

Z cizích revuí.

LUFTWEHR, 10/1935.

M. F.: Boj ve vzduchu při velkých rychlostech.

Tento problém se dotýká mnohých otázek pro útočníka i pro obránce, jako jsou výzbroj, konstrukce letounů, velení a organizace velkých svazků a m. j.

Dnešní letouny mají rychlost asi dvakrát větší než letouny za světové války. To znamená, že prolétnou určitý prostor za polovinu času. Doba na pozorování je tedy rovněž o polovinu zkrácena.

Stíhač, který zjistil nepřátelské bombardovací letouny před sebou, musí počítat s pronásledováním na delší vzdálenost. Počet možných útoků v daném čase a prostoru bude mnohem menší než dříve.

Stíhačka proti několikamístníku: Graficky lze odvodit, že boj stíhače přilétávajícího z 200 m kolmo na bombardovače trval dříve až do okamžiku, kdy se stíhač dostal pod ocas protivníka, celkem 7 vteřin. Dnes to bude trvat toliko 3 vteřiny, což k účinné palbě naprosto nestačí. S větší vzdáleností boje a s větší rychlostí se zvětší nutné opravy a zmenší pravděpodobnost zásahu. Obratnost stíhaček, jejichž váha se zdvojnásobila, je mnohem menší než dříve. Proto je pravděpodobná větší možnost srážek. Protože počet okamžiků vhodných k účinné palbě je menší než dříve, nutno to vyvážit buď mohutnější palbou kanonovou nebo větším počtem malorázových kulometů.

Co se výzbroje několikamístníků týká, navrhuje autor zvláštní zbraně střilející do strany a odůvodňuje to tím, že zbytečně letoun zatěžují a zmenšují jeho rychlost. Jejich palba je nepřesná (veliké snesení střel větrem). Stačí, je-li několikamístník vyzbrojen dozadu (hlavně dolů) a dopředu. Konečně je palba do strany zbytečná také proto, že prý při dnešních velkých rychlostech nemůže útočit najednou na jednoho bombardovače více než 1 stíhač. Současný útok více stíhačů na jeden letoun prý nebude možný. U bombardovačů hlavní obrannou zbraní bude rychlost. Aby palba dozadu byla u několikamístníků usnadněna, je třeba hledat nové cesty v konstrukci (konstruovat je na př. bez ocasu).

Stíhač proti stíhači: Protože dnešní veliké rychlosti znemožňují akrobacii v boji, je třeba hledat novou taktiku boje stíhačů mezi sebou.

Skupinový boj a tvary:

Autor pochybuje, zda se v budoucnu dá boj stíhačů ve větších skupinách řídit. Soudí, že se boj stíhačů stejně jako za války zvrhne v boj rozptýlených jednotlivců. Radiem lze sice posádkám vydávat rozkazy pro manévry, ale jen do okamžiku střetnutí.

Bombardovači musí volit takový tvar, který využívá co nejlépe vlastních paléb a při tom ztěžuje útok stíhačů (úzký tvar, členěný do výšky).

Zmenšená manévrovací schopnost těžkých stíhacích letounů nutí k tvarům pružným.

Za účinný způsob boje stíhačů proti několikamístníkům považuje autor vrhání časovaných pum.

Poznámka: V článku samém se častěji vyskytují tvrzení, která si navzájem odporují.

Vývojové tendence v bojovém letectvu.

(Z přednášky sira Pettera, předsedy Petters Ltd.)

Cílem letecké války jsou životní centra nepřitele. Vyhraje ten, kdo bude mít volnost jednání a při tom se dovede ubránit nepřátelským útokům.

Bombardovací letectvo není jen zbraní ofensivní, ale slouží i obraně, neboť může neutralisovat nepřátelské letectvo a provádět účinné represálie.

Pokroky v létání bez vidu umožní bombardovací útoky i za špatného počasí, kdy obránce nebude dobře moci uplatnit své obranné prostředky.

Hlavním požadavkem pro bombardovače je co největší rychlost. Poměr rychlostí se stává nepříznivým pro stíhače, neboť je mnohem menší, než byl za války (dříve 140:180, dnes 350:400 km).

Záložní personál a nový materiál ve francouzském letectví.

Moderní letouny s velkými výkony činí mnohem větší požadavky na personál. Podle toho je třeba zdokonalit výcvik a doplňování vojenských záložních pilotů.

Pilotů vycvičených ve voj. činné službě je málo a z těch ne všichni najdou pilotní zaměstnání civilní.

Cennou a mohutnou zálohou pro voj. letectvo mohou být letci sportovní. Pak je ovšem nutno sportovní letectví náležitě rozvinout a organisovat. Nesmí se státi, že vycvičený sportovní pilot narukuje k trénu. Kromě pilotů nutno se postarat také o zálohu specialistů (mechaniků, radiotelegrafistů a j.).

Dalším reservoiřem je personál civilních leteckých společností — ten je třeba udržovat ve voj. výcviku.

Výcvik záložníků je problém velmi vážný. Musí se jim dostat dokonalého výcviku, aby mohli spolehlivě řídit nejmodernější vojenské letouny jednotlivě i ve skupinách, za špatného počasí (bez vidu) a na velké vzdálenosti. Mají si osvojit všechny taktické a bojové novosti v stíhacím a bombardovacím letectvu a proto je třeba zařadit je též k voj. jednotkám během manévřů.

V posledním roce byli let. záložníci rozděleni do 3 kategorií.

Do třídy A patří piloti, s kterými je možno počítat ihned při mobilisaci, do tříd B a C patří méně pokročilí. Záložníci třídy A mají předepsáno 30 hodin letu; je však nutné zvýšení na 40 hodin. Létají v menších skupinách s bojovými úkoly.

Protože ani tento výcvik nestačí pro bojové letectvo let. armády, bude účelné, aby záložníci byli přiděleni k leteckým jednotkám určeným pro spolupráci s pozemními vojsky (k pozorovacímu letectvu), vybaveným snáze ovladatelnými letouny než letectvo bojové.

Pouze vybraní a nejzpůsobilější záložníci z třídy A budou povoláni k letectvu bojovému. Těmto je však nutno při výcviku věnovat zvýšenou péči a zvláště je cvičit.

Letecké manévry u Warnemünde.

Účelem těchto prvních něm. let. manévřů, provedených 24. a 25. srpna, bylo vyzkoušení práce větších let. svazků a skupin. Cvičení se zúčastnilo též dělostřelectvo p. l., hlásná a varovací služba. Noční cíle byly zatemněny.

Podrobný popis cvičení v prostoru u Warnemünde je uveden v předcházejícím článku na str. 259 a dal. K tomu lze podotknouti, že útok 25. září, doprovázený dvoumístníky, překvapil obránce úplně. Dvoumístníky napadly při tom za nízkého letu

kulometnou palbou obsluhu baterií p. 1. a letiště modrých stíhaček. Přesto se OPL. podařilo při odletu sestřelit jim 3 bojové letouny.

Aby rozhodčí nebyli odkázáni jen na nedokonalé pozorování se země, letěli též v rychlých letounech se skupinami a signálními raketami oznamovali velitelům jejich ztráty.

Sestřeleným letounům nařídil pak velitel výpravy radiofonicky ihned návrat; při jednom útoku bylo vzato za podklad, že radiové spojení země se stíhači ve vzduchu selhalo. V náhradu za to byli stíhači do ohroženého úseku řízeni optickými signály, které udávaly přibližně směr, počet a výšku útočníka.

Cvičení ukázalo vysoký stupeň výcviku všech zúčastněných složek; ač ho bylo dosaženo v tak krátké době, snese srovnání s každým letecky vyspělým státem.

Pozn. rec. Podle jiných pramenů byly za cvičení získány tyto poznatky:

Výcvik pilotů stíhacího a nočního bombardovacího letectva není dosud na žádoucí výši. Ani velitelé stíhacích letek nemají dosud tolik praktických zkušeností, aby mohli řídit bez závad výcvik svých jednotek. Je vidět, že Němci na určitou dobu jsou handicapováni proti jiným státům a že skrytý nelegální výcvik nemůže nahradit soustavný výcvik u regulérních vojenských jednotek.

Bombardovací letecké jednotky používaly při cvičení letounů Ju 52 a Do 23, stíhací jednotky užívají letounů He 51.

Nevýhodou typu He 51 je jeho malý akční radius (1 hodina na plný plyn). Překvapující je technická pohotovost na letištích, neboť stíhací perut' od přistání do nového startu potřebovala toliko 12 minut času. Rychlé naplnění nádrží pohonnými hmotami bylo umožněno dokonalým vybavením letišť. Na letištích je několik menších pojízdných cisteren a velká podzemní nádrž s centrální elektrickou pumpou, dovolující současné plnění většího množství letounů najednou.

Dokonale je organisována a vycvičena OPL., a to jak pasivní, tak i aktivní. Hlásná služba je úplně vybudována již v míru.

Oddíly DPL. jsou těžké a lehké.

Těžké oddíly mají po 3 bateriích 8.8 cm kanonů, po 4 dělech a 1 baterii 150 cm světlometů o 9 světlometech.

Lehké oddíly mají po 2 bateriích 2 cm kulometů a po 1 baterii 3.7 cm autom. kanonů.

Pluk DPL. má 2 oddíly těžké a 1 oddíl lehký.

DPL. má centrální elektrické velicí přístroje, které provádějí automaticky zaměření a vypálení. DPL. zahajuje střelbu na 6 km. Naslouchací přístroje zachytí letoun na vzdálenost 8 km.

Francouzský letecký průmysl a jeho ochrana proti letounům.

Snaha uchránit francouzský letecký průmysl proti let. útokům vedla k jeho rozptýlení a přeložení továren hlouběji do nitra státu, na jih od Loiry. Autor soudí, že při rychlostech dnešních bombardovacích letounů ani veliká vzdálenost nezajišťuje již cíle proti útokům.

Bezpečnější ochrany leteckých továren lze dosáhnouti umístěním jich pod zemí, jak tomu bude u Amiotovy letecké továrny v Candebe. Tato továrna na rozloze 215 ha má být umístěna skrytá ve svazích 80 m vysokého kopce. Přímou u kopce je letiště.

Doporučuje-li autor umístění let. továren pod zemí, nesouhlasí zato s podzemními hangary na letištích, neboť se domnívá, že při zničení povrchu letiště zůstanou letouny v podzemních hangárech zablokovány a že se jich nedá po delší dobu použít. Kromě toho je to zařízení příliš drahé.

Mjr. let. Jan Šmíd.