

# Z cizích revuí.

LUFTWEHR, roč. 1934, čís. 11.

Colyer: Noční průzkum.

Jak již světová válka ukázala, bude překvapení i v budoucí válce jednou z nejčinnějších složek úspěchu. Překvapení se dosáhne především utajením příprav operací. To znamená utajit hlavně pohyby vlastních vojsk. Kromě překvapení mluví pro noční přesuny vojsk ještě další důvod, a to je zajištění jednotek proti nepřátelským útokům leteckým a dalekým dělostřeleckým palbám. Můžeme proto očekávat, že v budoucí válce budou noční přesuny ještě častější než za války světové. Bude to tedy především noční průzkum, který přinese objasnění o situaci a přípravách nepřítele.

Autor pak mluví speciálně o anglickém letectvu, do jaké míry je pro noční průzkum připraveno.

V Anglii koná strategický a operativní průzkum pro HVOA. a pro armády lehké bombardovací letectvo, kdežto pro taktický průzkum a spolupráci ve sborech a divisích jsou určeny pozorovací letky Army Cooperation, každá o 12 letounech.

Nevýhody toho systému vzhledem k provádění nočního průzkumu:

1. Denní bombardovací letectvo se k nočnímu průzkumu vůbec nehodí, neboť jeho mírový výcvik je veden pouze k účelům bombardovacím, a nikoliv zpravodajským. Kromě toho je cvičeno pro létání ve dne, nikoli v noci.

Nočního bombardovacího letectva nelze k nočnímu průzkumu rovněž dobře použít pro jeho malou pohyblivost. Kromě toho základní podmínkou pro noční průzkum je, aby se posádka obeznámila dokonale ve dne s terénem, v kterém má provádět noční průzkum.

Dále lze namítnout, že je pochybné zeslabovat bombardovací letectvo a používat jeho části k jiným úkolům než k bombardování.

2. Co se týká nočního průzkumu pozorovacím letectvem u sborů a divisí (Army Cooperation), nestačí při nynějším počtu 12 letounů na letku, aby současně provádělo průzkum denní i noční.

K nápravě uvedených nedostatků autor navrhuje:

1. Zřídit pro strategický a operativní průzkum zvláštní zvědné letky o 12 letounech, které by obstarávaly průzkum pro HVOA. a pro armády. Protože tento druh dalekého průzkumu obstarávají zásadně jednotlivé letouny a počet denních letů není příliš značný, mohou je letky o 12 letounech provádět ve dne i v noci.

Požadavky na letouny pro zvědné letky: velká rychlost a velký dostup, aby jen stěží mohly být napadeny stíhacím letectvem. Kromě toho potřebují zbraně, dovolující palbu do všech směrů.

2. Počet letounů a posádek u pozorovacích letek u sborů a divisi nutno zvýšit z 12 na 18, při čemž by vždy  $\frac{1}{3}$  letounů byla určena pro noční průzkum. Tato třetina by byla podle potřeby za několik dní vystřídána a konala by pak zase úkoly denní.

3. Je žádoucí vybudovat nový výcvikový systém, v kterém by se posádkám dostalo dokonalého výcviku v nočním pozorování.

Letouny třeba vybavit vším, co usnadňuje noční létání a průzkum, aby mohl býti tento průzkum prováděn i za méně příznivých podmínek, neboť noci vhodných k nočnímu létání je v roce celkem málo. Také fotografování za noci nesmí být opomíjeno, i když se ho nedá použít v takovém rozsahu jako ve dne. Zdá se, že technický pokrok dovolí v blízké době velké rozšíření nočního fotografování. Dále je třeba věnovat velkou pozornost problému osvětlení cílů za noci, jež je možné buď osvětlovacími pumami s padákem anebo reflektory.

Pozorovatelům se musí častěji již v míru umožnit, aby viděli za noci přesuny vojsk všech zbraní a služeb.

Velitelství, dávající nočnímu letectvu jeho úkoly, musí znát dokonale jeho možnosti a obtíže. Proto rozkazy pro noční průzkum musí být jasné, určité a splnitelné. Od nočního průzkumu nemůžeme nikdy požadovat tolika zpráv jako od denního. Proto se musí v úkolech určovat jen věci nejdůležitější a splnitelné. Vyhledávání zpráv nutno omezit na několik málo přesně určených míst, která může letce bez obtíží nalézt, aniž musil bloudit.

Bylo by proto účelné informovat štáby buď tiskem anebo přednáškami v krátkých kursech o možnostech a mezích nočního průzkumu a rozšířit jejich vědomosti o způsobech tohoto odvětví zpravodajské činnosti.

Mjr. Šmíd.

#### LUFTWEHR, roč. 1935, čís. 2.

Organisace letectva evropských států (pokračování). Data o našem státě zřejmě přemrštěná. Zmínka o postavení 7. leteckého pluku v západním Slovensku. Charakter čs. letectva útočný, bombardovacích a stíhacích jednotek bude pravděpodobně použito jednotně od HVOA. k vedení operativních útoků.

Skutečný význam překvapujícího leteckého útoku — La France Militaire — gen. Felix Marie. Přes velký význam letectva se jeho účinek neprojeví tak rozhodně, jak se často mnozí domnívají. Útoky s překvapením mohou být provedeny jen jeden den. A tato krátká doba nemůže mít pronikavý význam pro celou válku, jak víme po zkušenostech ze světové války, kterou ani velké bitvy nezkrátily. Hrozí-li nebezpečí leteckého útoku, nutno se naň připravit, zejména předpokládá-li se, že nepřátelské letecké útoky budou zahájeny bez vyhlášení války.

Pokroky ve vývoji DPL. v cizině — popis nových protiletadlových kanonů.

Letecké útoky a ochrana proti nim. — Coast Artillery Journal. — Spolupráce DPL. se světlomety a stíhacím letectvem. Nové typy francouzských letounů a jejich charakteristika.

#### LUFTWEHR, roč. 1935, čís. 3.

Přehled o vojenském letectvu Číny, Japonska, sovětského Ruska a Ameriky. Uvedeny používané typy letounů.

Letectvo pro strategické zvědy (z Rivista Aeronautica). Význam a úkoly zvědných letek podřízených HVOA., jejich výcvik a materiál, způsob činnosti.

Užití děl v stíhacích letounech (podle La France Militaire). Popis děla a jeho požadované vlastnosti, umístění motorů.

Aktivní OPL. v Itálii — Hübner. Organisaace, velení, materiál a jeho charakteristika.

Technika letecké ochranné přehrady a její zasazení v rámci pozemní obrany — kpt. Thelen.

Letecká ochranná přehrada je složena z ochranných balonů a draků. Má vyhovovat těmto podmínkám:

Její zasazení musí být nezávislé na síle větru, její jednotlivé články musí být snadno zasaditelné, nesmí být snadno rozpoznatelná v prostoru, má být necitlivá proti počasí a palbě, odolná, snadno přenosná, rychle obnovitelná, její výroba musí být levná.

Balon a drak se chovají při větru různě, neboť balon má největší dostup při bezvětrí, kdežto drak při největším větru. u balonu končí činnost při rychlosti větru 10 m/sec, u draku teprve vlastně začíná.

Balon má vlastní vzestupnou sílu, při vypouštění není závislý na větru (v malých výškách je obvykle vítr velmi slabý). Ve velkých výškách silný vítr jeho vzestupnou sílu ovšem zmenšuje. Každý článek přehrady nutno vypouštět zvlášť. Ochranných balonů se užívá jen v noci, neboť ve dne lze je dobře vidět a jsou snadno zranitelné. Pro vlastní vzestupnou sílu byla dosud balonu dávana přednost.

Drak. Při zemi bývá obvykle bezvětrí, proto nutno užívat buď balonu, katalpuly nebo rakety, aby drak dosáhl určité výšky se silnějším větrem. Zato je málo zranitelný proti střelám, málo viditelný, takže ho lze používat i ve dne. Váha draku jest asi 200 g na 1 m<sup>2</sup>. Při rozměrech 40—50 m<sup>2</sup> tedy 10 kg, k tomu váha kabelu asi 18 kg. Clona 50 draků po 40 m<sup>2</sup> chrání 4 km<sup>2</sup> do výšky 2000 m. K tomu je zapotřebí asi 3 hodin a 100 mužů.

Kabel jak u balonů, tak u draků musí být nejméně 5 mm silný, aby odolával nárazu letounů. Při obraně objektů nutno často měnit sestavu; proto složení, přeprava a znovupostavení přehrady musí být rychlé. Nizký výrobní náklad se zajistí seriovou výrobou.

Ve válce se bude užívat obou prostředků. Ježto balonů lze používat jen v noci, draků pak stále, bude výhodné, když ochranná jednotka bude složena ze dvou oddílů draků a z jednoho oddílu ochranných balonů.

#### Různosti:

Francie. Letoun Bloch 200 bude nyní stavěn seriově v továrnách Potez, Hanriot, Loire, Société Aérienne Bordelaise a Breguet.

Anglie. Ve voj. stud. ústavě jsou zkoušeny nové jednomístné stíhací letouny, a to jednoplošník Bristol 133, motor 650 k. s., Mercury VI S, zasouvací podvozek; dvouplošníky s motorem Rolls-Royce 650 k. s., Goshawk, Westland, též motor, umístěný za pilotem, Blackburn, též motor, Gloster F7-30 s motorem Bristol Mercury VI S 650 k. s. a Hawker High Speed Fury s motorem Rolls-Royce Goshawk 650 k. s. Letouny mají dosáhnout rychlosti 480 km/hod. Typem, který zvítězí, bude vybavena jedna letka na zkoušku, aby se prokázala jeho výkonnost a použitelnost v polní službě.

Dále se tam konají pokusy s americkým lehkým bombardovacím letounem 2 E Northrop 715 k. s. Wright Cyclone. Maximální rychlost 360 km/hod., normální 265 km, 500 kg pum, dolet 2400 km, 3 kulometry, spodní vysouvací věž.

Francie. Vláda věnovala cenu 10 mil. franků na francouzský motor na těžký olej. S motorem se musí překonat rekord na trati 10.000 km při průměrné rychlosti do hodinu 150 km. Bude-li použito licenčního motoru zahraničního, snižuje se cena na polovinu.

H.