

Z cizích revuí.

REVUE DE L'ARMÉE DE L'AIR, č. 63, říjen 1934.

Kpt. Breyton: Účast marockého letectva v pacifikaci masivu Djebel Sagho a Velkého středního Atlasu v r. 1933.

Lieutenant vaisseau P. Barjot: Válka proti leteckým základnám. Vzdušné síly musí být posuzovány jako armáda, která operuje samostatně v prostředí, jež je jí vlastním. Boj proti vzdušnému protivníkovi se projevuje ve dvou formách, a to v ničení organizovaných vzdušných sil v prostředí, v němž operují, t. j. ve vzduchu, a v ničení jejich základen (letišť). Potření letectva ve vzduchu se může dosáhnout jenom bitvou, a poněvadž letectvo má velkou možnost se boji vyhnout, zůstává ničení leteckých základen, kde jsou letecké síly shromážděné a nepohyblivé, systematickým prostředkem k potírání letectva. K ničení základen pak automaticky přistupuje ničení zdrojů, které vyrábějí a doplňují letecký materiál, t. j. leteckých továren a těžkého průmyslu, a tak se letecká válka rozšiřuje proti celému nepřátelskému území.

Nejúčinnějším prostředkem na ničení pozemních cílů je bombardovací letectvo. Koná své úkoly buď ve dne nebo v noci. Jsou-li tyto útoky konány ve dne a jsou-li vedeny do větší hloubky nad nepřátelské území, musí počítat s reakcí nepřítele, a proto je nutno dennímu bombardovacímu letectvu zajistit ochranu, založenou především na velké horizontální rychlosti. V nočních hodinách jsou možnosti reakce ze strany nepřítele pro špatnou viditelnost malé, není tedy třeba oné rychlosti jako ve dne, zato je však nutno zvětšit dolet, aby se využilo celé noci (tmy).

Tak se objevují dva klasické rozdíly mezi materiálem majícím provádět bombardování:

- horizontální rychlost pro bombardování denní;
- délka nočních hodin (tmy) pro bombardování noční.

Dále se podává historie spojeneckých útoků proti německým letišťům na západní frontě v letech 1914—1918, se zvláštním zřetelem na útoky denní. První etapa denního bombardování začala v srpnu 1914 útokem proti hangárům Zeppelinů ve Frascaty u Met a trvala do konce r. 1916, kdy byly hluboké útoky úplně znemožněny německými stíhači. Pak se obnovilo denní bombardování až teprve koncem r. 1917, kdy byly zavedeny rychlé letouny (anglické DH4 a DH9), a pak znovu v r. 1918 přestalo žít pro nedostatek rychlosti. Příčinou úplného zastavení hlubokých denních bombardovacích náletů byly veliké ztráty, jež utrpěly nezávisle operující anglické letecké síly v červenci 1918. Tak při denním útoku na Mohuč 31. VII., který byl podniknut 12 letouny DH9, musily 3 z nich brzo po startu přistát, 7 jich bylo německými stíhači sestřeleno a jen 2 se vrátily, shodivše své pumy na Saarbrücken, na poloviční cestě k cíli.

Historie denního bombardování je historií převahy horizontální rychlosti, již je dosahováno nejvýkonnějšími motory. Při této snaze se tento materiál rychle vyžívá — rychle stárne. Naproti tomu noční bombardovací letectvo nepotřebuje tak trvalého zvyšování horizontální rychlosti a jeho materiál může mít delší život.

Letiště byla v r. 1914—18 hlavními cíli útoků. Tak nezávisle operující anglické síly shodily za 5 měsíců 550 tun leteckých pum, z toho na německá letiště 220 tun, ostatní pak na vzdálené cíle v nepřátelském území. Z toho vyplývá nutnost OPL. letišť. Pasivním prostředkům této obrany je však až dosud věnováno málo péče.

Pasivní OPL. letiště vyžaduje:

1. Rozmnožení letišť. Bohatá síť letišť určených do hloubky umožňuje rozdělit vzdušné síly na několik menších letišť a zmenšit tak jejich zraní-

telnost. Umožňuje dále časté měnění letišť a ztěžuje tím nepřátelské zpravodajství i útoky.

2. Zřízení letišť klamných. Tohoto způsobu užívají Angličané. Ti používali této lsti („dummy aerodromes“) už za války a opakuji ji po každé při každoročních leteckých manévrech. Tato lest, již se dá dobře užít jak ve dne, tak i v noci, doplňuje předchozí odstavec.

3. Zastírání letišť. Bylo ho rovněž užíváno za války. Je důležité zastřít nejenom stany a zařízení, nýbrž i samy letouny, t. j. pomalovat jejich horní křídla mimikry, což je může udělat těžko rozeznatelnými od okolního terénu.

4. Zmenšení zranitelného povrchu letounů na zemi. Tato věc je až dosud také privilegium Angličanů, kteří si všimli, že letoun se složenými křídly poskytuje menší plochu svého povrchu zranění pumami a střelami než letoun s křídly rozloženými. Válečné letouny Handley Page 0/400, jimiž byla vyzbrojena za války nezávisle operující skupina v Dunkerque, měly skládací křídla. Dnešní typ Handley Page „Heyford“ zachoval touž charakteristiku. V každém případě má dvouplošník více předností než jednoplošník, neboť jeho horizontální povrch neskytá takového cíle střelám dopadajícím kolmo. K tomu ještě přistupuje rozptýlení stanů po letišti.

5. Kryty na letištích. Třebaže má tato věc ohromnou důležitost, není skoro vůbec řešena, neboť kolik je vůbec letišť, které mají nádrže pohonných hmot, dílny a hangáry pod zemí? Námořnictvo chce proti leteckým útokům schovat svůj „mazut“ pod zem, dělostřelectvo chce tak učinit se svým střelivem, jen letectvo věří, že jeho prostředky budou zabezpečeny, když budou na volném vzduchu.

Předpokládalo se sice, že budou na letištích vykopány široké kryté zákopy, kam by bylo možno skryti letouny se složenými křídly, ale i to je řešení jen polovičaté.

Závěry.

Vzdušná válka musí být posuzována s hlediska systému „sil s pohyblivými basemi“, jímž jsou charakterisovány síly operující nezávisle.

Na zemi jsou pozemní vojska stále v dotyku a bitva jest ideálem strategů k zničení organizovaných sil nepřítele. Na moři nebo ve vzduchu je tento ideál zřídka uskutečnitelný. Zničení organizovaných sil protivníka je mnohem méně pravděpodobné. Proto zde nastupují ony systematické útoky na letecké základny, jež přecházejí od útoků vedených na letiště a jejich zařízení k ničení leteckých továren a pak i na celé území protivníka.

Tyto útoky, vedené do hloubky nad nepřátelské území, musí počítat s reakcí nepřítelovou. Dějí se ve dvou alternativách, buď ve dne nebo v noci. Denní akce musí být prováděna za podmínek, jež by znemožnily nebo zmenšily reakci nepřítel, neboť útočník, který je nad nepřátelským územím, je vždy v postavení nepříznivém. Je proto pro denní bombardování základem velká horizontální rychlost, jež by umožnila uniknout nepřátelským stíhačům.

Závěr: Rychlost denních bombardovacích letounů musí se při nejmenším rovnat rychlosti nepřátelských stíhacích letounů.

Rychlost, ne dolet, je tedy činitelem, který určuje při denním bombardování hloubku vniknutí do nepřátelského území.

Naproti tomu noční útoky poskytují možnost vyloučit nepřátelskou reakci, ovšem za podmínky, že jsou vedeny ve větší výšce. Proto není dolet tak tyranský závislý na horizontální rychlosti a může být zvlečen (rozšířen) na celou téměř dobu nočních hodin.

Při nočních akcích určuje tedy hloubku proniknutí do nepřátelského území délka noci.

Všeobecně budou útoky na blízké základny možné ve dne a dovoli svěsti (vyhledati) bitvu ve vzduchu.

Útoky na vzdálené základny, na továrny leteckého a válečného průmyslu, budou možné jen v noci. Při nich k bitvě ve vzduchu nedojde.

Je proto ničení ve vzduchu spojeno s bombardováním denním a noční bombardování s válkou proti nepřátelskému zápoli.

Kpt. Coint-Bavarot: Náčrt materiálního programu pro vojenské letectvo.

Rychlé technické pokroky činí velké potíže při sestavování materiálního programu pro vybudování letectva. Technická zlepšení leteckého materiálu mají mnohdy v zápětí úplný zmatek taktiky. Základem programu má být zásada, zmenšit na možné minimum množství nynějších typů letounů a využít jich k plnění několika úkolů. Podle této zásady se zdá, že může být počet druhů zmenšen na 5:

- stíhací jednomístník;
- stíhací dvoumístník, jehož by se po malé změně dalo použít jako letounu pro denní zvědy, dále jako letounu bitevního a pro bombardování střemhlav;
- pozorovací letoun pro den i noc, kterého by se zároveň dalo použít pro blízké denní i noční bombardování;
- těžký bombardovací letoun (gros porteur), též pro noční zvědy a po malé úpravě též jako letoun bitevní (pro boj ve vzduchu — P. r.);
- zvlášť těžký bombardovací letoun (très gros porteur).

Dále jsou pak popisovány technické charakteristiky, jež by tyto typy měly mít, a pokud jsou podle nynějšího stavu letecké techniky dosažitelné. Jsou také uvedeny hotové konstrukce, které se těmto podmínkám blíží a které jsou buď už ve výzbroji některých armád, anebo na jejich převzetí se už pomýšlí (fotografie).

Historie letectva naloženého na loď (dokončení).

Všeobecné informace:

Výcviková letecká střediska pro záložníky (Les Centres aériens régionaux) byla zřízena ministerským nařízením z 26/II 1934 na pokračování ve výcviku záložního létajícího personálu, aby byl připraven k okamžité hodnotné práci za mobilisace a mohlo ho bez další přípravy býti použito k spolupráci s pozemní armádou.

Bylo organizováno 17 středisk.

Každé středisko má:

- kádr aktivních instruktorů,
- skupinu pozorovací, kde je cvičeno 12 pilotů a 12 pozorovatelů, aby se jich dalo okamžitě použít k vykonávání polní služby,
- skupinu přípravnou, kde se cvičí 15 pilotů a 8 pozorovatelů nebo střelců, nebo radiotelegrafistů,
- školu na zdokonalení záložních důstojníků a podobnou školu pro záložní poddůstojníky a mimo to elementární školu pro technický personál.

Velitelem je aktivní kapitán, který má přiděleny ještě 2 důstojníky záložní. Středisko podléhá veliteli letecké oblasti (la région aérienne) a administrativně je přiděleno nejbližší letecké basi.

Dále následují výcvikové podmínky, práva a povinnosti frekventantů atd.

Letecké manévry anglické v r. 1934 měly ještě za hlavní účel výcvik personálu OPL. Trvaly dva dni (23. a 24. VII.) a denně byly tři fáze operací: k večeru, v noci a na úsvitě příštího dne.

Obránce disponoval 14 stíhacími letkami a jednou letkou zvědnou, celkem měl 180 strojů. Útočník měl 10 denních a 8 nočních bombardovacích letek.

Jako obyčejně byl způsob manévřů skreslen určitými bezpečnostními nařízeními; tak se na př. nesmělo bombardovat z výšek pod 3000 m, k orientaci bylo užito majáků atd.

První večer útočilo na Londýn 36 Gordonů a 21 Hartů; pro přetížení spojovací sítě nebyl žádný útok zachycen. V průběhu noci bylo provedeno 36 individuálních útoků (jednotlivými letouny) na Coventry; kromě 6 byly všechny zachyceny obráncem. Nazítří ráno útočily 3 bombardovací skupiny na letiště; s dvěma z nich svedli obráncovi stíhači boj.

Druhý večer přerušila značná bouře spojení a umožnila jedné části útočnicka dosáhnout cíle. V noci byla znamenitá viditelnost a ta způsobila, že noční bombardovači utrpěli vážné ztráty: z 44 jejich útoků bylo zachyceno buď již před cílem nebo po shoení pum celkem 34. Ráno byla mlha a ta znemožnila start třetiny stíhačů obráncových.

Letounový materiál Spojených států severoamerických. Bombardovací letoun Curtiss-Wright Condor BT-32, dvoumotorový dvouplošník, 1800 kg pum, maxim. rychlost 290 km/hod., dostup 7000 m, tři kulometná stanoviště, umožňující střelbu do všech směrů, vyjímajíc jednu čtvrtinu dopředu dolů.

Stíhací jednomístník Boeing P-26 A, Curtiss „Hawk“ a jiné... Fotografie a náčrtý letounů.

Bombardovací zaměřovač typu Clementi-Goerz.

Bor.

Různé zprávy.

A. A.:

Novinky ve vojenském letectví.

Itálie. 1. Dne 28. X. 1934 byla v Římě otevřena letecká válečná škola, mající zdokonalovat odborné i všeobecné vzdělání důstojníků italského letectva. Tuto školu jsou povinni navštěvovat všichni důstojníci-letci, a to dvakrát: před povýšením na majora a před dosažením hodnosti plukovníka. V prvním běhu, „corso normale“, jsou důstojníci školeni ve vedení „letky“, složené z několika rojů, kdežto v druhém běhu se plně seznamují s vedením leteckého pluku. Tento druhý běh se nazývá „corso di alti studi“. Do normálního kursu, který trvá 2 léta, přicházejí všichni kapitáni, kteří byli již veliteli rojů. Vědecká učebná osnova je omezena na věci nejnutnější. Hlavní osnovou je výcvik odborný, při čemž se věci již známé neopakuji. Probírají se možnosti nových myšlenek v letectvu, předvádějí se nové přístroje, vynálezy a p. Všecky novodobé zeměpisné, statistické, technické a dějepisné důležitosti se posuzují vždy podle toho, mají-li nějaký vztah a význam pro létání a jaký. Činnost a použití letectva

musí probíhat ve všeobecném rámci požadavků národních a současně státní politiky. Praktická cvičení počínají v školních laboratořích a dílnách, potom následují lety, mající zapracovat žáka v provádění strategické letecké služby zvědné, jedné z nejdůležitějších a nejtěžších služeb letectva pro generální štáb italský. Tento způsob školení vede sám sebou k tomu, aby důstojníci poznali souhrn všech zájmů a otázek, jež se mohou za války v moderním státě vyskytnout, a to nejenom se stanoviska války pozemní a námořní, ale i se stanoviska celkové činnosti uvnitř státu v době válečné. V údobí teoretických přednášek vykonají důstojníci instruktivní lety a cesty, jež jsou tak voleny, aby byly v souvislosti s těmi vyučovacími předměty, které jsou právě přednášeny, na př. průmyslový a politický zeměpis atd. Mimo to se zúčastní hlavních cvičení (manévřů) jednotlivých zbraní a musí se také učit nejméně dvěma cizím jazykům. Na konci každého vyučovacího roku jsou žáci podrobeni zkouškám, jichž zdáří výsledkem je podmínkou povýšení.

(Dokončení přístě.)