100.000 lidí a to lidí specializovaných, nejlépe vycvičených a pohotových vstoupiti v činnost hned v okamžiku vypovědění nepřátelství, poněvadž pak tento okamžik nelze předem určit, vyplývá z toho nutnost, disponovati celou touto armádou již v době míru. Jestliže se tvrdí, že pozemní obrana má vážnou účinnost, je nutno jíti do důsledků a provésti tomu odpovídající a včasná opatření.

K obraně proti 6 útočným letkám, které mají v celku 300—400 lidí a které stojí asi 20.000.000, je tedy třeba vedle nejméně 40 stíhacích letek také 700 protiletadlových baterií, 700 světlometů, 100 tisíc specialistů, tisíce km telefonní sítě, desítek stanic radiotelegrafických a radiotelefonických, asi tisíce přístrojů naslouchacích; to jsou výdaje několika miliard, které nebudeme ani přibližně kalkulovati.

A přece není jiného východiska. Jestliže se zřekneme rozmístění stíhacího letectva v zemi, abychom je soustředili na frontě, bude pozemní protiletadlová obrana sama o sobě nemohoucí; její výsledky budou takové, jak jsme je již uvedli, t. j. nebudou přibližně žádné.

A jestliže bychom chtěli počet stíhacího letectva snížit, při čemž však musíme míti na zřeteli, že se nedá zmenšiti síla každého letiště, neboť by to znamenalo ubiti stíhačů, musila by být část území ponechána odkryta a bez obrany.

Avšak dejme tomu, že bychom měli k dispozici všechny obrovské, shora vyjmenované prostředky a že by všechno fungovalo bezvadně. Zůstane prokázaným faktem, že by se bombardovačům prodchnutým obětovností vždy podařilo splniti jejich úkoly. Utrpěli by ztráty, připustíme, že i ztráty těžké, ale ty by byly dokonale vyváženy, poněvadž je příliš zřejmé, že i tyto výdaje by byly minimální proti způsobeným škodám a použitým prostředkům obránce, o které by byla ochuzena fronta a které by se konečně i tam stejně opotřebovaly.

Jestliže by pak útočník zpozoroval, že celý obranný systém je zbudován na znalosti síly jeho 6 letek, snadno by je mohl zdvojnásobiti a potom by mohl postupně zničiti celé naše obranné letectvo.

To jsou výsledky, ke kterým dospějí ti, kdož zastávají názor, aby se proti leteckým útokům bojovalo pozemní protiletadlovou obranou a stíhacím letectvem.

Jak by tedy bylo třeba se brániti?

Způsobem hodně jasným a zjevným: vysláním části naší letecké armády se silnou početní převahou proti nepřátelským základnám s úkolem, aby je i s letouny tam umístěného letectva zničila.

Je to možné? Zajisté že ano; a máme pro toto tvrzení osvědčené doklady.

Povšechná poloha Italie skýtá s hlediska možnosti leteckých útoků přitažlivé body, zrovna tak jako Anglie, již se po této stránce podobá mnohem více, nežli Francii.

Je to přirozené a nepotřebuje to důkazu. Nuže, Anglie přes smrtelné nebezpečí, které by pro ni znamenalo eventuální zničení Londýna a námořních základen v kanále La Manche a přes to, že hledala primát v nejlepším stíhacím letectvu, omezila rozumně své úsilí v této příčině potud, pokud to bylo prakticky dosažitelné pro obranu hlavního města. A konečně si zřídila mocné bombardovací letectvo, které zaujímá v celku 56% všech leteckých sil. Vyhradila toliko 19% pro letectvo stíhací. Anglie tedy hledá rozřešení těžkého problému své obrany proti letadlům ve smyslu, který se zdá jedině vhodným, hospodárným a rozumným, t. j. v rozvoji silného a moderního ofensivního letectva.

A tento příklad je hodný následování.

★

Defenzivní použití letectva je absurdum.

Pozemní protiletadlová obrana se všemi svými prostředky: dělostřelectvem, kulomety, světlomety a zatemňováním se stává každým dnem větším preludem. Je to zbytek mentality z doby válečné, kdy velitelství, překvapená stále vzrůstající účinností leteckého nebezpečí, které s počátku tvrdošíjně přezírala, použila v okamžiku úzkosti pozemních prostředků, které byly právě po ruce.

Tyto prostředky — opakujeme — nemohou býti více než pokusem (a s pochybnou pravděpodobností úspěchu) o obranu malých objektů, jako jsou průmyslové podniky a letecké základny, ovšem jen tehdy, použije-li se personálu výjimečných schopností, avšak jsou naprosto neúčinné tam, kde jde o obranu objektů značné rozlohy.

Civilní obyvatelstvo můžeme chránit jen jediným způsobem: připravíme vše k přestěhování té jeho části na venkov, která není pro válečné operace potřebná.

Dobrý lidový smysl ocenil konečně již se své strany působivost leteckého útoku a obrany, takže můžeme býti jisti, že přes marná zabezpečení, po kterážto stránce se zoufale držíme minulosti, bude evakuace obyvatelstva při zahájení nepřátelství provedena bez obtíží. Problémem těžkým, ale nevyhnutelným je provést to v pořádku a ne způsobem překotným a katastrofálním, což znamená, že to musíme připravit tak, jak je to jen možné.

Pro obyvatelstvo, které zůstane v městech, budou učiněna opatření ochrany proti letadlům, směřující k neutralisování účinku útoků; této ochraně nemůžeme ovšem příliš důvěřovati.

Všechno to má de facto jen smysl uklidňující; jedinou a účinnou obranou zůstane ofensivní činnost národní letecké armády.

Na otázku, jak se tedy bránit proti leteckým útokům, nutno odpovědět takto:

Především a nade vše tím, že budeme disponovati silným a moderním ofensivním letectvem.

Poznámka překladatele:

Ze závěru tohoto pojednání vyplývá doktrína italského letectva; jeho útočná taktika má splnit i úkoly OPL. Do jaké míry se osvědčí, ukáže její aplikace až ve skutečném válečném případě. Nutno však uvážiti, zda je možno podle pokusů konaných v míru založiti novou doktrínu, která by zcela vyhovovala i ve válce. Nemůžeme přece tvrditi, že odhad účinku zbraně, výsledku akce a ztrát způsobených a utrpených, učiněný při cvičení, je správný a že skutečnost — až bude střeleno na ostro — nebude jiná.

Zásada, že nejlepší obranou proti letadlům je útok na letecké základny soupeře, aby se zničily jeho síly dříve, než dojdou uplatnění, je sice správná, ale je otázka, zdali to bude lze snadno provést, když letectvo soupeře opustí včas své

mirové základny a rozptýlí se v menších jednotkách po větším počtu polních letišť, která nebudou útočnicku známa a při pečlivosti pasivních opatření se ani nedají snadno nalézt, která budou tvořit řadu menších cílů, jichž zasažení bude vyžadovat útoků v středních výškách, t. j. v pásmu účinnosti protiletadlových děl. Je nutno počítati také s tím, že povětrnostní poměry v některých krajinách a po větší část roku nedovolí lety ve velkých výškách a že z té příčiny bude útočník nucen konati nálety i na rozlehlé cíle ve výškách, ve kterých je palba protiletadlového dělostřelectva účinná. To jsou tedy případy, kdy se pozemní protiletadlová obrana uplatní. Bude ovšem mít úspěch jen tehdy, budou-li její prostředky nejdokonalejší a v rukou dobře vycvičeného personálu.

Poukazuje-li autor na to, že materiál protiletadlového dělostřelectva je příliš drahý proti materiálu letectva, musí připustiti, že po stránce opotřebitelnosti a zranitelnosti materiálu je poměr opačný, takže zde nastane jakési cenové vyrovnání.

Není radno býti v otázce OPL. jednostranným co do způsobu obrany a volby prostředků. Může chybiti armáda, která bude řešiti otázku OPL. jen ofensivně (útoky letecké armády); může chybiti armáda, která ji bude řešiti jen defensivně (pozemními prostředky a stíhacím letectvem), ale nepochybí armáda, která bude mít prostředky ke kombinování obou způsobů.

Z cizích revuí.

THE ROYAL AIR FORCE QUARTERLY. Červenec 1932.

Kpt. let. štábu Kingston-McCoughry: Úloha letectva ve válce.

Za platného dosud předpokladu, že úkolem pozemní armády je porazit armádu nepřitele a že úkolem námořnictva je podporovat pozemní armády opanováním námořních komunikací, řeší autor otázku, jaký je ve válce úkol letectva.

Krátké dějiny letectva nedovolují činiti závěry do budoucna a proto je při formulování letecké strategie spolehlivější budovati na pevných základech strategie pozemní a námořní, zkoumati vliv letectva na ně a srovnati je s operacemi čistě leteckými.

Letectvo nemůže obsadit území, může však přispěti k porážce armád a k opanování námořních komunikací. I při největším rozmachu civilních leteckých linek nebude nikdy možno ochromením jich ohroziti existenci státu do té míry, jako ochromením jeho komunikací pozemních a námořních. Existence státu nezávisí na leteckých komunikacích.

Proto může letectvo pracovati spolu s ostatními jen při několika úkolech. Jsou to: poražení nepřátelské armády, poražení nepřátelského válečného loďstva, přímý tlak na život a ducha nepřátelského státu, poražení nepřátelského letectva.

Lze první tři úkoly provést, aniž byl dříve proveden úkol poslední? Neporažené nepřátelské letectvo bude sice vždy nebezpečím, ale to neznamena, že je nutně první povinností je porazit. Především je třeba vědět, zda nepřátelské letectvo skýtá dostatečně solidní cíle. Je-li tomu tak, je vždy ještě nutno rozhodnouti, která z jmenovaných čtyř operací dává naději na největší výsledky a zda je bezpečně možno věnovati se těmto cílům, dokud nepřátelské letectvo nebylo poraženo.

Pro velkou unikací schopnost nelze nepřátelské letectvo přinutiti k boji. Letectvo má velkou volnost jednání a velkou operační rychlost. Letectvo nepotřebuje komunikačních linií (t. j. etapy své základny k cíli, přirozené a vojenské překážky mu málo překážejí a