

Z cizích revuí.

BULLETIN BELGE DES SCIENCES MILITAIRES, roč. XV. (1934), prosinec.

Les possibilités actuelles de notre aéronautique militaire. (Pplk. letec Hugon.)

Autor se snaží v tomto článku zvážit, zda jakost a počet leteckého materiálu a výevik a výkony leteckého personálu odpovídají požadavkům, které jsou kladeny na belgické letectvo v mezích potřeb obrany státu.

Výkon letectva, jako každého bojového prostředku, závisí, nehledíme-li na výevik personálu:

- na jeho technických možnostech,
- na různých vlivech, které omezují jeho činnost,
- na jeho množství a
- chování a opatřeních nepřítele.

I. Technické možnosti.

Pozorovací letectvo.

1. Pozorovací balon umožní umístit pozorovatele do výše 2000 m, kde může stále a nepřetržitě pozorovat, použít dalekohledu, rychle a jistě dodat zprávy. Nevýhodou je omezená dohlednost, uvážíme-li, že je možno jej vypustit nejbližší 5 km od fronty a že za jasného počasí vidíme na 12 km a při tom jen svahy přivrácené.

2. Letoun může pozorovat i v hloubce nepřátelského území. Jeho obranou je rychlost, snadná ovladatelnost a výzbroj. Nutno uvážit, že nepřítel bude pochodovat v noci; ve dne se bude skrývat v osadách, anebo se bude pohybovat v útvorech rozčleněných. Přinést přesnější zprávy o takových jednotkách vyžaduje stálého a každodenního výeviku. Hlavním úkolem letce je umět pozorovat, a ne přestávat na pouhém řízení letounu. Na otázku, zda Belgie má vhodný materiál pro denní i noční pozorování, odpovídá pisatel kladně, neboť nejnovější pozorovací letoun dosáhne v 5 minutách 5000 m výšky, rychlosti více než 300 km/hod. a může zůstat ve vzduchu 3 hodiny, t. j. provádět průzkum na 400 km za frontou. Každý letoun má bezdrátovou telegrafii.

Mimo pozorování může být pozorovacímu letectvu svěřeno i útočení na pozemní cíle; stává se tak výjimečně, často to bývá sebeobětováním.

Velkým nebezpečím je nepřátelská OPL. Děla nejsou škodlivá pod 2000 m, zato se do této výšky uplatní kulomet a někdy i palba z pušek, která má lepší výsledky (při nižších polohách 33% proti 18%).

Stíhací letectvo.

Je to zbraň ofensivní i defenzivní, pro den i pro noc. Letoun se velmi rychle — zvláště jednomístný — opotřebuje. Nynější belgický stíhací letoun může dosáhnout v celých 9 minutách 5000 m a zůstat ve vzduchu 2 hodiny. Pro malou zemi, jako je Belgie, je třeba mít:

velmi rychlé letouny a

hojnost letišť,

aby stíhací letectvo mohlo zasáhnout včas a se soustředěným úsilím při obraně nějakého místa.

V budoucnou změni bezdrátová telegrafie v letounu i jeho použití. Velitel pak bude moci řídit boj ve vzduchu tak, jak se řídí boj jednotek pozemních.

Stíhací letoun jednomístný má značné nevýhody; je slepý a nechráněný vzadu i v bocích. Musí proto omezit svou činnost na působení v blízkosti vlastních linií a bude jej třeba nahradit letounem dvoumístným nebo i vicemístným. Je třeba nalézt dvoumístný letoun, který by měl podobné vlastnosti, jako má jednomístný: rychlost, stoupavost, ovladatelnost. Pisatel se zdá, že jejich dvoumístný stíhací letoun, který dosáhne snadno v 5 minutách 5000 m, urazí až 360 km/hod. a je snadno ovladatelný, je hledaným typem.

Dvoumístný stíhací letoun má hlavní úlohu v noci.

Letectvo bombardovací.

To je vlastně dalekonosné dělostřelectvo velkého účinku. Ve dne, kdy nepřátelské stíhací letectvo je činné, musí být pohyblivé a ozbrojené, aby mohlo bojovat. Nejlépe se brání, když je seskupeno, a tím, že organizuje vzájemnou bočnou palbu jako v pozemní obraně. Je třeba být opatrným před účinky pozemní OPL. nepřítel, proto třeba chráněné prostory překročit rychle a vysoko. Denní bombardovací letoun může dosáhnout 370 km/hod. a unést 1000 kg.

Noční bombardovací letoun nemusí mít takové obavy z útoku nepřátelského letectva, ani obavy z pozemní OPL.; proto jeho pohyb může být pomalejší, za to může zvýšit svou únosnost.

Civilní letectvo může být velmi snadno přeměněno v bombardovací. To velmi dobře pochopilo Německo, kde jsou v používání tyto letouny:

Heinkel 70 B, 377 km/hod., 900 kg náklad, akční radius 1000 km; může ho být užito nejen pro denní bombardování, nýbrž i jako stíhacího;

Junkers 52 3 motory, 286 km/hod., akční radius 1000 km, užiténá nosnost 3790 kg;

Junkers 38, 226 km/hod., akční radius 1200 km, užiténá nosnost 12.200 kg;

Junkers Ju 60 L, 283 km/hod., akční radius 1100 km, únosnost 1000 kg;

Messerschmitt U 28, 255 km/hod., akční radius 1900 km, únosnost 1970 kg;

„DOX“, 12 motorů, 210 km/hod., akční radius 2800 km, únosnost 23.000 kg;

D XVII (Fokker z Holandska) dosáhne až 360 km/hod.

Všechny tyto letouny mohou být vyzbrojeny až 8 kulometry a 1 malým dělem. Pisatel poukazuje na to, že cizí letouny mohou bombardovat cíle ležící dále než 500 km, kdežto belgické jen do vzdálenosti 200 km.

Přesnost bombardování se značně zvětšila různými zaměřovači, ač i tak je nutno počítat se značným rozptylem, který však nikdy není tak velký, jako je rozptyl dalekonosných děl na konci jejich donosnosti.

Co se týče únosnosti, mohou 3 letky o 9 letounech s únosností 400 km ve dvou náletech vypustiti na cíl množství střeliva, které se rovná dennímu palebnému průměru 1 děl. oddílu 75 cm kanonů. Přibližně touž kapacitu má asi 10 civilních letounů. 10 kg puma má asi týž účinek jako střela 105 cm děla, 50 a 100 kg pumy mají účinky větší, než střela 155 a 21 cm děla. Velkého účinku a hlavně zmatku dosáhnou pumy zápalné (budou-li hromadně vrženy na nějaké město). Doporučují se zápalné pumy časované, které vybuchnou až za určitou dobu po odletu letadel a způsobí strašné spousty.

Výkon letectva je závislý hlavně na materiálu. Jen materiální a technickou převahou můžeme nabýt vrchu nad letectvem nepřítele, čehož nelze dosíci ani hrdinstvím, ani obětmi letců.

Autor uzavírá, že je třeba zlepšit belgické letectvo bombardovací a stíhací, a připomíná, že bude-li mít Belgie dostatečné prostředky na odvetu za nálety nepřítele, rozmyslí si nepřítel podnikat útoky na Belgii.

Bojové letectvo.

Takové letectvo Belgie nemá. Mají je některé velmoci, i Němci se jím obírají. Předvídá se jeho akce od počátku koncentrace sil; bude útočit na pozemní síly kulometry a granáty. Pomýšlí se na dva typy letadel; lehká a těžká. V r. 1918 Němci použili obrněných letadel typu „Junkers“, zejména za bitvy na Mont Kemmel.

II. Co působí na činnost letectva.

Na činnost letectva mají vliv:

podmínky atmosférické,
letišť a letecké základny,
zásobování, doplňování a obnovování materiálu.

Špatné počasí, hlavně zamračené, není dnes už velkou překážkou, ba naopak se ho využívá. Strach ze zabloudění je překonán využitím radiogoniometrie.

Metodická, svědomitá práce ve vzduchu vyžaduje pozemní organizace dobře uspořádané, dobře organizovaného spojení a zásobování, aby se tak mohlo nejvíce využít možnosti leteckých jednotek. Jedním z důležitých požadavků jsou dobře upravená a četná letiště, hodící se pro letectvo všech druhů. Je třeba pamatovati na dobrou organizaci základen, na učenění letišť do hloubky, na jejich úpravu, na dobré spojení navzájem tak, aby si různé letectvo mohlo navzájem vypomáhati a využívat svých výsledků.

Problém zásobování, doplňování a obnovování je velmi důležitý a nutno jej připravit již v míru. Je velmi důležité, zvláště pro malou zemi, udržovat materiál na úrovni co nejvyšší, připravit mobilisaci leteckého průmyslu a shromáždit potřebné suroviny.

III. Chování a opatření nepřítele.

Autor předvídá tři možné případy zásahu nepřítele (Německo): buď tak jako v roce 1914, nebo prudký útok zmechanisovanými jednotkami, anebo tak, jak to předvídá gen. Douhet, t. j. počáteční útok leteckými silami.

Autor článku studuje, jak by se v těchto případech uplatnilo letectvo. Proti zásahu motorisovaných sil může letectvo pumami a kulometry útočit na jednotlivé kolony rychlých jednotek; snad je nezastaví, avšak přece zpomalí jejich pohyb.

Proti náletům bitevního letectva nutno se bránit:

jednak tím, že se vyhneme zničení letectva na letišti obsazením hojných improvisovaných letišť pomocných,

jednak včasným protiútokem vlastního stíhacího letectva, jehož cílem nemůže sice být zničení nepřátelského letectva, nýbrž jen způsobení ztrát a donucení nepřítele k opatrnosti.

V závěru soudí autor, že belgické letectvo je s to splnit úkol, který mu pří náleží v obraně státu, a upozorňuje, že se lidé, kteří se domnívají, že útok stovkami nepřátelských letadel najednou na Belgie není možný, mýlí. Necht' vzpomenou, že ke konci světové války měli Němci více než 8000 osob létajícího personálu, Anglie 21.171 letounů, a kdyby válka trvala o 6 měsíců déle, měla by jich na 50.000, a že Německo má dobrých 50 továren, které mohou dodat 2000 letadel za měsíc. Zdůrazňujeme potřebu mít jak kvalitní materiál, tak i odvážný, svědomitý a dobře vycvičený létající personál.

Pplk. gšt. J. Fetka.

LUFTWEHR, ročník 1935, čís. 5—6. (Dokončení.)

Michel: Úvahy o vodním bombardovacím letounu. Les Ailes, duben 1935.

Německá letecká armáda. Vrchní velitel letectva gen. Göring, zároveň ministr letectví. Letectvo zaujímá 6 oblastí (okresů): Kralovec, Berlín, Drážďany, Münster, Mnichov, Kiel. Uvedeni jsou velitelé jednotlivých oblastí.

Aktivní obrana proti letadlům. Zpráva o cvičení v pevnosti Knoxu. Výtah z The Coast Artillery, leden 1935.

Lindbland: Nutnost DPL. při obraně důležitých středisk. Výtah z Militär Tidskrift, březen 1935.

V článku jsou uvedeny soudobé názory na užití bombardovacího letectva na počátku války. Při OPL. nestačí samo stíhací letectvo. Pravděpodobnost zásahu DPL. stoupla z 0'003% ve světové válce asi na 4% dnes. Má-li být nějaké středisko účinně chráněno, musí být vybaveno DPL., jehož účinnost musí být doplněna kulometnými jednotkami proti útokům letem střemhlav, jež se stále více uplatňují.

Japonsko: Prostředky OPL. a jich popis. Výtah z Technika a Vooruzenie, únor 1935.

Feuchter: Nová hlediska při stavbě bojových letounů v Anglii.

Kdežto dříve se kladl důraz na jejich rychlost a předvíдалo se užití jich k zpravodajským úkolům, hlavně v koloniích, vyznačují se nejnovější typy značnou účinností pum nebo torped (kolem 700 kg). Budou tedy i koloniální letouny znamenat výhodné zesílení letecké armády.

—8.