

Říšskoněmecké letectvo.

(Dokončení.)

Příslušníci kategorie létajícího personálu se doplňují pouze dobrovolníky.

Příslušníci 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 „Inženýrů 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.

Voj. letectvo má k dispozici nejenom své školy vojenské, ale i množství škol „Luftwaffenreserve“.

Ve školách Luftwaffenreserve je prováděn základní výcvik, takže voj. letecké školy jsou vlastně školami pokračovacími.

Výcvik létajícího personálu je specialisován:

Pilotní:

- pro piloty zpravodajských letounů,
- „ „ bombardovacích letounů,
- „ „ stíhacích letounů a pro bomb. za letu střemhlav,
- „ „ námořních letounů,
- „ „ záložní.

Pozorovatelský a letecký střelecký:

- pro pozorovatele zprav. leteckých jednotek,
- „ pozorovatele bomb. leteckých jednotek,
- „ let. střelce,
- „ pozorovatele námořních let. jednotek,
- „ záložní pozorovatele.

Technický:

- pro mechaniky,
- „ řidiče motorových vozidel,
- „ dílenský personál,
- „ technický záložní personál.

Výcvik ve voj. leteckých školách trvá 4—6 měsíců.

Výcvik spojovací se koná v Heeres- und Luftnachrichtenschule.

Pro výchovu aktivních důstojníků letectva byly dne 1/11 1935 otevřeny tyto školy:

- Luftkriegsschule pro výchovu důst. dorostu letectva,
- Luftkriegsakademie pro další vzdělání důst. letectva,
- Lufttechnische Akademie pro další vzdělání leteckých technických důstojníků.

V leteckých oblastech jsou Luftkreisschulen.

Letecký materiál:

Voj. letecké jednotky jsou vybaveny materiálem, který odpovídá přibližně úrovni leteckého materiálu okolních států.

Jsou to typy:

Bombardovací letectvo: Ju 52, s vysouvací gondolou pro střelce pod trupem, třímotorový dolnokřídý jednoplošník, akční radius 600 km, maximální rychlost 290 km/hod., únosnost 1500 kg pum, 2 kulomety pod trupem, 1 na trupu.

Do — 23, dvoumotorový hornokřídý jednoplošník, 1 kulomet pod trupem, 1 na přídi, 1 na trupu. Vlastnosti přibližně stejné, únosnost 1200 kg pum.

Stíhací letectvo: He 51, jednomístný dvouplošník, max. rychlost málo přes 300 km/hod., 2 kulomety ráže 20 mm, akční radius: hodina letu na plný plyn, motor BMW 750 Hp, vodou chlazený.

Zpravodajské letectvo: Je vyzbrojeno výrobky továrny Heinkel. Typy zastaralé, průměrných leteckých vlastností. Oba typy, jak zvědný, tak i pozorovací, jsou dvoumístné, s 1 kulometem pro pozorovatele na kul. okruhu a s 2 kulomety pro pilota.

Dále má Německo 3 v z d u c h o l o d i, z nichž poslední, LZ 129 byla právě dohotovena. Nosnost 20—30 tun. Bude postavena ještě LZ 130. Vzhledem k tomu, že voj. letouny, které jsou nyní u leteckých jednotek, jsou vesměs z prototypů z r. 1932 a 1933 a letouny zvědné neodpovídají nynějším požadavkům, dojde pravděpodobně v dohledné době k přezbrojení leteckých jednotek materiálem kvalitnějším.

Letiště.

Německo má nejhustší síť letišť ze všech států v Evropě. Počet jich lze odhadnout na 300—350.

V nynější době se buduje mnoho dalších nových letišť; upravují a rozšiřují se letiště stará.

Nově budovaná letiště jsou většinou velmi dobře maskována v lesích a některá mají podzemní stavby.

Na letištích obsazených voj. leteckými jednotkami je zakázáno přistávání civilních letounů.

Při leteckém cvičení r. 1935 bylo použito systému „Ausweichflugplätze“, volných vybudovaných letišť, na která se přemísťují letecké jednotky, je-li nebezpečí, že základní letiště bude bombardováno.

Správy voj. letišť se nazývají „Fliegerhorstkommandanturen“.

Letecký průmysl.

Až do Hitlerova režimu byl stav říšskoněmeckého leteckého průmyslu velmi neutěšený. Největší letecká továrna Junkers vykazovala ještě v roce 1931/32 ztrátu 2'21 mil. RM a celkové saldo 3'64 mil. RM.

Ostatní letecké průmyslové podniky živořily, mnoho leteckých továren zastavilo výrobu vůbec.

Let. továrny v říši vyráběly pouze dopravní a lehké sportovní letouny, typy vojenských letounů byly vyráběny v zahraničních odbočkách, hlavně v severských státech, ve Švýcarsku a Holandsku.

Příchodem Hitlerova režimu byl letecký průmysl vzkříšen.

Rozhodnutí vybudovat voj. letectvo mělo za následek udělení objednávek vojenských letounů ministerstvem letectví pro tvořící se letecké školy a jednotky.

Továrna Junkers, která je dnes největším let. továrním koncernem v říši, byla převzata státem.

Velké továrny na výrobu letounů Heinkel, Arado, Messerschmidt, Dornier, BFW a motorárny BMW, Siemens, Hirt, Argus zvýšily dvojnásobně až trojnásobně počet zaměstnanců, zřídily nové přístavby v mateřských továrnách a provedly decentralisaci výroby převzetím jiných menších podniků do svého provozování.

Podle prohlášení gen. Göringa měl německý letecký průmysl dosáhnout plné výrobní kapacity do konce r. 1935.

Počet pracujících továren:

30 na výrobu letounů,

15 na výrobu motorů,

40 továren pomocného leteckého průmyslu

a počet zaměstnanců tohoto průmyslu dokazují, že se Německu podařilo vybudovat nejvýkonnější letecký průmysl na světě.

Až dosud byl zaměstnán většinou objednávkami pro voj. správu.

Usilovná snaha předvádět a prodávat letouny v cizině nasvědčuje tomu, že průmysl jest v nynější době nucen hledat odbytiště v cizině, aby nemusil omezit výrobu a propouštět zaměstnance.

Pokud bylo lze z veřejně přístupných pramenů zjistit, jsou hlavními odběrateli německého leteckého průmyslu Japonsko, Maďarsko, Jugoslavia, Amerika a Bulharsko.

Letectvo civilní.

Sportovní letectvo je pojato do německého leteckého sportovního svazu „Deutscher Luftsportverband“ (D. L. V.). V jeho čele stojí aktivní důstojník letec, podřízený ministerstvu letectví. Říše je rozdělena na 15 zemských oblastí, „Luftsportlandesgruppen“. Lufthanza má svou Reichsgruppe-Lufthanza; 16. zemskou oblastí je Gdánsko.

V čele těchto zemských oblastí jsou důstojníci-letci. Těmto Luftsportlandesgruppen podléhají místní letecké skupiny, „Ortsgruppen D. L. V.“.

Podle početnosti se člení tyto místní letecké skupiny na modelářský kroužek pro dorost, na kroužek plachtařů, na kroužek pro motorové létání, na kroužek pro balonové létání.

Členové těchto místních skupin si obstarávají veškeré úkony na letišti i při létání sami. Na některých letištích mají své vlastní dílny.

Každá zemská letecká oblast má svá výcviková střediska.

Předletecká výchova mládeže byla organizována takto: Na obecných školách se pěstuje modelářství a propagace. Do 14 let jest uskupena mládež, organizovaná v „Hitler Jugend“ a jevíci zájem o letectví, v modelářských kroužcích, od 14—18 let v t. zv. „Luftsportscharen“, od 18 let přechází do plachtařských skupin. Nejschopnějším se pak dostane leteckého výcviku na letounech motorových.

Tímto způsobem se vychovává a cvičí nejenom létající personál, ale též personál technický a pomocný.

Zejména plachtění je věnována zvýšená péče, o čemž svědčí množství plachtařských výcvikových táborů a výsledky jak na poli konstruktivním, tak i v praktickém létání.

Veliké úsilí je věnováno propagaci letectví — hlavně mezi mládeží. Heslo ministra letectví gen. Göringa „Německý národ musí býti národem letců“ se v praxi intenzivně uskutečňuje.

Letectvo dopravní je velmi početné a je velmi hodnotnou leteckou složkou.

Uvnitř říše má Německo velmi hustou síť dopravních linek, dále má četné linky zahraniční a zaoceánské. Celkem je to asi 56 linek uvnitř říše, z nichž je 7 linek expresních a 15 nočních.

Personál je velmi dobře vycvičen a jeho školení se věnuje obzvláštní péči. Výcvik létajícího personálu trvá 4 léta.

Dopravní letectvo má své letecké školy, „Deutsche Verkehrfliegerschulen“, své dílny a letecké parky.

Letecký materiál byl v r. 1934 a 1935 obměněn a do používání byly zařaděny tyto standardní typy letounů: Ju 52, Ju 160, He 70.

V listopadu 1935 byly dány do používání nové typy letounů: Ju 86, dvumotorový jednoplošník s normální rychlostí 410 km za hod., He 111, dvumotorový jednoplošník 10místný, s normální rychlostí 400 km/hod. a Do 18, hydroplán pro zaoceánské linky, s normál. rychlostí 340 km/hod.

Celkový počet civilních letounů udává Německo veřejně koncem roku 1935 číslem 1578, z toho 225 dopravních.

V počtu nalétaných kilometrů za rok 1935 je německé dopravní letectvo s 12½ milionem km na čtvrtém místě.

V. Celkový závěr.

V r. 1933 bylo nastolením Hitlerova režimu rozhodnuto o vybudování voj. letectva.

Až do r. 1935 se prováděly přípravy po stránce organizační, výcvikové a v budování pozemních leteckých zařízení.

V březnu 1935 bylo budování voj. letectva přiznáno veřejně.

Přípravy byly již tak pokročilé, že za krátkou dobu po tomto formálním aktu se již objevily hotové voj. letecké jednotky všech druhů.

Oficiální prohlášení gen. Göringa, rozsah učiněných příprav a horečné tempo budování nasvědčují tomu, že si Německo hodlá za cenu ohromných finančních obětí vybudovat nejmodernější a nejpočetnější leteckou armádu v Evropě.

Konečný termín dobudování německého vojenského letectva lze stanovit na dobu 2—3 let.

Reorganisasi a militarisaci částí civilního letectví vybudovalo a vybudovává si dále voj. letectvo kádr záloh a materiálu v letectvu civilním.

Letecký průmysl pracuje tempem stále se zvyšujícím a jeho výrobní kapacita se blíží maximálnímu výkonu válečnému.

Použití letectva v budoucí válce se přikládá mimořádný význam. Ačkoliv Němci nejsou naprostými vyznavači teorie Douhetovy, bude jejich letecká armáda v budoucí válce, vedené v duchu „Totaler Krieg“, mít jistě úlohu velmi významnou a účinnou.

O protiletadlové obraně pojednám ve zvláštním článku.

Letectvo u nás a v cizině.

Flm:

Operační formy boje za ovládnutí vzduchu.

(K. L. Vasiljev v čas. Věstník vzdušného flota, roč. 1936, čís. 1.)

Boj za ovládnutí vzduchu je nejhlavnějším účelem bojové činnosti vojenského letectva. Úspěšná činnost pozemních vojsk a letectva proti pozemním a vzdušným objektům je možná jen tehdy, když je prováděna v nejmenší závislosti na zásadách nepřátelského letectva. Likvidovat tyto zásahy není možné, ale je nutno rozvrátit nepřátelské letectvo. Neustálou útočnou činností, vedoucí od částečných úspěchů k větším a ve větší šířce i hloubce ve vzduchu i na zemi, je možno přece splnit tento úkol.

V rozvinutí operačních forem boje za ovládnutí vzduchu je několik charakteristických momentů, které svědčí o tom, že mezi chápáním nevyhnutelnosti boje za ovládnutí vzduchu a mezi tím, jak je uskutečnit, je rozpor. Tento rozpor se jeví v tom, že používáním doporučené v cizině operační formy boje s nepřátelským letectvem se tento úkol neřeší. Je to proto, že zlepšování vlastností letounů různých druhů letectva dnes již předstihlo doporučené operační formy, takže setrvačnost v jich užívání je neúplným, ba dokonce nesprávným využitím nynějších prostředků.