

Stíhací letectvo — myšlenky mladých.

Z pera našich známých pracovníků vyšlo již i na tomto místě mnoho odborných pojednání o taktickém použití stíhacího letectva. Dosud však jsme postrádali osvětlení podrobností boje stíhačů, v čemž i náš polní řád stíhacího letectva je velmi kusý.

Po účelném zasazení stíhacího letectva musí následovat bezvadné provedení úkolů piloty, kterým je naprosto jasné, jakým způsobem si mají počínat, a kteří jsou přesvědčeni, že mohou jeden na druhého úplně spoléhat.

Máme v našem letectvu povolanejší, starší důstojníky, odborníky na slovo vzaté. Ale bude snad prospěšné, budu-li tlumočit i názory mladších důstojníků stíhačů. Touto cestou můžeme vyjasnit své rozpory a získat poučení.

Uvedu stručně, jak bych si představoval výstroj a výzbroj stíhacích letounů, výcvik pilotů a různá jiná opatření.

A. Výstroj.

1. Všeobecně.

Bohudíky mizí doba, kdy i jednotlivé letouny stejného typu měly různé polohy benzinového kohoutu a pojistných páček kulometových spouští, což mohlo snadno býti příčinou nehody. I držadla na usnadnění vstupu do letounu a výstupu z nich jsou tak umístěna, že nemohou býti příčinou zranění při nehodě.

2. Radiotelefon.

Jeho potřeba pro účelné a úsporné zasazování stíhacího letectva podle pokynů LOD. a pro velení v roji je prokázána; radiotelefon nebude jistě chybět v žádném letounu.

3. Kyslíkový přístroj.

Při provádění úkolů a v boji bude velmi často nutno měnit prudce výšku letu. Stoupavost moderních letounů dovoluje střídání výšek přízemních s nejvyššími dostupnými ve velmi krátké době.

Je tedy nutný požadavek, aby konstrukce kyslíkového přístroje dovozovala odložit jej a opět jej rychle nasadit, aby se zásoby kyslíku pokud možná šetřily. Při tom musí být náústník tak řešen, aby pilota příliš neobtěžoval a nepřekážel ve výhledu. Měl by patřit do výstroje letce i z důvodů pohotovostních, poněvadž si jej letec přizpůsobí tvaru svého obličejce, nehledíme-li již na požadavky hygieny.

4. Nádrže.

Nádrž pro pohonné hmoty je dosti veliká, je tedy i značná možnost zásahů. Čteme-li ličení válečných letců, vidíme, že velmi často byla nádrž prostřelena a letoun byl tím donucen k přistání, nebo se i vznal. Myslím, že nepříliš citelné zvýšení váhy pro zesílení nádrže se vyplatí svými výhodami.

5. Plynová maska.

Plynovou masku pro letce lze kombinovat s kyslíkovým přístrojem tím, že se odloží kyslíková hadice a přišroubuje filtr. Pak by ovšem brýle nesměly být opatřeny ventilačními otvory.

Nebo by to mohla být zvláštní plynová maska letecká, která by se dala i za letu neprodyšně připevnit tak, aby nedosedala na kuklu.

Jest ovšem nutno uvážit nutnost takové zvláštní masky. Bude-li letec nucen startovat na letišti plynem zamořeném, může tak učinit v masce normální. Bude-li ve vzduchu, může na znamení „Letiště zamořeno plynem“ přistát na pomocném letišti nebo nasadit normální masku.

6. Zrcátko.

Mělo by se přikročit k opětnému zavedení zrcátka před pilotem, aby měl možnost pozorovat dozadu bez ohlížení, které je dosti obtížné. Bude to velmi výhodné nejen při létání v rojích a při přistávání, ale hlavně v boji, kdy zrcátko stíhači dovolí během útoku zjistit, zda není ohrožován.

7. Blok na hlášení.

Výjimečně může býti důstojníku stíhači svěřen úkol pozorovatelský tam, kam nemůže proniknout letectvo pozorovací. I při provádění svých normálních úkolů může učinit důležitá pozorování.

Musí tedy mít po ruce vhodný blok s připevněnými náramkovými hodinkami, kam by zaznamenával svá hlášení, náčrty a poznámky. Každý lichý list by byl opatřen na rubu indigovou hmotou, aby druhý list byl kopií. Pod každou dvojici listů by se podkládala otočná plechová vložka, aby nenastal průpis i na dalších listech. Na pravé straně by byly zástrčky pro tužku obyčejnou a barevnou a ty by byly proti ztrátě zajištěny motouzem. Připevnění bloku na pravém stehně vyhovuje velmi dobře.

K pozorování ruchu na komunikacích a v osadách z velkých výšek je často výhodné použít dalekohledu, jímž se při zavřeném plynu dá zjistit i to, co by očím uniklo. Nelze ovšem užít dalekohledu k objevení letounů a k zjištění jejich státní příslušnosti, neboť je obtížné dostat je do zorného pole a udržet je v něm. Tyto skutečnosti jsem si ověřil prakticky.

8. Schránka na mapy.

Rádi bychom uvítali, kdyby sedadlo pilota bylo opatřeno schránkami na mapy upotřebené a na mapy, kterých pilot teprve použije. Jistě zná každý pilot, jak mu bylo, když potřeboval další mapu a s neveselými pocity zjistil, že se mapa, o které byl přesvědčen, že ji má pod sebou, někam zatoulala. Nebo když ji vylovil po nadlidské námaze v takovém stavu, že lze skutečně mluvit o eskamotáži, podařilo-li se mu ji s použitím jediné volné ruky, obzvláště v zimních rukavicích, rozevřít a vhodně složit. Mapa byla pak brzo roztrhaná, zašpiněná a promaštěná. Je to velmi mrzuté, když si pilot mapu vykoloroval a upravil pro letecké účely podle své individuality a pak vidí svou sbírku map RČS. ochuzenu.

9. Padák.

Jediné vhodné pro pilota je padák na záda. Z důvodů pohotovostních (náhlý start, hlavně při napadení letiště) bylo by záhodno, aby nebylo nutno popruhy provlékat, nýbrž aby se spínaly patentními uzávěry. Budou výhodné i pro rychlé odpoutání od padáku po seskoku za silného větru nebo do vody.

B. Výzbroj.

Normální výzbrojí moderního stíhacího letounu jsou dva až čtyři kulomety. I když jsou dva z nich v křídlech a mají zvětšený rozptyl, není to na závadu, protože samočinně vyrovnávají chyby, jichž se pilot při zamíření dopustí v opravě cíle.

Zde jsem se často pozastavil nad jednou věcí. Má-li kulomet poruchu při střelbě, musí pilot nejprve zatahnout za táhlo a teprve potom opakovat. Chce-li však kulomet vybit, stačí pouze opakovat. Představme si stíhače, kterému během souboje kulomet přestane střílet. Buď pak na táhlo v rozrušení zapomene a kulomet si tak vybije, nebo se dvojí manipulací připraví o čas. Je dostatečně známo, že v leteckém boji rozhoduje i zlomek vteřiny. Je to poněkud nelogické, že k odstranění poruchy kulometu za prudkého boje je třeba většího počtu úkonů, než k vybíjení v klidu na zemi.

Je záhodno, aby pro účinnou střelbu na sevřené bombardovací skupiny byly některé letouny, hlavně u stíhacích letek zápolních, vyzbrojeny i malorážovým dělem.

Je třeba také studovat možnosti bombardování nepřátelské skupiny stíhači. Je možno použít buď skříněk s malými pumami asi $\frac{1}{2}$ kg a s citlivým zapalovačem, jichž by mohl roj vrhnout velké množství, nebo pumy lehké, se stálým časováním. V nejprůzračnějším případě dosáhneme tím toho, že donutíme nepřátelskou skupinu k rozptýlení. Toho okamžitě mohou stíhači využít k tomu, že napadnou letouny, které se od skupiny oddělily, palbou z kulometů.

C. Výcvik.

I. Na zemi.

1. Pohotovost k startu.

Nepokládám za dobré, že pilot vždy nasedne do letounu, jehož motor uvedl v chod mechanik. Znamená to velkou ztrátu času, než mechanika vymění, přizpůsobí si výšku sedadla a délku upínacích pásů a upoutá se. Tato ztráta času může se při napadení letiště státi osudnou.

Pilot musí se naučit uvést motor v chod tak spolehlivě jako mecna-nik. Nesmí se státi, že si pilot neví rady ku př. se spouštěčem. Všechny letouny by měly býti opatřeny spouštěčem, nejlépe snad mechanickým, jako je tomu v USA.

2. Plnění.

Pilot musí přesně znáti, jak se plní a vypouštějí pohonné hmoty, olej a voda. Musí mu býti jasná manipulace a činnost hasidla a plnění i oprava duší kol. Bude toho leckdy potřebovat při nutném přistání.

3. Nastřelování.

Nastřelování kulometů musí se státi pilotům běžnou věcí, aby nebyli odkázáni jen na zbrojře. Pak mohou uplatnit i své zkušenosti a provésti podle podmínek svých úspěšných útoků menší odchylky od normálního způsobu nastřelování, ovšem na základě střeleckých tabulek, velikostí rozptylu a se svolením velitele letky.

4. Výcvik ve střelbě.

Z průpravného výcviku má význam střelba na modely letounů, aby pilot dostal do paměti různé umístění letounů v zaměřovači podle předpokládané vzdálenosti a rychlosti. Je třeba zdůraznit okamžité odstranění poruchy, jež se uměle způsobí, a co nejrychlejší znovuzahájení palby.

Pro obeznámení s velikostí praktického rozptylu a se zrakovým dojmem drah zápalných střel byla by velmi poučná střelba z pevného kulometu na vzdálenosti do 500 m.

Jiná střelba, jako z kulovnic a loveckými puškami na holuby, nemá významu, protože v ničem neodpovídá podmínkám střelby za letu.

5. Zničení letounu.

Každý pilot musí vědět, jak se letoun při vynuceném přistání na nepřátelském území co nejrychleji zničí ohněm.

II. Ve vzduchu.

1. Střelba.

Polní řád stíhacího letectva zdůrazňuje ohromný význam střelby pro stíhacího pilota. Vždyť také stíhací letoun není nic jiného, než okřídlé kulomety.

Střelecký výcvik musí míti jediný cíl: vychovat pilota-střelce, majícího sebedůvěru a přesně střílejícího. Jen z takového pilota může býti odvážný útočník na nepřátelské letouny. Bojechtivost pilota, který ví, že má při mírovém výcviku jen nahodilé zásahy, bude vždy otřesena nedůvěrou ve vítězství.

Bylo mnohokrát zdůrazněno, že stíhacím letectvem nebudeme nikdy moci disponovat v dostatečném množství. Proto při omezené kvantitě musí vynikat kvalitou.

Nemusíme ani srovnávat náležitost střeliva střelce kulometné rotý a stíhacího pilota a uvažme jen podmínky, za jakých střelí.

Na zemi je střelec nehybný, pozorovací úhel je malý, není obtížné cíl najít, odhadnout vzdálenost a provést přesné zamíření. Další výhodou je žádná, nebo nepatrná pohyblivost cíle, možnost pozorování dopadů střel a zastřílení, přesná mířidla a dostatek času.

Pilot ve vzduchu musí pozorovat do všech stran; jeho výhled je značně omezen trupem a křídly, takže nepřátelský letoun lze jen těžko najít, a při tom velmi snadno může být sám překvapen. Při tom se musí pilot orientovat, pozorovat palubní přístroje a držet své místo v roji. Státní příslušnost objeveného letounu rozezná někdy až v poslední chvíli. Během boje se v zlomcích vteřiny mění vzdálenost a rychlost cíle, při čemž se rychle pohybuje i střelec sám. Podle úhlu letu mění se i dráha střely. Pro všechny tyto měnitelné předpoklady střelby nemůže zaměřovač vyhovovat a proto je velmi obtížné správné provedení opravy cíle. Vidíme tedy, že střelba za letu má samé nevýhody.

Z toho nám vyplývá samozřejmá nutnost co nejintenzivnějšího střeleckého výcviku. Myslím, že minimálním požadavkem je, aby stíhací pilot prováděl ostrou střelbu z letounu hlavně na rukávový terč, a to alespoň každý měsíc po dobu 3—5 dní, a aby náležitost střeliva byla zvýšena na 2000 nábojů. Bylo by třeba střelnice, která by dovozovala i provádění útoků se střelbou zespodu.

Pilot, který po tři leta nesplní stanovený program, byl by vyřazen z výcvikové skupiny stíhacích pilotů. Ten, který by splnil určitý vyšší program, byl by odměněn zvláštním odznakem.

Je jisté, že se za války bude střelba za letu lišit od střelby na vlečný rukáv, ale přece jen tím nabude pilot zručnosti v zacházení s kulomety za letu, v pozorování cíle, v provádění útočného manévru, v odhadu vzdálenosti a v zamíření s přibližně správnou opravou cíle.

2. Boj stíhačů.

Často dnes slyšíme tvrzení, že boj moderních stíhacích letounů bude naprosto odlišný od bojů za války světové. Jako důvod toho se udává velká rychlost, velká váha, a tím zmenšená obratnost dnešního stíhacího letounu. Je nepochybné, že jeho obratnost není už taková, jako bývala. Další nevýhodou je, že moderní zpravodajské a bombardovací letouny nezůstávají v rychlosti daleko za stíhacími. Zdůrazňuje se, že příští boje stíhačů budou záležet ve vyhledávání překvapení, v útoku a úniku. Tohoto slova únik se velmi často a s oblibou používá, není však úplně jasné, co znamená.

Pod slovem „únik“ si představuji to, že se stíhač po provedení útoku rychle vzdálí za účelem zaujetí dalšího východiska útoku takovým manévrem, aby byl pokud možno chráněn před účinkem palby z kulometů, nebo se zdržel co nejkratší dobu v postřelovaném prostoru.

Rozhodně není správný názor, že stíhač provede s překvapením útok, který se buď zdaří nebo selže, a potom že se únikem vzdálí a další útoky již neopakuje.

Věnujme se nyní tvářnosti boje stíhačů.

a) Boj se stíhacími letouny.

Jednomístný stíhací letoun má dosud svou slabinu ve své bezbrannosti dozadu. Proto se každý stíhač hledí umístit za svého protiv-

níka. Jakmile se jednou dostane do boje, může se jen těžko z něho vzdálit, neboť v tom okamžiku by sám měl soupeře v zádech. Protivník bude ovšem provádět různé evoluce, aby se vyhnul kulometům nepřítele a sám se dostal za něj. Vznikne tedy automaticky, jako tomu bylo za války, hlavně divoké otáčení v kruhu co nejmenšího průměru a s plným plynem. Převahu získá pilot, který lépe letoun ovládá a jehož letoun předčí svými vlastnostmi letoun protivníka. To, že dnešní stíhací letouny mají velkou rychlost a malou obratnost, nemůže ve věci nic změnit, protože tyto vlastnosti jsou na obou stranách.

Utká-li se s jedním protivníkem roj dvoučlenný, bojuje jeden z nich, jak bylo výše uvedeno. Druhý podniká v příznivém okamžiku útoky, nikoliv však nablízko, aby nepřekážel prvnímu a nerušil ho. Zároveň ho zajišťuje proti eventuálnímu překvapení. Teprve získává-li protivník převahu, dohání prvního pilota, a daří-li se mu umístění v zádech, druhý pilot promyšleným obrátným manévrem se umístí za něj, převezme boj, tím umožní prvnímu přerušeni boje a převzetí úlohy zajištění.

Při utkání rojů, které bude utkáním nejčastějším, vznikne rovněž řada soubojů, obdobných výše uvedenému. Mimo přibližovací manévry a první útok není myslitelný další boj roje a větších skupin jako celku. Je to zjev úplně obdobný boji pěšimu. Boj pěší jednotky je řízen velitelem, dokud jednotka bojuje vzdálena od nepřítele. V boji zblízka se však jednotka svému veliteli vlastně vymkne, neboť se rozvine boj muže proti muži. Obdobně se po střetnutí rojů rozvine řada soubojů. Stačil by otátně jeden stíhač, který by se umístil do zad nepřátelského roje stíhačů, aby se rozptýlili.

Provádí-li stíhací letectvo některý ze svých úkolů, nesmí se vyhnout ani utkání se silnějším nepřátelským stíhacím letectvem. Příklady ze světové války dosvědčují, že stíhači, kteří byli prodáni útočným duchem a pevnou vůlí zvítězit, zahnali i nepřítele, který byl v značné početní převaze.

Výcvik stíhačů musí tedy záležet v neustálém sledování protivníka a v snaze udržet se mu v zádech, ať již vykonává let přímý, klikatý, střemhlav, prudké stoupání, zatačky nebo přemet, překrut, souvrat, zvrát a vývrtku.

Teprve potom následuje provádění volných soubojů a utkání rojů s protivníkem rovnocenným, slabším a silnějším.

Rozumí se, že se při všech těchto cvičeních použije kulometových fotografických přístrojů. Výcvik se provádí postupně ve výškách větších a větších až k dostupu, od 4000 m s použitím kyslíkového přístroje.

Nikdy nesmí pilot během boje opominout pozorovat co možná do všech stran, hlavně dozadu, aby nebyl překvapen nepřítelem jiným.

Vždy si musí pilot v blízkosti fronty uvědomit směr a sílu větru. Je to pro něho důležité. Jak je pro něho příznivý směr větru na stranu vlastní, tak nevýhodný je vítr vanoucí k nepříteli. V tomto případě se během boje neustále vzdaluje od fronty směrem k nepříteli, až nastane nutnost, že musí přerušit boj, aby se mohl vrátit (nebezpečí vzůstající převahy nepřítele, nedostatek střeliva, značný úbytek pohonných hmot, porucha kulometů). V tomto přerušeni boje a v návratu je velké nebezpečí, protože je nutno obrátit se k nepříteli zády. To znamená dát mu veškeré výhody střelby při současné vlastní nevýhodě, ba nemožnosti po-

zorování a při bezbrannosti. Je proto nutno i tomuto výcviku věnovat pozornost.

Po skončení vlastního souboje hledí každý pilot přispěchat na pomoc kamarádovi, který je tísněn přesilou. Proto nesmí se dát příliš odlákat od místa srážky. Bylo by tím také ztíženo shromáždění roje po boji.

Každý pilot musí vědět, že se nesmí vzdálit o své újmě z boje, že to smí učinit jen na rozkaz velitele roje, nebo stal-li se jeho letoun nezpůsobilým nebo on sám pro zranění boje neschopným.

b) Boj s dvoumístníky a vícemístníky.

Volba umístění pro útok vyplývá jen z jejich konstrukce. Stíhač hledí využít jejich hluchého prostoru pro pozorování a střelbu. Nutno ovšem počítat s tím, že u letounů vícemístných bude tento prostor velmi malý, nebo nebude žádný. Výbornou pomůckou k studiu by byly snímky letounů těch států, s kterými by mohlo dojít ke konfliktu.

Útok stíhačů musí být ovšem proveden najednou z různých stran a co nejrychleji opakován. Jen tím se dosáhne toho, že pozornost střelců je rozptýlena a oni jsou nuceni přenášet palbu do různých stran, takže se obtížnou manipulací s kulomety značně vyčerpají. Tento způsob vzájemné spolupráce stíhačů musí ovšem být přesně smluven a úkoly rozděleny. Jinak vznikne zmatek, ve kterém si jednotlivci více překážejí, než pomáhají.

3. Spolupráce s DPL.

Spolupráce stíhacího letectva s DPL. v provádění OPL. musí býti důkladně vyřešena. Má-li býti mezi nimi naprostý soulad, je nutno, aby byly ujasněny veškeré podrobnosti. Není-li toho, brzdí jeden druhého.

DPL. úspěchu dobývá, stíhací letectvo ho využívá. To znamená, že stíhači by se uplatnili až po zásahu DPL.

Jestliže však skutečně chceme chránit nějaký objekt před bombardováním, je nutno, aby nepřítel byl co nejdále v působnosti našich zbraní. DPL. má ohromnou výhodu ve své neustálé pohotovosti, ale nepřátelské letouny musí samy vkročit do prostoru jeho působnosti. Proto je nutno, aby bombardovací nálety byly zachyceny stíhacím letectvem co nejdále před oním prostorem a potom teprve palbou DPL. Pak bude počet shozených pum nejmenší.

Jsou dva způsoby spolupráce:

a) Stíhací letectvo nesmí vstoupit do prostoru působnosti DPL.

Tento způsob má ty výhody, že DPL. může každý letoun, který se objeví v jeho prostoru působnosti, pokládat ze nepřátelský, stíhači nejsou ohrožováni palbou DPL. a neruší ji.

Nevýhodou je, že stíhači nemohou okamžitě využít úspěchu palby DPL. k napadení rozptýlených letounů. Nepříteli je tak ponechán čas k opětovnému shromáždění skupiny.

b) Stíhací letectvo provádí akce i v prostoru působnosti DPL.

Výhodou je, že stíhači mohou okamžitě zasáhnout, jakmile se podaří palbě DPL. nepřátelskou skupinu rozrazit. Nebezpečí omylu DPL. o totožnosti stíhačů při tom není, protože stíhači cestou do onoho prostoru střelí poznávací rakety a u baterií jsou pak neustále sledováni.

Nevýhodou je, že by palba DPL. mohla býti stíhači rušena a oni jí zase ohrožováni. To se však dá odstranit žádostí stíhačů o zastavení palby raketou nebo radiotelefonem a důkladným vzájemným výcvikem.

V prostoru působnosti DPL. sledují stíhači výše a stranou nepřátelskou skupinu, aby nepřekáželi palbě DPL. a nebyli ohrožováni, ale aby okamžitě mohli zasáhnout při rozptýlení skupiny. Po bombardování se za hranicemi prostoru zase obnoví útoky stíhacího letectva.

Vidíme, že nejvýhodnější je tento druhý způsob spolupráce stíhacího letectva s DPL.

4. Útoky na balony.

Bylo by záhodno, aby pobytu na střelnici bylo využito i k cvičení útoků na balon s využitím mraků, slunce, výšky a letu střemhlav. Ničení nepřátelských balonů bude za války úkolem stíhačů.

5. Akrobacie.

Nepokládám za správné, když se považuje za dobrého stíhače jen ten, kdo ovládá bezvadně různé akrobatické cviky, a nedbá výsledků střeleckých. Takový pilot dojde sice uznání na leteckých dnech, ale to neznamená, že z něho bude úspěšný vzdušný bojovník. Akrobacii musíme tedy považovat za prostředek, nikoliv za cíl výcviku. Musíme rozeznávat elegantní obraty pro podívanou obecnosti a obraty, potřebné k boji, a vykonávané co nejrychleji. Na ty je třeba klásti důraz.

6. Výška letu.

Podle vžitých pravidel hledá stíhací letectvo zásadně převahu výšky. Koná pak své pozorování směrem dolů. Každý letec ví, jak obtížné je objevit letoun, který je níže a splývá se zemí. Oč snadnější je zjištění letounu, jehož pozadím je obloha.

Chci-li ku př. zabránovat v činnosti nepřátelským letounům, které se podle svého druhu a úkolu pohybují v určitých výškách, umístím se pod jejich spodní hranice. Mám tu výhodu, že zpozoruji nepřítele dříve než on mne. Mohu pak manévrovat a zároveň při tom získávat výšku, což dovoluje ohromná stoupavost moderního stíhacího letounu, tak, abych měl všechny výhody na své straně (slunce, mraky, převahu výšky).

Dá se to ovšem provádět tehdy, jestliže vlastní stíhací letouny mají dostatečný přebytek rychlosti proti nepřátelským letounům zpravodajským a bombardovacím, a hlavně není-li k dispozici LOD.

D. Různosti.

První zbraní nepřítele, která zasáhne útočně proti nám, je jeho letectvo. Proto je nutno mít připravenou obranu vlastním stíhacím letectvem, které však musí být schopno okamžité akce. To znamená, že stíhací jednotky musí mít skoro válečné počty osob a materiálu, obdobně jako je tomu u válečného loďstva.

Všechna stálá letiště by měla být vybavena ohříváči vody a oleje takové kapacity, aby letouny byly v čase co nejkratším a v počtu co největším připraveny k startu. Všechny letky by měly mít podobné zařízení, a to pojiždné.

Na všech letištích je třeba již v míru vybudovat krytá palebná postavení kulometů p. l., protože první útoky nepřítele budou směřovat k zničení našeho letectva ještě na zemi.

Je záhodno vybavit stíhací letky rozhlasovým zařízením, aby bylo umožněno vydávat rozkazy i při nutném rozptýlení letounů na letišti. Telefonické spojení je zdlouhavé a signály optické a akustické jsou možné

jen pro nejdůležitější případy, ježto větší množství jich by snadno vedlo k omylům.

Naše letecké továrny by měly věnovat pozornost stavbě ocelových letounů s kovovými vrtulemi pro jejich větší pevnost, trvanlivost a odolnost proti ohni i povětrnostním vlivům. Bylo by pak možno uvažovat o odstranění letounových stanů. Jsou pro pohyblivost letky velkým balastem a již zdaleka prozrazují letiště. Zůstal by jen stanový materiál, nutný pro provádění oprav, k shromažďování pilotů a k jejich odpočinku a ubytování.

Po vzoru cizích konstrukcí, hlavně amerických, je třeba věnovat pozornost stavbě stíhacích jednoplošníků dolnokřídlých. Jejich výhoda je v dokonalém výhledu, takže takový letoun nemůže téměř být překvapen, a sám může provádět útoky zespodu, při čemž se ani na okamžik nepřítel neztratí s očí.

K zajištění obrany směrem dozadu je potřebí stíhacích dvoumístníků, jejichž vlastnosti by se blížily jednosedadlovým letounům.

Byl by na místě větší sklon k motorům vzduchem chlazeným, jejichž moderní kryty značně zmenšují odpor vzduchu. Mají ohromnou výhodu v rychlé přípravě k startu, v úbytku poruch chlazení a v menší zranitelnosti za boje.

Má-li být stíhací letectvo skutečně prožděno útočným duchem a pevnou vůlí zvítězit, je třeba odstranit vše, co tomu vadí.

Zahrnuji v to i odstranění oněch stíhacích pilotů, jejichž povaha, jednání a letecké výkony nenasvědčují, že budou zdatnými vzdušnými bojovníky.

Nesměji se ozývat často opakovaná slova, že skupina dvoumístníků je nedobytná pevnost, na kterou stíhači nemohou útočit. Za války, kdy nebylo DPL na takové výši jako dnes, bylo to stíhací letectvo, které se zdarem působilo proti těmto skupinám. Každý boj má v zápětí ztráty. S tím se musíme smířit. Stíhací letectvo však splní svou úlohu, i když ztráty letounů budou v poměru 1 : 1. Ztráta jednoho stíhače s letounem je vyvážena zničením drahého nepřátelského bombardovacího letounu s několikačlennou posádkou, který by mohl způsobit značné škody materiální, ale hlavně morální.

Již v míru by měly být letouny při všech letech vyzbrojeny kulomety s kul. fotografickými přístroji, aby posádky navykly pracovat aspoň přibližně za válečných podmínek, t. j. při neustálé ostražitosti pro vlastní zajištění. Nesmějí si zvykat věnovat pozornost jen zemi.

Stíhací jednotky by měly být uvědomeny o místě a čase provádění různých úloh ostatními druhy letectva, na cizím letišti i radiotelegraficky. Konaly by pak důležitý výcvik ve vyhledávání letounů a v provádění útoků za různých podmínek. Tato spolupráce je velmi dobře možná, zvláště tam, kde jsou různé jednotky na společném letišti. Letci by lépe seznali úkoly, podmínky činnosti a způsob boje jednotlivých druhů letectva. Byli by skvěle připraveni na obdobné situace za války. Není možno dělat jen závěrečná cvičení a zřídka kdy některá jiná cvičení. Je třeba neustálého výcviku. Pro společné studium správného zamíření a k posouzení výsledků střelby mělo by být každé letiště opatřeno projekčním přístrojem, jímž by byly snímky kul. fotografického přístroje přeneseny na plátno a zhodnoceny.

Nesmíme hledět na to, že spolupráce se zbraněmi bude pak méně zdařilá. Velitelé zbraní budou však správně orientováni o možnostech letce a nebudou za války spoléhat na více, než co letec může vykonat.

Dále je třeba obeznámit naše letce s válečnými zkušenostmi letců všech států. Po této stránce vyšlo, zvláště v Německu, mnoho pozoruhodných děl. I naši starší letci by měli vystoupit ze stínu své skromnosti se sbírkou svých válečných zkušeností. A tato literatura by neměla chybět v žádné knihovně důstojnického sboru.

Ve svém článku jsem se dotkl různých věcí, o kterých jsem často přemýšlel a se mnou i mnoho jiných. Je dobře s nimi předstoupit, aby se nám dostalo poučení. O mnohých věcech, třebaže jim nelze upřít důležitosti, nikde se nic nedozvíme a nedočteme.

Nezapírám sám sobě, že se v leccem mohu mýlit. S povděkem uvítám odpověď, která by vyvrátila některé mé omyly a blíže se zabývala tím, čeho jsem se tu mohl dotknout.

„Fabius“:

Říšskoněmecké letectvo.

(Dokončení.)

Príslušníci kategorie létajícího personálu se doplňují pouze dobrovolníky.

Príslušníci kategorie technického a pomocného personálu leteckých jednotek a leteckých telegrafních jednotek se doplňují branci odvodních ročníků i dobrovolníky.

K letectvu jsou přejímáni dobrovolníci v stáří od 18—23 let (nejstarší z nich musí mít již absolvován pokračovací pilotní výcvik), k leteckým telegrafním jednotkám dobrovolníci v stáří od 18—25 let.

Nástupní termíny jsou dva: 16. duben a 1. říjen.

Délka služební doby dobrovolníků:

u letectva a let. telegrafních jednotek 4½ roku, před započítáním leteckého výcviku se žádá závazek na 12 let;

u protiletadlového dělostřelectva 1—2 léta;

u motorového pluku „Gen. Göring“ 2—2½ roku podle nástupního termínu.

Zařazení a základní výcvik se koná u Fliegerersatzabteilungen, Luftnachrichtenersatzabteilungen a Flak-Ersatzabteilungen.

Další speciální výcvik se provádí ve školách, odkud teprve jdou absolventi k polním jednotkám.

Byl zřízen sbor záložních důstojníků „Luftwaffe“ a sbor „Inženýři Luftwaffe“.

Pro zál. důstojníky jsou předepsána častá cvičení u voj. leteckých jednotek.

Záložníci (výkonný letající personál) udržují se v letecké kondici u „Luftwaffenreserve“.

Výcvik a školy.

Řízení leteckých škol je centralisováno v ministerstvu letectví v Inspektion der Fliegerschulen, kterému podléhají též školy Luftwaffenreserve a dopravního letectva.