

Letectvo u nás a v cizině.

Letecká válka ve Španělsku.

(Podle Revue de l'Armée de l'Air — únor 1937.)

I. Materiál.

a) Německý a italský na straně povstalců. V říjnu 1936 byl počet letounů asi 200, moderních, z toho $\frac{3}{4}$ stíhacích a $\frac{1}{4}$ bombardovacích. Tento počet byl udržován stálým doplňováním. Posádky byly německé a italské. Junkers Ju. 52 ukázal svůj velký nedostatek stran obrany. Nemá přední věž; dvě věže vzadu, horní věž střelila dozadu, dolní dopředu. Savoia-Marchetti, lépe vyzbrojený, ale jeho věže se velmi těžko otáčely. Tyto bombardovací typy, byly-li napadeny 2—3 stíhači, byly ztraceny.

Stíhačky Heinkel a Arado měly velkou mohutnost palby (2 kulometry s vysokou kadencí). — Fiat C. R. 32 je velmi zranitelný vzhledem na své chladiče a nádrže. Letouny tohoto typu při sestřelení vesměs hořely před dopadem na zem.

Němečtí stíhači pracovali v 3členných rojích. Byli velmi obratní. Útočili ze zadu, zespodu, skrývajíce se za ocasní plochy a kolečko ostruhy. Střelbu prováděli jeden po druhém rychle za sebou a ihned se zase shromáždili v roj. Italští stíhači, kteří útočili jednotlivě a přímo, měli mnoho ztrát. — Při spolupráci s pozemními vojsky útočilo letectvo obyčejně frontálně, asi 5—6 km po obou stranách kombinace, po které postupovalo dělostřelectvo a tanky. Nejprve byly vrhány pumy 10 kg, pak bylo útočeno kulometry. Tím bylo dosaženo rychlé demoralisace pěšáků a tak útok pozemních vojsk byl dobře připraven.

b) Francouzský a ruský. Na straně vládní bylo letectvo s počátku velmi slabé, ale ruskými dodávkami se rychle zvětšovalo, až bylo početně asi stejné jako u povstalců. Asi $\frac{3}{4}$ byly stíhací letouny ruského typu J-15 (dvojplášník, 4 kulometry, rychlost 350 km/hod.) a J-16 (jednoplošník, zasouvací podvozek, 2 kulometry s vysokou kadencí, rychlost přes 450 km/hod.).

Bombardovací letouny byly ruské dvoumotorové jednoplošníky SB — nazvané „Katuška“. Rychlost přes 425 km/hod., trojmístné, dolet 5 hodin s 600 kg pum. Ruské posádky se ukázaly jako výborně vycvičené a disciplinované. Posádky na obou stranách měly spolehlivé padáky. Při seskoku byly však vždy nepřítelem sestřeleny. Letecké operace ukázaly ohromnou důležitost zastírání letišť, které bylo prováděno velmi odborně.

Německé dělostřelectvo OPL., montované na pásových automobilech, mělo velmi dobré výsledky.

II. Osobní poznatky vládních pilotů.

Do kulometných pásů byly střely dávány v poměru = 1 průbojná, 1 světelná, 3 obyčejné. Denní bombardovací nálety byly vedeny v rojích po 4—6 těžkých letounech ve výši asi 2500 m a za přímé ochrany stíhačů v stupních nad sebou: první roj stíhačů — 2500 m, druhý o 1000 m výše, třetí mezi 4—5000 m, nikdy ne výše. Kompresorů nebylo použito, neboť se bojovalo mezi 1000 a 4000 m. Stíhač s kompresorem měl jen tu výhodu, že mohl rychle opustit boj útekem do výše. Letouny s velkou přistávací rychlostí jsou pro nedostatek vhodných polních letišť nevýhodné. Mechanismus zasouvacích podvozků se velmi snadno jediným průstřelem porouchal. Pro válku je třeba letounů méně komplikovaných. Němci pracovali v malých výškách, v těsné spolupráci s pozemními vojsky. Zdařilé útoky stíhačů byly provedeny zespodu při návratu bombardovačů. Kulometry v křídlech se neosvědčily. Je třeba, aby závěry byly na dosah ruky. Celokovové letouny nebylo možno rychle opravit; konstrukce smíšená (dřevo, ocel) je nejvýhodnější. Bombardovací letouny potřebovaly stálého doprovodu. Letoun tvrz je nesmysl. Pro denní bombardovače je důležitější rychlost než kulometry.

Kv.

Několik poznatků německého důstojníka ze španělské války.

V „Die Weltwoche“, vydávané v Curychu, uveřejnil jeden německý důstojník několik poznatků ze španělské války. Uvádíme jeho nejzajímavější závěry:

1) Případy, kdy pumy svržené s letounu zasáhly cíl, byly relativně velmi řídké, i když bombardování bylo prováděno letouny cizího původu, s posádkami buď úplné nebo zčásti cizími a dobře vycvičenými. Výsledky bombardování nebyly podstatně lepší, i když bombardovací letouny sestoupily do výšek kolem 300 m.

Tyto výsledky jsou pochopitelné. Od r. 1918 se útočná rychlost bombardovacích letounů zvýšila o 220%. I když letoun, letící rychlostí 360 km/hod., shodí pumu s výšky 30 m, dopadne tato puma na zem ve vzdálenosti 247 m.

2) Velmi značné obtíže způsobují velké přistávací rychlosti moderních stíhacích letounů. Polní letiště se ukázala často jako nevhodující; jiné letiště bylo částečně poškozeno nepřátelskými pumami. Za takových podmínek přistání „mimo program“ skončilo zpravidla havárií. Při nutných přistáních téměř vždy nastala ztráta letounu i posádky.

3) Vědělo se, že v boji ve vzduchu je palba z kulometu účinná na vzdálenost 50 až 100 m. Tyto vzdálenosti jsou však prolétuty za čtvrt anebo půl vteřiny. Když dva letouny letí proti sobě, přibližují se rychlostí 200 m/vt. Prakticky nezbývá času na zaměření, útok ze zadní polokoule bývá úspěšný, když je proveden s překvapením, čehož se však dosáhne jen zřídka.

Bylo konstatováno, že pro boj ve vzduchu pozbývá kulomet čím dál tím více svého významu. Má být nahrazen dělem, které by umožnilo účinnou palbu na vzdálenost 800 m. (Podle Revue de l'Armée de l'Air, květen 1937.)

V. S.

Z cizích revuí.

Samostatné letecké armády.

(Podle článku A. Algazina v čas. Vojennaja mysl, seš. 1/1937.)

Samostatná letecká armáda je dnes nezastřené organizována v Itálii, Francii a USA., připravena ve Velké Británii a skrytě organizována v Německu.

Armata aerea známého generála Douheta: všechny letecké síly státu soustředěny v samostatnou leteckou armádu, nezávislou na silách pozemních anebo ná-

mořních. Úkol letecké armády: nejdříve si vydobýt převahu ve vzduchu, pak zlomit materiální a morální síly protivníka. Pracuje pouze ofensivně, podle možnosti souběžně s operacemi pozemních vojsk. Složena je hlavně z těžkého bombardovacího letectva, chráněného stíhačkami konstruovanými tak, aby byly s to dodat vzdušnou ochranu v celé hloubce akčního okruhu.

Douhetova idea, pozměněná Francouzi: velké bombardovací útoky na vitální střediska nepřátelského státu zvláště na začátku války zůstávají hlavním úkolem samostatných sil, mají velký vliv na průběh války, ale nerozhodují válku.

Vítězství nezabezpečuje samostatná letecká armáda, nýbrž spolupráce všech tří složek ozbrojených sil (letectva, pozemní armády a loďstva). Douhet neponechává pozemní armádě ani jedno letadlo, odsuzuje pozemní síly k obranným operacím, což však zbavuje pozemní armádu zpráv o nepříteli a znamená strategii umořovací. Proto vedle leteckých sil určených k samostatným leteckým operacím musí být zvláštní letectvo, určené k spolupráci s pozemní armádou. Není však vhodné a priori rozdělit letectvo ve dvě zbraně se zvláštními úkoly. Velké operace letecké nemusí být vždy časově totožné s velkými boji pozemními. Letectvo nutno organisovat tak, aby se mohlo účastnit jednoho nebo druhého úkolu. V určité době operací bude samostatné letectvo zesíleno, kdežto pozemním anebo námořním silám bude ponecháno jen několik zpravodajských jednotek, jindy zase budou silné části bombardovacího letectva podřízeny armádám.

Vzdušná převaha se nezíská pouze útočným bojem, ale také obrannými opatřeními, které Douhet zavrhuje. Útočné i obranné operace letectva jsou těsně spjaty dohromady a vyžadují naprosté spolupráce a jednotného velení.

Italské samostatné letecké síly. V Itálii uvedl v život myšlenku generála Douheta dřívější ministr letectví maršál Balbo, avšak se značnými změnami.

Zavrhuje, že by moderní válku mohlo vést pouze letectvo, a vyžaduje spolupráci všech tří složek ozbrojených sil. Protože však útočné možnosti letectva nejsou prostorově a časově tak omezeny jako operace pozemní armády, má hlavní úder uskutečnit letectvo, kdežto pozemní síly vykonávají pouze silný tlak obranný.

Cílem leteckých útoků nebudou mu nepřátelská armáda a loďstvo, nýbrž vitální zdroje státu protivníka. Hlavní povinností letecké armády bude tedy samostatný boj v hlubokém týlu nepřitele, přizpůsobený však pozemním operacím. Těsnější spolupráce s pozemními a námořními silami bude však výjimečná, cíl bude vždy úzce agresivní. Podmínkami účinnosti letecké války jsou maximální rozhodnost k získání iniciativy, použití v masách a překvapení. Prvním úkolem bude zničení nepřátelského letectva: toho se dosáhne snadněji ničením letišť než bitvou ve vzduchu. Bitva ve vzduchu bude mít někdy účel demonstrační (upoutání nepřitele), jindy obranný — likvidaci nepřátelského vzdušného vpádu. Proto stíhací letectvo je vhodným defenzivním prostředkem a nesmí být omezeno.

Ofensivní operace zůstávají však hlavním způsobem použití leteckých sil, proto se musí většina leteckých sil hodit k takovým úkolům. Masu letectva bude tvořit letectvo bombardovací. To musí být doprovázeno stíhačkami schopnými dalekých letů.

Po odchodu maršála Balbo z úřadu ministra letectví nastaly změny v oficiálních názorech vedoucích vojenských kruhů Itálie. Požaduje se těsnější spolupráce letectva s pozemní armádou i loďstvem, zejména silné bitevní letectvo, podřízené pozemním silám.

Vzdušná obrana Velké Británie. Podle zkušeností ze světové války není již Velká Británie loďstvem dostatečně chráněna před jakýmkoliv nepřátelským útokem. Letectvo oslabuje dosavadní výhodu ostrovní polohy světové říše. Prvním

úkolem obrany státu v Anglii se tedy jeví ochrana před leteckými útoky: k tomu účelu musí být obranné letectvo mateřské země tak silné jako nejsilnější letectvo jiného státu na vzdálenost akčního okruhu. Bezpečnost Londýna může zaručit pouze aktivní činnost vlastního letectva proti leteckým silám a území případného protivníka.

Letectvo, seskupené do „Vzdušné obrany metropole“ a obsahující asi 50% všech leteckých sil, je tedy vlastně samostatnou leteckou armádou, určenou k operacím do dalekého týlu nepřítele, čítající v to nejen bombardování vitálních středisk protivníka, ale i samostatné operace proti nepřátelským pozemním nebo námořním silám. Podle potřeby pracuje toto letectvo spolu s vlastními pozemními nebo námořními silami.

Vzdušné síly zálohy hlavního velitelství v USA.

Ve Spojených státech se hlásá potřeba velké „letecké armády“, která by byla schopna samostatných a dalekých operací, t. j. hodila by se buď k útokům na životní zdroje a ozbrojené síly nepřítele nebo k rychlému soustředění na vzdáleném ohroženém bodě (Filipiny, Hawai), kde by pracovala spolu s válečným loďstvem. K uskutečnění této zásady byly vytvořeny r. 1934 t. zv. „vzdušné síly zálohy hlavního velitelství“. Spolupráce s pozemními operacemi bude často žádoucí. Pro vlastní potřebu má pozemní armáda letectvo zpravodajské a bitevní.

Samostatné letectvo Třetí říše. Spolupráce všech tří druhů ozbrojených sil zajišťuje vítězství. Ale bez získání převahy ve vzduchu není dnes možné vítězství. Válka se zahajuje mohutným leteckým útokem bez předchozího vypovězení války. Prvním úkolem letectva na začátku války bude zničení nepřátelských leteckých sil, pak teprve ochromení životních středisk nepřátelské země a zdrojů obrany protivníka. Podle rozsahu soustředění a nástupu pozemní armády bude nutno této armádě zajistit aktivní bojovou součinnost ze vzduchu, aby se urychlil průběh vpádu do nepřátelské země a porážka protivníkovy pozemní armády. Samostatné letecké akce mají být prováděny pouze v masách. Tyto masy tvoří letecké síly, podřízené hlavnímu velitelství — jsou tedy samostatnou leteckou armádou.

Ke konci autor vypočítává pravděpodobné počty vojenského letectva velmocí a uvažuje o možnosti dalšího rozvoje letectva v případě války. K—r.

Doprava těžce nemocných letadly z bojišť do stálých nemocnic v USA.

(Podle čas. Militär-Wochenblatt, čís. 32/1937.)

Ve všech státech se zabývají použitím letadel k dopravě raněných z polních aneb etapních nemocnic, dále transportem těžce raněných z bojišť přímo do stálých nemocnic. Ošetření raněných se dosud provádělo v polních a etapních nemocnicích, odkud měli být odsunuti co nejdříve do nemocnic v zápolí. Lékařské statistiky dokazují, že uzdravení pacienta je závislé především na rychlém poskytnutí náležitého ošetření. Proto má být používáno k dopravě těžce raněných leteckých ambulancí.

V USA. rozeznávají: „Army Surgical Hospitals in the division“ (divisní polní nemocnice), „Army Evacuation Hospitals“ (armádní polní nemocnice) a „Hospitals in the base“ (etapní nemocnice). Při použití leteckých ambulancí mají být odlehčeny především etapní nemocnice.

Dosud jsou známy tyto příklady použití letecké dopravy raněných: v roce 1915 při ústupu srbské armády (2 francouzské letouny převezly do Albanie 15 těžce raněných), v roce 1917—1918 byla zřízena letecká doprava raněných v úseku Soissons

a Flandry, v roce 1925 prováděli Francouzové během svého tažení v Maroku odsuny raněných letadly (celkem 300 raněných a nemocných) do etapních nemocnic. Angličané dopravovali letadly raněné za bojů v Iraku do Port Saidu; konečně v roce 1928 při nepokojích mezi USA. a Nicaraguou použili Američané letadel k dopravě raněných i nemocných (na vzdálenost 150 mil).*)

Občanské letecké ambulance v USA.: zřízeny jsou 3 permanentní letecké ambulance (Kelley Field, Santiago, Barkadale), dále na všech letištích jsou nosítka; všech dopravních letounů může být použito k účelům zdravotnickým. V roce 1934 bylo provedeno 139 transportů raněných anebo nemocných osob na vzdálenost 26.000 mil při úspoře 1200 hodin proti dopravě železnicí.

Podmínky pro ambulantní transporty: rychlost kolem 100 mil, zásoba pokonných hmot na 6 hodin, letoun musí mít 8 lůžek (nosítek) anebo 8 křesel pro nemocné, musí být schopen startu nebo přistání i na úzkých letištních plochách.

Organisace: všechny vzdušné ambulance musí vyhovovat shora uvedeným podmínkám a být s to dopravit 75% těžce raněných z pole do nemocnic v zápoli.

K tomu praktický příklad ze světové války, z úseku v Argonnách, a u Maasy, kde byla zasazena armáda Dohody, složená z 3 sborů po 3 divisích. Generální štáb USA. počítá s těmito ztrátami: 1% mrtvých a 5% raněných u jednotek 1. sledu, na divisi 3%, na sbor 1.5%. Při počtu armády kolem 325.000 mužů je možno při silnějších bojích počítat denně s 1.5% ztrát. Po odečtení 25% lehce raněných, kteří zůstanou v etapních nemocnicích, je třeba letadly převézt 75%. Předpoklady pro převoz jsou: 8 lůžek (nosítek), vzdálenost polních od stálých nemocnic činí nejvýše 75 mil, naložení raněných až do odletu netrvá déle než 1 hodinu a každý letoun provede denně 5 letů.

Provedení převozu. Za shora uvedených předpokladů při 5% ztrátách divise v síle 22.000 mužů třeba počítat se ztrátou 1100 mužů, z kterých je 25% = 275 lehce raněných (budou ošetřeni v polních aneb etapních nemocnicích), 75% = 825 těžce raněných bude třeba dopravit letadly do zápolních nemocnic. Při uvedených podmínkách (letoun 8 raněných, 5 denních letů) může 1 letoun denně odsunout 40 raněných, pro 825 raněných je třeba 20—21 letounů. Letouny mohou být zařazeny v 3 letky po 7 letounech, které budou přiděleny velitelskému letectvu (nikoli u sboru) a podřízeny generálu — přednostovi zdrav. služby armády. U velitelského sboru a divisi jsou styční důstojníci zdravotnictva, kteří informují přednostu zdrav. služby armády o průběhu operací. Přidělit letouny divisním polním nemocnicím, které jsou 4—6 mil za frontou, zdá se neúčelné. Použití autogir, které potřebují jen malých přistávacích ploch, by nejlépe přispělo k rozřešení této otázky.

Zdá se účelné, zřídit u sboru jednotné letiště pro letecké zdrav. ambulance. Za tohoto předpokladu bylo by možné shromáždit tam všechny divisní polní nemocnice, zesílit je zdravotnickými rotami, kterých by jinak bylo zapotřebí k odsunu těžce raněných do týlu.

Při tomto způsobu mohou být těžce ranění ošetřeni 2—4 hodiny po svém zranění v polní nemocnici, poté v době 1—3 hodin odevzdání k převozu letadly do ošetřování stálé nemocnici, ležící 75 mil za frontou (doba letu 1 hodina) — celkem tedy za 4—8 hodin po svém zranění. Tímto způsobem bude zachráněno mnoho raněných, kteří by jinak musili být operováni v polních aneb etapních nemocnicích, aby tak byl umožněn převoz jich železnicí neb autem do zápoli. Počet etapních nemocnic může být značně snížen (budou jen pro 25% lehce raněných), železniční doprava bude méně zatížena, počet zdravotnických kolon bude rovněž možno snížit. ník.

*) 1 anglická míle = 1609.3 m.