

Z cizích revuí.

„LUFTSCHUTZNACHRICHTENBLATT“, ročník 10. (1933, I. pololetí.

1. sešit.

Gen. Lt. Grimme: „Eingliederung der Flugabwehr in ein neuzeitliches Heer.“

Inspektor OPL., resp. přednosta skupiny OPL. ve štábu VL. u HVOA. ve světové válce, rozbírá otázku organizace vtělení OPL. v novodobé armádě. Hned v úvodě poznamenává, že si každá branná moc podle povahy území a povahy národa musí tuto věc řešit úplně podle vlastních požadavků.

Vidí tři možnosti pro DPL.: 1. DPL. jako zvláštní zbraň, 2. DPL. vtělené do dělostřelectva a 3. DPL. vtělené do letectva.

K 1. DPL. jako samostatná zbraň jest příliš malou součástí branné moci, má špatné možnosti povýšení, což neblaze působí na důstojnický dorost a tím na kvalitu důstojnického sboru. Mimo to není výhodné utvořit novou speciální zbraň již se stanoviska taktického. Mírová organizace navržená v r. 1918 předvíдалa: 97 oddílů DPL. (2 div. generály, 4 brig. generály, 27 velitelů pluků a 100 štábních důstojníků).

K 2. DPL. jako součástka dělostřelectva. Patřilo by k němu již proto, že má s ním stejný materiál (jeho dodávání, příprava, střelivo atd.). Ale bojové použití je zcela jiné a také u materiálu máme mnoho speciálních požadavků a vlastností (výškoměriství, naslouchání, ústřední velcí přístroje, teorie střelby atd.), které nemají s ostatním dělostřelectvem vůbec nic společného. Tak jako pro děla pěchotní, námořní a pod. se materiál pořizuje, dodává i doplňuje společně s ostatním dělostřelectvem, mohlo by to být i pro DPL., ale taktické použití a spolupráce (úkol) vyžadují nejužšího spojení a styku s letectvem, poněvadž zde nelze improvizovat.

K 3. DPL. jako součástka letectva zaručuje spolupráci, vzájemnou podporu při výcviku a školení, vzájemnou lepší znalost materiálu a vedení boje a ulehčuje značně vyššímu velitelství vedení, poněvadž společný představený obou zbraní uvede již požadavky obou do souladu, takže HVOA. řeší pak jen velké problémy spojených vzdušných zbraní. Tento velitel letectva podléhá přímo HVOA., které má za OPL. úplnou odpovědnost, a to nejen u armád v poli, nýbrž i v zápolí. Tento rozsáhlý úkol OPL. (v níž jest DPL. jen součástí) přesvědčuje, že podřízenost DPL. pod velitelství určité jednotlivé zbraně (jako v 2) není možná.

Mjr. v. Bülow: „Luftstrategie und Luftschutz“.

Autor definuje pojem letecké strategie a rozbírá zásady použití letectva v Itálii, Anglii a hlavně ve Francii s východními spojenci. Zvláštní důraz klade na silnou OPL. Německa.

Dr. Ing. Levetzow: „Die allgemeine Lösung des Flakproblems“.

Polemizuje s ing. Kuhlenskampem stran principu střelby a velicího přístroje pro střelbu na cíl, jenž mění základní předpoklad střelby DPL. Tvrdí, že princip úhlové rychlosti nedá vyhovující výsledky a že je nutno problém řešit prostorovým, geometrickým aparátem, který má mimo to tu výhodu, že dovoluje jednoduchým způ-

sobem řešit paralaxu a volné zasahování, co se týká stoupání, zakřivení dráhy letu a rychlosti letu cíle. Uznává, že volnou opravou prvků se může příprava střelby více zhoršit než zlepšit, ale myslí, že výcvikem velitele baterie lze tento nedostatek zmenšit.

Grosskreutz: „Die staatspolitische Bedeutung des Luftschutzes“.

Přednáška, konaná před zástupci ministerstev a veřejné správy v Berlíně. Autor zdůrazňuje nutnost aktivní OPL., poněvadž ani nejlepší pasivní OPL. nemá proti letcům žádných pozitivních výsledků. Žádá morální a duševní přípravu obyvatelstva pro OPL., dokazuje výhody OPL. při vystěhování nezaměstnaných z velkoměst a prozkoumává vliv organizace OPL. se stanoviska vojenského: personálně znamená OPL. vázání asi 300.000 osob v zápolí (19 milionů bydlí ve velkoměstech nad 100.000 obyvatelů, 1½% vyžadují pomocné služby OPL., k tomu asi 10.000 pro hláskou službu) a vyžádá si dále asi 400.000 osob pro aktivní a vojenskou OPL. ve válce (87.000 v míru, podle návrhu HVOA. v únoru 1918), a to pro letectvo, DPL., KPL., balony, zápolní OPL. a pro meteorologickou službu. Organizaci OPL. může řídit jen ministerstvo vojenství, území říše se musí rozdělit bez ohledu na hranice různých států na obranné obvody proti letadlům, kde pak pasivní OPL. bude uskutečněna výkonnými civilními orgány, a to v největší míře ženami, poněvadž tu jde o domácnost a záchranné služby, při čemž ženy měly vždy velké pole působnosti.

Ing. Grenzebach: „Luftschutz und Gasschutz an Universität und Hochschule“.

Líčí kurs studujících na technice v Hannoveru v r. 1933/34.

2. sešit.

„Betrachtungen zur Flugmeldeübung in Mitteldeutschland.“ Líčí průběh cvičení v hláské službě v listopadu 1932 v střední části Německa společně s meteorologickou službou. Zkoušely se hromadné časté nálety, což působilo určitý zmatek v ústřednách a poplachových stanicích. Jednotná organizace se osvědčila, spojení fungovalo, naslouchací jáma u hlásek se ještě nevžila (slyšet je důležitější než vidět!), o vyzbrojení dalekohledy se diskutovalo — lepší: bez nich. U poplachových stanic je nutno dodávání hlášení dále zmechanisovat, každá vteřina je cenná. Náprsní mikrofón se velmi osvědčil. Civilní OPL. byla provedena v trestnici, tiskárně, opravně aut, v divadle, nemocnici a v jednom obchodním domě. Mimo to se provedlo vyklizení bloku domů a zatemnění měst Erfurtu a Kasselu.

„Bearbeitung der taktischen Aufgabe 1, Aufgabe 2.“

Rozbor prvků rozhodnutí a návrh velitele na umístění prostředků (viz sešit 11, 1932) a pokračování taktické úlohy 1: návrh velitele oddílu na umístění prostředků a na organizaci hláské služby na den 17/9.

3. sešit.

Hptm. Kern: „Pferdebespannte Flak“.

Popisuje a podává obrazy 7.5 cm děla firmy Vickers, 7.65 cm kan. p. l. vz. 19 firmy Škoda a 7.7 cm S-Flak Rheinmetall L 35 z roku 1916. Uvádí válečné příklady pro význam koňského potahu v určitých situacích. Značná váha při poměrně malé počáteční rychlosti (750, 600 a 510 m/sec. při 3252, 2960 a 2825 kg) dovoluje učinit závěr, že by 37 nebo 40 mm automatické dělo lépe vyhovovalo všem podmínkám. Ale i při výhodném řešení dopravy auty bude záhodno nezapomenouti na koňský potah.

„Pflichten der Flugwach- und Luftschutzwarnzentralen-Führer.“

Líčí v rámci povinností velitelů hláské a poplachové služby obtíže, na které nárazí dobrovolná civilní hláská služba v Německu.

„Der Reichskommissär für die Luftfahrt.“

Podává úlohu říšského komisaře pro vzduchoplavbu a organizaci úřadu zvaného „Luftamt“. Tento úřad má 5 oddělení: I. pro leteckou dopravu a politiku, II. pro techniku a vývoj, III. pro hospodářství, IV. výcvik a sport, V. pro OPL.

(Přistě dále.)

Literární přehled.

Ing. C. Milán Šimák: Chemicko-letecká válka a ochrana obyvatelstva. Vydal Josef Wurm, Praha XII. Cena 5 Kč.

Autor — mladý a snaživý chemik — podává populárně krátké pojednání o leteckém útoku a protiletadlové obraně s ohledem na civilní obyvatelstvo. Jasným a lehkým slohem seznamuje čtenáře s bojovými plyny, s jejich použitím a jejich účinkem, s první pomocí pro postižené, zmiňuje se krátce o druzích a účinku leteckých pum a ochraně proti

nim, uvádí pokyny, jak si počínati při hlášeném leteckém poplachu, pojednává krátce o službě samaritské, zdravotní a bezpečnostní, podává popis a použití plynové masky a ke spisku připojuje seznam krytů a podzemních místností ve Velké Praze. Spisek, určený pro poučení nejširší veřejnosti, měl by míti a čisti každý občan, neboť vždy bude to občanstvo samo, které se bude museti na obraně zúčastniti, aby bylo v případě nebezpečnosti postaráno o záchranu života všech občanů a tím i zachování našeho státu.

Mi.

Různé zprávy.

Letoun pro několik úkolů. (P. Jonov.) Všechno letectvo můžeme dělit na lehké a těžké. Co je měřítkem rozdílu, není ještě pevně stanoveno. Obvykle se to děje podle počtu motorů. Lépe je přihlížeti k váze pum, které letoun unese. Do váhy 1 tuny byly by letouny lehké. — V článku analyzuje autor vývoj letounů lehkých a přihlíží k možnostem unifikace jejich typů. Studuje otázku jednomístné a dvoumístné stíhačky a přichází k názoru, že jednomístník je na vymření. Místo něho se během příštích 5 let objeví dvoumístné stíhačky s motory o 1500 až 3000 k. s., které se hodi též jako dálkozvědné stroje, lehké bombardovací a bitevní. Rychlost bude nutná 400—450 km/hod., zásoba paliva na 2 hod., množství pum 300—500 kg, přistávací rychlost 100—110 km/hod. Materiál = kov, motor na těžký olej (Diesel), dostup 8000—10.000 m. A. R. H.

Bombardovací letoun „Caproni 95“ — 3000 HP. Letoun — jednoplošník skupi-

ny velkých bombardovacích letounů Caproni — je celokovový, s 3 motory „Asso 1000 Isotta Fraschini“ po 1000 HP (v křídlech a trupu). Posádka je čtyřčlenná — první pilot (velitel), druhý pilot (zároveň kulometník), mechanik a radiotelegrafista (oba zároveň kulometníci a pozorovatelé). Pumy jsou umístěny tak, že neruší aerodynamické vlastnosti letounu. Nádrže na benzin jsou z aluminia, každý motor má samostatný přívod pohonných hmot. Vlastnosti letounu: rozpětí 41.43 m, maximální rychlost 250 km/hod., délka 21.9 m, střední rychlost 210 km/hod., výška 5.72 m, nejmenší rychlost 90 km/hod., hloubka křídel 6 m, dostup 5000 m, nosná plocha 234 m², akční radius 3000 km, váha prázdného stroje 3400 kg, zásoba benzínu 6000 l, užitečné zatížení 2300 kg, zásoba oleje 450 l, celková váha 5700 kg.

Mjr Rysky.

