

Z cizích revuí.

LUFTWACHT, 1932. Číslo 7. (červenec).

A. Kirschner: Obnovení francouzského ministerstva letectví.

Organisace nejvyšší správy francouzského letectva prošla v r. 1932 několika proměňovacími změnami. V únoru bylo zrušeno ministerstvo letectví, jehož resorty se rozdělily na nově zřízené ministerstvo národní obrany a na ministerstvo veřejných prací. Již v červnu téhož roku bylo však zrušeno min. nář. obrany a obnoveno zase min. letectví, jemuž zatím svěřena jenom správa letectva vojenského. Civilní letectvo, spravované zatím ministerstvem veřej. prací, má však býti v krátké době rovněž podřízeno min. letectví.

Národní letecké dny v Anglii a Itálii.

Nejpozoruhodnější letecké podniky v Evropě jsou národní letecké dny v Anglii a Itálii, mající za úkol:

1. ukázat občanstvu dokonalost leteckého a taktického výcviku, seznámit je s nejnovějšími pokroky technickými a tak vzbudit pocit naprosté jistoty proti všem úhrům možných nepřátel;

2. vychovat celý národ v leteckých ideách, získat tak jeho zájem a podporu pro všechny složky letectva;

3. ukázati cizině stav letectva jako mocenského prostředku;

4. provádět zahraniční propagandu pro vlastní letecký průmysl.

Uplatňují se tedy zájmy letecké, taktické, technické, průmyslové i politické v stejné míře.

Anglie pořádá národní letecký den každoročně, Itálie vždy po dvou letech. Při anglickém leteckém dni v Hendonu (Royal Air Force Display), pořádaném 28. června 1932, mělo účast 20 různých jednotek se 150 letouny. Nejzajímavějším poznatkem byl zřejmý technický pokrok ve stíhacím a lehkém bombardovacím (denním) letectvu. V těchto dvou druzích získala Anglie patrný primát nad cizinou, zejména pokud se týká rychlosti.

Zato těžké bombardovací letectvo (noční), jemuž se v Anglii nepřikládá velký význam, ustrnulo na starších typech.

Formální a bojové manévrování všech druhů letectva bylo dokonalé.

Leteckého dne se zúčastnily též záložní jednotky letecké, které se ukázaly jako rovnocenné s jednotkami aktivními jak v ovládnutí strojů, tak i v taktickém užití.

Italského leteckého dne (Giorno dell'Ala), pořádaného dne 26. května 1932 na letišti Littorio, zúčastnilo se 242 letounů.

Předvedené ukázky měly podati hlavně obraz o možnostech užití stíhacího letectva, které je v Itálii více hodnoceno než v cizině, ať již jako zbraň ofensivní nebo defenzivní. Zejména předváděny ukázky nízkého létání, vyzkoušeného v předchozích leteckých manévrech. Výcvik italských stíhačů v ničem nezažadá výcviku stíhačů anglických, snad jej i předstihuje větší všestranností. Zato výkonnosti italské letouny nedostihují anglických. Také italské bombardovací letectvo je rovnocenné s anglickým.

Uvážíme-li mladou tradici italského letectva a jeho poměrně nízký rozpočet proti anglickému, musíme říci, že větší uznání patří Italům.

Význam Německa v evropském obchodním letectvu.

Zajímavá v tomto článku je statistika britského ministerstva letectví o síle obchodního letectva evropských států v roce 1931. Podle této statistiky mají všechny evropské letecké společnosti dohromady 763 letounů (s 473.081 k. s.). Jejich užité

zatížení (platicí) je 632.845 kg. V tabulce uvádíme jen některé státy a jenom souhrnná data.

Z e m ě	Počet letounů	Síla motorů k. s.	Užitné zatížení (platicí) kg	Délka trati km	Počet pilotů	Počet společností
Velká Británie	32	46.340	70.600	12.480	35	1
Německo	170	88.991	148.410	29.130	160	3
Francie	269	150.380	168 620	37.320	135	5
Itálie	80	62.660	67.370	15.860	65	5
Jugoslávie	7	3.420	2.080	2.125	4	1
Rakousko	10	5.425	6.070	4.110	10	1
Maďarsko	6	4.050	6.840	676	15	1
Polsko	31	16.110	21.250	4.920	20	1
Československo	32	15.710	23.960	3.285	17	2

Uvážíme-li, že Vel. Británie a Francie mají převážnou část trati v koloniích, vidíme, že nejsilnější letectvo na evropském kontinentě má Německo. Kromě toho má Německo i největší intensitu v dopravě (největší počet nalétaných km).

Skt. Jan Šmid. (Příště dále.)

Literární přehled.

Dr. ing. Vladimír Chytrý: **Základy letecké fotografie.** Praha 1932. Vydal Vojenský letecký ústav studijní.

K našim nečetným publikacím o letecké fotografii přistoupila v poslední době tato cenná příručka, ve které autor kompendiálně vytyčuje celý obor látky a jasným, instruktivním slohem skutečně seznamuje se základy letecké fotografie.

Po úvodním historickém pojednání probírá autor druhy fotografických přístrojů, popisuje především komory u nás zavedené a používané, objasňuje jejich obsluhu, zamontování, přípravu k práci, jejich optické vlastnosti a p. V části další se obírá negativním a pozitivním procesem, přihlíží opět hlavně k tomu, co může letec-fotograf z obsáhlé látky v praxi potřebovat. V kapitole o úkolech letecké fotografie současně klasifikuje

snímky podle druhů a připravuje tak pochopení pro přípravu fotografického průzkumu, při kterém promlouvá o volbě komory, intervalech snímků, druhu desek, clonách, expozici a p.

Využití snímků zahrnuje část o provedení snímku, o kamufláži a o vyhodnocení jeho obsahu. Tato stať je podána sice velmi zkráceně, než pro povšechnou orientaci zcela dostačujícím způsobem. Autor uzavírá svou více jak stostránkovou knihu předpisy pro hospodaření s fotografickým materiálem u leteckých útvarů a několika cennými přehledy a seznamy.

Knihla je s to pro svůj instruktivní ráz nejen lehce obeznámiti laika s leteckou fotografií, ale přináší i odborníkovi celou řadu cenných a účelně uspořádaných pouček.

Sousedík.