

Prezbrojení stíhacího letectva.

Naše stíhací letky dostanou nové, všem požadavkům dne vyhovující letouny, čímž bude zvýšena obranná schopnost našeho letectva. Malá početnost stíhacího letectva vzhledem k úkolům, které je čekají, nutí k tomu, aby svou kvalitou nahradilo počet. Kvalita letectva jest závislá jednak na jeho duchu a výcviku, jednak na jeho materiálu. Dosud mělo naše stíhací letectvo pouze dobrého ducha a velmi dobrý výcvik individuální. Výcvik jednotek trpěl však naprostým nedostatkem materiálu a máme v této věci mnoho co dohánět. Bude proto záhodno, abychom si dobře připravili program výcviku již nyní, aby žádný čas nebyl ztracen, až ty nové letouny budeme v dostatečném počtu skutečně mít. To by se snad zdálo samozřejmé a nevyžadovalo by to zvláštního článku. Píši-li přes to o tom, dělám to proto, že náš polní řád stíhacího letectva má určité nedostatky a neřeší boj větších leteckých formací. Pětičlenný roj jako základní bojová jednotka stíhacího letectva neodpovídá dnešním názorům a musíme si proto uvědomit, jak chceme naše stíhací letky vycvičit, aby byly schopny podat co nejlepší výkon a bojovat úspěšně i proti nepříteli početně silnějším. Na boj velkých leteckých formací nesmí být při tom zapomínáno, i když je snad bude mít jen nepřítel. Okolnost, že konečná fáze boje stíhačů bude vždy bojem jednotlivce proti jednotlivci, nezmenšuje nikterak důležitost správného manévrování rojů, letek i perutí. Jen tehdy, zasadí-li velitel své stíhače na správném místě, v pravý čas a v nejvhodnější sestavě, bude mít naději, že svůj úkol splní co nejehospodárněji a že připraví pro konečný boj jednotlivců takové podmínky, aby byl úspěch zaručen. Aby tak mohl učinit, musí mít jednotky vycvičeny nejen takticky v teorii — to je důležitější pro velitele disponujícího s letectvem —, ale hlavně v praktickém odhadování situace a v manévrování, aby mohl boj začít nebo přijmout v sestavě co nejvýhodnější. Platí-li tato zásada pro všechny zbraně a hlavně pro zbraně s větší pohyblivostí, platí v nejvyšší míře pro letectvo stíhací, které při rychlosti 80—100 m/vt. musí být vedeno co nejbezpečněji a musí manévrovat co nejúčelněji, aby nebylo rozprášeno dříve než by se mohlo uplatnit. Polní řád pro letectvo stíhací tento problém neřeší. Rozeznává dvě základní formace, t. j. proud a sraz, při čemž dává přednost proudu. Z praxe víme, že za nynějšího stavu pojítek a dorozumivacích prostředků u nás je již letka v proudu formací skoro neovladatelnou a že, je-li v této sestavě napadena, nemá velitel ani nejmenšího vlivu na vedení boje. Letka o devíti letounech s třemi tříčlennými roji ve srazu jest již mnohem celistvější a ovladatelnější. Nepřítel nemůže tuto formaci rozrazit tak snadno jako proud a tím jest již dána

záruka, že velitel disponuje svou letkou až do zahájení boje, o čemž může také rozhodovat. O jiných sestavách se náš polní řád nezmiňuje a proto uvádím jednu další. Jest jisté, že sestava letky i jiných jednotek se bude řídit také úkolem, pro jehož splnění letka vzlétla. Ví-li velitel předem, proti komu letí, jak jest jeho protivník početný a jak je sestaven, zaujme ihned takovou sestavu, jaká mu nejlépe umožní provést jeho myšlenku manévru. Letí-li však na neurčito, bude výhodnější, aby zaujal zprvu sestavu, která mu dává co největší možnost překvapení a co největší pohyblivost, aby mohl naráz seskupit své letouny tak, aby při prvním hromadném útoku mohl uplatnit najednou co nejvíc kulometů, aniž by při tom ztratil přehled. Pro ten případ se nejlépe hodí formace odstupňovaná na jednu stranu, hojně používaná ve Spojených státech severoamerických. Tato formace má tyto výhody: 1. Skýtá velmi malý cíl ve směru letu a může proto snadněji uniknout nepřátelskému pozorování; 2. i když byla zpozorována, neprozrazuje hned celý svůj počet, protože se letouny za sebou kryjí; 3. let v této formaci jest velmi jednoduchý, každý pilot sleduje jen letoun, který je před ním, a to mu dává dostatek možnosti pozorovat kromě toho oblohu i terén, nad kterým letí; v jiných formacích piloti většinou nevědí, kudy letí, a utrhnou-li se z jakékoliv příčiny, mohou pro ztrátu orientace přistát na nepřátelském území; 4. přechod z letu odstupňovaného do kterékoliv jiné formace a v kterémkoliv směru nečiní žádných obtíží a dá se provést v nejkratším čase; 5. pohyblivost odstupňované sestavy není skoro vůbec brzděna, změna směru i o 180° se dá provést skoro na místě. Doporučuji proto tuto sestavu cvičit a používat jí co nejvíce. Někdy bude výhodnější odstupňování více do strany, jindy více do hloubky, ale v každém případě je to sestava vhodná pro všechny možné varianty pro boj a i pro základní technický výcvik (pořadová cvičení) v létání v rojích.

Jak jsem již na začátku uvedl, můžeme hodnotit stupeň individuálního vycviku našich stíhacích pilotů jako velmi dobrý. Vzhledem k odlišným vlastnostem nových letounů bude nutno postupovat při používání jich velmi obezřele, aby nedošlo k poškození jich pro neznalost jejich vlastností a aby tyto jejich vlastnosti byly od prvopočátku záměrně uplatňovány pro stanovení taktiky boje. Při každé dodávce nových letounů docházelo dosud vždy k poškození kolika letounů, protože mechanici je dostali do ošetřování, aniž znali jejich zvláštnosti, piloti s nimi létali podle způsobu, jak byli zvyklí na dřívějších typech, a havarovali pak buď při startu nebo při přistání. Toho se musíme vyvarovat tím, že se na tyto nové letouny připravíme, to jest, že od každé letky budou šéf-pilot a vrchní mechanik na několik dní přiděleni VTLÚ., kde mají s těmito letouny již dostatek zkušeností. Tyto zkušenosti se takto dostanou k letkám a tam se musí začít od počátku. Individuální výcvik pilotů — cvičení startu a přistání — stoupání — zatáčky — bojové obraty — průprava pro střelbu a bombardování — souboje — let v rojích — pořadová cvičení ve vzduchu rojů o 3, 9, 14 a 27 letounech a teprve pak výcvik taktický, t. j. řešení úkolů ochrany a zabraňování, rojů útočných a bitevních náletů. Vidíme, že obeznámení s těmito letouny bude trvat dosti dlouho, snad i celé jedno výcvikové údobí. To nás nesmí činit netrpělivými ani v tom případě, dostaneme-li nové letouny jindy než na začátku normálního výcvikového roku a budeme-li musit podle toho výcvikové údobí u stíhacích letek pro ten rok změnit. Je důležitější

změnit eventuálně zaběhnutý pořádek a mít jistotu, že za x měsíců po dodání nových letounů budou stíhací letky úplně připraveny k boji, protože byly systematicky a důkladně ozeznámeny s novým materiálem, než přizpůsobovat leteckou činnost nástupu nováčků a riskovat poškození nového materiálu, protože ošetřující a létající personál s ním nebyl řádně ozeznámen. Stíhací letectvo stálo dosud co do pohotovosti z materiálních příčin za ostatním letectvem. Nyní, když budou materiální nedostatky odstraněny, musí být nasazeno vše, aby byla co nejdříve zaručena pohotovost stíhacího letectva. Všechny ostatní ohledy musí být podřízeny tomuto požadavku a stíhací piloti musí až do dosažení této pohotovosti být uvolněni jen pro výcvik. Na pohotovosti stíhacího letectva závisí činnost všeho ostatního letectva i letecká obrana státu a proto musíme tuto pohotovost zajistit nejen objednávkou vyhovujících letounů, ale též ostatní přípravou stíhacích jednotek.

Letectvo u nás a v cizině.

Podplukovník let. Jaroslav Borecký:

Polské letectvo.*)

Polské letectvo začalo svůj život v r. 1918 zároveň s polskou armádou. Největšími obtížemi v jeho výstavbě byl nedostatek leteckých kádrů a téměř úplný nedostatek leteckého materiálu, škol a průmyslu. V tu dobu byla polská letiště obsazena okupačními armádami německými a rakouskými. Revoluční situace na západě a neúspěchy na frontách uspišly odchod okupačních armád z Polska. Letiště a jejich zařízení, jakož i dílny přešly do rukou malé skupiny polských letců. Nejdůležitější z nich byla letiště v Krakově, Lvově, Přemyšlu, Lublině, Varšavě a v Poznani. Odevzdání letišť a letounů odcházejícími okupačními vojsky nešlo vždy hladce, tak na př. v Poznani bylo třeba zmocnit se letiště mocí, neboť Němci chtěli zničit letadla i hangáry. Od okupačních armád získalo polské letectvo: 9 stíhacích letounů, 100 zpravodajských, 70 školních, 21 opotřebovaných, tedy celkem 200 letounů, a mimo to 232 motorů. Tento materiál byl starý a nehodil se téměř k použití v boji. Ze všech letounů dalo se jich použít jenom 12. Proto v období od r. 1918—1920 bylo třeba kupovat letouny v cizině. V té době bylo zakoupeno:

ve Francii: 161 letounů, 70 motorů, 4000 leteckých pum,

v Anglii: 137 letounů, 80 motorů,

v Itálii: 125 letounů,

v Rakousku a Německu: 88 letounů, 114 motorů.

Tak bylo získáno celkem 386 letounů a 264 záložních motorů. Mimo to se letectvo značně doplnilo letouny, které přivezlo s sebou 7 letek armády gen. Hallera. Současně s touto armádou z Francie přišla i její letecká škola a letecký park. Koncem roku 1918 mělo polské letectvo: 45 pilotů, 38 pozorovatelů, 24 let. techniků. Létající personál, co se jeho bojového výcviku týče, byl velmi rozdílný. Pro charakteristiku různosti důstojnického sboru leteckého ke konci r. 1918 poslouží nám tyto číslice, které udává historie polského letectva:

*) Prameny: Věstník vzdušného flota 1933/12, Moskva. W. Oertzen: Rüstung und Abrüstung, Berlin 1933.