

Letectvo u nás a v cizině.

Štábní kapitán gšt. p. p. I. Josef H a n u š:

Rakousko-uherské letectvo ve světové válce.

Bylo již mnoho napsáno o vývoji a užití letectva francouzského a německého, avšak zřídka kdy pronikla na veřejnost zmínka o letectvu rakousko-uherském. A je přece zajímavé sledovati poměry i v tomto letectvu, jež vyvrcholily v úplnou tragedii, při níž výkonní letci platili svou krví za nesčetné omyly nejvyšších velitelství v rozsahu, nepoznaném v žádném jiném válčícím státě.

Z předválečných mocností byl v bývalé monarchii doceněn význam letounu pro válečné účely dosti nepatrně, ač v ostatních státech, zejména ve Francii, byly prováděny nesčetné pokusy o všestranné užití letounu. Snad to byl také nedostatek peněz, jenž byl příčinou tohoto nezájmu. Jak bylo nazíráno na důležitost vojenského letectva, vysvitá nejlépe z rozpočtové položky Rakousko-Uherska v roce 1912, v níž se na letectvo dává 500.000 korun proti 25 milionům franků ve Francii.*)

V ý v o j.

Není proto divu, že mobilisace zastihla letectvo nepřipravené a že předvídaný pro mobilisaci počet letek nemohl býti postaven. Celkem bylo mobilisováno 13 letek, z nichž bylo ihned k dispozici 8—10. V té době disponovalo Rakousko-Uhersko celkem 36 letouny.**)

Každá letka měla 4—6 letounů typu Lohner C a Etrich. Letoun Lohner musil býti před užitím pro polní službu zesílen (dostal druhé lano od motoru ke křídům,

*) Madarász-Büttner: Die k. u. k. Luftfahrtruppen im Weltkriege.

**) v. Hötendorf: Aus meiner Dienstzeit.

t. zv. Sturmseil). Motory byly v síle 85—90 k. s., rychlost letounů 80 km, akční radius 3 hodiny. Letouny Etrich se brzo ukázaly nezpůsobitelnými pro polní službu a proto již v srpnu byly nahrazeny německým typem Aviatik 31 a 32 a Rumpler. Rychlost těchto letounů se kolísala mezi 90—100 km, akční radius byl zvětšen o půl hodiny.

Tímto nákupem se vyčerpal finanční potenciál státu tak, že do května 1915 nebylo možno pomýšlet na rozmnožení počtu letek. *)

Teprve v druhé polovině 1915 byly dodány výkonnější typy Brandenburg a Albatros. Koncem roku 1915 působilo na frontách celkem 16 letek. **)

Počínaje rokem 1916 byly měsíčně postaveny vždy dvě nové letky; tím bylo dosaženo ke konci roku celkového počtu 36 letek po 4—6 letounech pozorovacích. U každé letky bylo kromě toho několik málo stíhacích letounů typu „Fokker“.

V roce 1917 bylo v tomto programu pokračováno; v té době bylo postaveno 7 stíhacích letek a bombardovací letka G-101.

Úpornější boj o převahu ve vzduchu na italském bojišti v roce 1918 donutil rakousko-uherské velení k intenzivnějšímu budování letectva. Ale nepřipravený průmysl a hlavně nedostatek surovin byly příčinou, že nemohl být splněn ani dotavadní program. Dalším důvodem byl nedostatek vycvičeného létacího personálu. Pro naprostou převahu dohodových letců na italské frontě přispěly letecké boje ne k snížení nepřátelské, nýbrž vlastní činnosti, k zmenšení bojovnosti rakousko-uherských letců; také hodnota strojů poklesla.

Koncem srpna 1918 bylo v poli 74 letek, z toho 51 divisních pozorovacích „D“, 10 zvědných pro armádní sbory a armády „F“, 13 stíhacích „J“ a 5 bombardovacích „G“. Každá armáda disponovala jedním leteckým etapním parkem s dílnami. *)

Doplňování personálu.

Předvídané doplňování leteckého personálu u několika náhradních letek se brzo ukázalo nedostatečným a musily být proto postaveny nové. Počet jich byl zvýšen do konce války na 25.

Výcvik pozorovatelů byl pro nedostatek letounů převážně teoretický. Také nebyla služba leteckého pozorovatele hodnocena tak jako služba pilota. Prakticky byli pozorovatelé školeni hlavně teprve u letek, a to přímo úkolovými lety nad nepřítelem.

Výcvik pilotů skýtal stále větší obtíže; značné ztráty u letek působily na urychlení výcviku, ovšem na újmu praktického létání, což zavinilo zvýšený počet leteckých nehod. Koncem roku 1916 dosáhl počet vycvičených pilotů čísla 275, pozorovatelů 78. Kromě toho bylo 300 žáků v pilotním a 100 v pozorovatelském kurse. Od počátku roku 1917 bylo vycvičeno průměrně 50 pilotů měsíčně, což stačilo k doplňování počtu asi 500—600 pilotů při ročních ztrátách 100%. Při předvídaném vybudování 100 letek a při počtu asi 1000 pilotů bylo zapotřebí měsíčního doplňku asi 125 mužů. Uskutečnění se však ztroskotalo pro nedostatek letounů.

Nedostatečný výcvik v praktickém létání měl za následek značné ztráty u mladých pilotů. Proto byly zřízeny 3 bojové letecké školy k zdokonalení pilotů výcvik ukončivších; ale ani tím nebyly odstraněny všechny závady, ježto základní výcvik byl nedostatečný.

K nedostatku materiálu se přidružil také nedostatek výběru vhodného personálu jak létacího, tak i odborného. Žádosti osvědčených důstojníků a poddůstojníků o přidělení k letectvu nebyly příslušnými veliteli pozemních jednotek doporučovány, ba často ani nebyly předkládány od pluků dále; týž nedostatek se projevoval v odbornících, potřebných u letek a ve školách (mechanici, zbrojíři, fotografové, radio-mechanici a elektromechanici, atd.).

*) Madarác-Büttner: Die k. u. k. Luftfahrtruppen im Weltkriege.

**) Österreich-Ungarns letzter Krieg.

Doplňování materiálu.

Veškerá tíha opatrování materiálu spočívala na leteckém arsenále s celkovým počtem 12 důstojníků a úředníků a 460 vojáků. Během války byl sice tento počet zvýšen na 210 důstojníků a 4500 mužů, ale ani potom ještě nedostačoval. Skládal se z několika oddělení podle jednotlivých oborů leteckého průmyslu. Prvním úkolem bylo zvýšení výkonnosti již existujících a postavení nových letadlových a motorových továren. Avšak již v roce 1917 se dostavil nedostatek pracovníků, surovin a uhlí, který v roce 1918 při stále vzrůstající převaze dohodového letectva způsobil katastrofální hospodářskou i průmyslovou nemohoucnost. 7 leteckých továren vyrábělo v druhé polovině 1916 a v první polovině 1917 průměrně 72 letounů měsíčně, kterýžto počet stoupl v druhé polovině 1917 na 150. 6 motorových továren dodávalo v téže době po 110, resp. po 125 motorech měsíčně. Tento počet byl dostatečný k nahrazení ztrát letectva, jež záleželo tehdy z 450—500 letounů.

Vrchní velitelství předvíдалo však 1000 letounů koncem roku 1918. Při 2—2½násobném zvýšení výroby mohl být tento plán splněn. Avšak hospodářské poměry znemožnily jeho provedení. Dohodové letouny převyšovaly rakousko-uherské jednak počtem, jednak výkonností; proto bylo zapotřebí přikročit k stavbě vyhovujících typů, čímž již byl stanovený program rozrušen. Poněvadž však vyhovující typ nebyl dodán v dostatečném množství, byly letky nuceny létat na zastaralých typech, utrpěly velké ztráty a počet letounů se podstatně zmenšil.

Aby mohl průmysl vyhovět požadavkům vojenské správy, bylo nutno dodat mu asi 20.000 odborných pracovníků, dostatečný příděl uhlí, mosazi, aluminia, asi 1400 vagonů železa atd. Místo toho se však příděl továrnám neustále zmenšoval, což konečně vedlo k úplnému selhání celé výroby.

Za hlavní důvod neúspěchu rakousko-uherského letectva nutno tedy považovat naprostou nepřipravenost po stránce materiální a průmyslové. A proti té musila vynízt na prázdno i největší obětovnost letců.

Celkový počet vyrobených motorů a letounů:

Rok	letounů	motorů
1914—16	1339	1366
1917	1714	1230
1918	2378	1750
Celkem	5431	4346

K srovnání uvádím výkonnost továren v dohodových státech:

	Francie		Anglie		Italie	
Rok	letouny	motory	letouny	motory	letouny	motory
1917	14.915	23.092	14.421	11.536	4.000	6.300
1918	23.669	44.563	22.106	22.102	6.500	15.000

Celkem letounů 85.611, motorů 122.593.

Organisace velení.

Před válkou podléhalo letectvo dopravnímu vojsku obdobně jako v Německu; ale již v roce 1914 bylo vytvořeno zvláštní velitelství (Kommando der Luftfahrtruppen), podřízené ministerstvu války. Jemu podléhaly náhradní letky a arsenál.

Podle německého vzoru byly letky během války podřízeny leteckým štábním důstojníkům u velitelství armád (Stoluft). Koncem roku 1917 byl ustanoven generální inspektor letectva.

Taktické užití letectva.

Na počátku války byly letky přiděleny vrchnímu velitelství a velitelům armád. Podle vžitého názoru z míru bylo jich použito k zvědným letům všeobecného rázu bez přesně vyznačených úkolů. Teprve během války došlo k rozšíření jeho úkolů podle

zkušenosti z ostatních válčíšť. Ač letectvo zpravodajské dosahovalo 80%, přece hlavní důraz se kladl na výcvik pilotní na újmu služby pozorovatelské.

Ochrana pozorovacích letounů byla řešena tím způsobem, že pozorovacím letkám bylo přiděleno po několika stíhacích letounech, jež měly tuto ochranu zajistit. A je zajímavé, že přes značné zkušenosti a pokroky na západním válčíšti došlo v rakousko-uherském letectvu teprve v roce 1917 k postavení stíhacích letek. Těchto letek bylo užíváno k zabraňování nepřátelské vzdušné činnosti. Podle německého vzoru byly v roce 1918 soustřeďovány vždy v těžišti pozemního boje, pokud to ovšem jejich počty dovolovaly.

Boj o získávání převahy ve vzduchu, vedený dohodovými letci stále většími silami, si vynutil defenzivní užití rakousko-uherského stíhacího letectva, jako byla ochrana pozorovacích letounů, řešená doprovodem nebo sdruženými slabými roji. Rozumí se, že tento způsob vedl k značným ztrátám a opotřeboval stíhací jednotky. K ofenzivnímu použití nebylo proto dosti prostředků.

Celkové ztráty letectva lze odhadnout asi na 358 mrtvých, 148 raněných, 114 nezvěstných, 133 zajatých a 159 zahynulých při haváriích. V tomto výkaze nejsou obsaženy ztráty za první pololetí 1917, takže lze počítati s celkovou ztrátou asi 1000 mužů.

Za první polovinu roku 1918 bylo provedeno celkem v 81 dnech létání 9017 letů, při čemž bylo svedeno 1757 leteckých bojů, což jest 19%. Tedy každý pátý let byl spojen s bojem.

K provádění bombardovacích útoků se rozhodlo vrchní velení dosti pozdě. Tyto úkoly byly zprvu svěřovány pozorovacím letkám, jež byly případ od případu k výpravám slučovány. Při stále stoupajících požadavcích na spolupráci se zbraněmi byly však tyto letky přetíženy tou měrou, že bylo nutno přikročit k vybudování letek bombardovacích. Pro nedostatek vhodných typů byly objednány německé Gothy, do nichž byly vmontovány rakouské motory Daimler anebo Benz. Později byly tyto letky doplňovány také letouny typu 369 a Albatros. Rakouské bombardovací nálety zůstaly však bez vlivu na situaci na italském bojišti.

Zvláštní bitevní letky postaveny nebyly. Bitevní nálety konaly pozorovací a stíhací letouny; leč od poloviny 1917 byly tyto nálety spojeny se značnými ztrátami pro nedostatečné zkušenosti posádek a pro nedostatek vyhovujících typů letounů.

Závěrem lze říci:

1. Možnost využití letounu nebyla včas rozpoznána u nejvyšších velitelství, především v hlavním štábu, ani v době před válkou ani během války. Z toho vyplynul nezájem, který se zrcadlil v rozpočtu.

2. Těžkopádnost rakousko-uherského velení v zhodnocování zkušeností ze západního válčíště; nutnost organisovat stíhače ve svazku byla tam rozpoznána již v roce 1915!

3. Podceňování pozorovatelské služby proti službě pilotní mělo za následek, že se osvědčení pozorovatelé snažili získat co nejdříve diplom pilotní. Tím bylo získáno mnoho pilotů často jen průměrných, zato ztraceno mnoho výborných pozorovatelů. Tento zjev můžeme za války pozorovati také ve francouzském letectvu.

4. Nepřípravenost průmyslu a nedostatečná organisace v zásobování surovinami. S technickou a materiální převahou roste i převaha morální. Jsou tedy všechny nezbytnými složkami k získávání letecké převahy; jedna bez druhé nedostačuje.

Z cizích revuí.

RIVISTA MILITARE ITALIANA, sešit 11/1933.

Podplukovník Garrobe: Několik poznámek k střelbě z pušky na nízkou létající letouny.

Studie autora v 2.—4. sešitě citovaného časopisu (viz Vojenské rozhledy, 9. sešit z r. 1933) dala podnět k odpovědi plk. let. Mecozziho (10. sešit našeho časopisu). V ní se tento důstojník obrací proti tendenci snižovat účinnost palby z letounu a teoreticky vypočítává, že pochoduující prapor, napadený 3 bitevnými letouny s nejmodernější výzbrojí (3 kulomety s rychlostí střelby 900 ran v minutě a 600 půlkilogramovými pumami na letoun), utrpí za 18 vteřin 16% ztrát. U letounů pak je pravděpodobnost zásahu jen 1.7 promile.

Plk. Garrone zkoumá tyto vývoody a dokazuje, že pro letce byly voleny podmínky co nejprůzračnější a nedosažitelné, kdežto pro pěchotu je přísně přihlíženo ke skutečným možnostem, do značné míry nepříznivě skresleným. Letec prý předpokládá u letounů výzbroj, která není dosud ani vyzkoušena, domnívá se, že každá kulometová střela zasáhne prostor, v němž je prapor skryt, soudí, že malá $\frac{1}{2}$ kg puma dá 40 střepin, z nichž všechny padnou do pásma praporu a mohou zranit, a dochází tak k číslu 73.620 střel na úzkou plochu 1000 m $\times$ 80 m, na niž je pochoduující prapor rozptýlen. Autor vyvrací tyto předpoklady a poukazuje dále na to, že by k pouhému neutralisování tak velkého prostoru dělostřelectvem bylo třeba na 3000 ran, vystřelených 6 oddily za 10 minut (při kadenci 4 rány za minutu), při čemž by ztráty stěží dosáhly 16%.

Hustotu palby pěchoty rozkládá letec neprávem na celý vzdušný prostor a zapomíná, že jde o palbu soustředěnou na 3 velké cíle (letouny), a na to, že by teoreticky (podobně jako počítáno u letounu) střelci mohli vypálit 4násobný a lehké kulomety 3násobný počet ran, nehledě ani k možnosti těžkých kulometů. Autor je přesvědčen, že pravděpodobně zasáhne letouny 17% ran a nikoliv 1.7 promile. Nepodceňuje nikterak možnosti letectva a v závěru uznává skvělé výsledky, nemůže však nechat bez povšimnutí teoretické vývoody, které by mohly přes úspěšné praktické zkoušky škodit důvěře pěchoty v její zbraně. B.

Různé zprávy.

Reorganizace protiletadlového dělostřeleckého pluku a nové kanony v SSA.

Podle zprávy „Rivista Militare Italiana“ — březen 1933 byla v severoamerické armádě provedena reorganizace protiletadlových dělostřeleckých pluků.

Pluk má se ve válce skládati z velitelství s pomocnou baterií a radio-stanicí,

z 1 oddílu protiletadlových kanonů,

z 1 praporu protiletadlových kulometů.

Početní stav pluku je stanoven na 73 důstojníků, 1971 mužů, 12 děl, 60 kulometů, 15 světlometů a 15 zvukoměrůných přístrojů.

Oddíl kanonů bude mít 1 baterii o 15 světlometech, 3 baterie po 4 protiletadlových kanonech ráže 3 palce (7.62 cm) a po 4 kulometech.

Kulometný prapor má se skládati ze 4 rot po 12 kulometech.

V poslední době byly s úspěchem vyzkoušeny v severoamerické armádě nové 75 mm protiletadlové kanony T-2 a T-3, jichž lze užiti též k střelbě na rychlé pozemní cíle. Kanon T-2 je třeba před střelbou složit s vozidla, kanon T-3 střílí z vozu. Proti letounům lze střílet s dobrým úspěchem do výše 1800—2000 metrů s rychlostí 18 ran za minutu. B.