

Splnila letectva válčících států očekávání, kladená v ně před válkou?

Letectva jako doplněk armád a námořnictev vykonala víc než se od nich očekávalo. Všude, kde byla zasazena v dostatečné síle, aby měla nespornou převahu, měla rozhodující vliv na výsledek bitev na zemi i na moři. Nejlépe to dokazují úspěchy německých zbraní v Polsku, Norsku, Holandsku, ve Francii, v Srbsku, a Řecku, japonské v Pearl Harbour a v Malajsku, jakož i britské u Taranto, proti válečné lodi Bismarck a mlav druhém tažení v Libyi. Letecká převaha a spolupráce letectev s armádami a s válečnými loďstvy měly na uvedených úspěších největší podíl. Bez nich nebyly tyto úspěchy možny. Naproti tomu letectva zatím nedokázala, že by mohla donutit protivníka ke kapitulaci sama o sobě, vyjma případy, že napadne stát velký s velmi silným letectvem stát malý a bezbranný. Dokonale organisovaná obrana může čelit i největším leteckým útokům a způsobovat útočníku takové ztráty, že musí od útoků upustit, jako v bitvě o Velkou Britanii.

Z hořejšího plyne, že největších úspěchů dosáhlo letectvo ve spolupráci s pozemní armádou a námořnictvem. Nemělo by proto letectvo patřit organizačně k armádě a k námořnictvu?

Důvodů pro i proti lze uvést mnoho. Na otázku nutno pohlížeti s hlediska, že letectvo pracuje ve velkém prostoru, že povaha jeho služby je zcela odlišná od služby v pozemní armádě, že jest ještě stále mladé a v prudkém vývinu a že mu tudíž nutno dát organizaci, umožňující jeho nejlepší uplatnění i vývin do budoucna. Těsným spojením letectva s pozemní armádou se snadno tak zabrdí vývoj letectva, že zůstane zpět za dobou a není pak schopno ani pomoci armádě, pro kterou bylo budováno, ani státu, kterému má sloužiti v míru i ve válce i mimo rámec armády. Jako příklad stačí uvést budování jednoho druhu letectva na úkor druhů jiných, jehož problematičnost se ukáže v případě potřeby. Letectvo může docílit největšího výkonu jen, je-li organisováno, vybudováno a vycvičeno tak, jak toho vyžadují podmínky jeho upotřebení. Jen může-li podat největší výkon, může letectvo přinést též největší pomoc pozemní armádě a splnit úkoly, pro které bylo budováno. Armádě neb námořnictvu může býti letectvo přidělováno pro různé úkoly v určité oblasti jako celek. Vrchní velení má vždy možnost ovlivňovat budování letectva podle předpokládaných potřeb obrany státu, jakož

i výcvik letectva podle předpokládaných potřeb jeho zvláštních úkolů i spolupráce s armádou neb námořnictvem, ať již celkové neb dílčí. Docilení nejlepších výsledků spolupráce jest otázkou velení. S vývojem letectva se různost jeho povahy od pozemní armády ještě zvětší. Konstrukce ještě větších letounů než jsou dnes v používání umožní přesuny vzduchem značných sil a jejich zasazení kdekoliv. Jest tudíž pravděpodobné, že za několik let bude letectvo hlavním bojovým činitelem a bude mít pro boj na zemi jednotky pěchoty, dělostřelectva atd., jako mělo a má námořnictvo svoji námořní pěchotu pro vylovení a boj na souši. Tento systém bude výkonnější a lacinější než systém velkých nehybných armád a proto se prosadí. Někde dřív — někde později, podle předvídanosti a obrazotvornosti vůdčích osobností. Kde tyto vlastnosti schází, budují se branné síly, které jsou již zastaralé, než se dostanou k činnosti, a národ vynakládá síly a prostředky nadarmo.

Osvědčilo se předválečné rozdělení letectva podle typů letounů?

Hlavní kategorie zůstaly nezměněny.

A. Jednomístník zůstává stále hlavním typem letectva stíhacího. Jeho použití pro mimořádné úkoly doznalo rozšíření. Plní úkoly fotografického průzkumu i na velké vzdálenosti, útočí na lodě, na tanky i na jiné cíle a při rozsáhlosti svých normálních úkolů nemůže být nikdy dost silné. Bez stíhacího jednomístníku není zatím válka ve vzduchu možná. Obhájil tudíž plně svoji posici a změny u něho nastaly v zlepšených výkonech a ve výzbroji. Jest používán ve dne i v noci, avšak pro speciální úkoly noční ustupuje stíhacímu letounu vícemístnému, který se lépe hodí nejen pro defenzivní, ale i pro ofenzivní úkoly a bude pravděpodobně stále více používán.

B. Těžký bombardovací letoun byl a jest hodně používán, ale není tak naprosto nepostradatelný, jako letoun stíhací. Jeho činnost sama o sobě nepřináší rozhodnutí a jest příliš ovlivňována nepřítelem i povětrností. Jeho výroba jest nákladná a dlouhotrvající, jeho činnost vyžaduje mnoho personálu ve vzduchu i na zemi. Potenciál žádného státu nestačí na zajištění všech potřeb a nejvíce naléhavé má mít proto přednost. Nejvíce naléhavé jest to letectvo, které nejlépe doplňuje boj pozemní armády a námořnictva. Těžké bombardovací letectvo vyhovuje této podmínce jen z části a proto myslím, že by mělo zatím ustoupit typům všestrannějším.

5. 2/42
C. Lehký bombardovací letoun, schopný bombardování střemhlav jest zbraní mimořádné důležitosti. Již jeho všestranná upotřebitelnost doporučuje, aby jeho konstrukci byla věnována mimořádná pozornost. Vhodný typ se dá přizpůsobit několika účelům (bomb. střemhlav, noční stíhání, zvědy, letoun torpedovací) a proto zaujímá v pořadí naléhavosti ve výrobě přední místo s letounem stíhacím.

D. Letouny zpravodajské, t.j. zvědné i pozorovací podle předválečných názorů, nemohou obstát proti nynější OPL. Jejich úkoly jsou však naléhavé a musejí býti plněny. Jelikož není zatím vhodného typu speciálního, musí vypomáhati letoun stíhací a lehký bombardovací.

E. Letouny naloděné a létací čluny vynechávám z této úvahy.

F. Letouny dopravní doznaly rozšířeného upotřebení. Světová válka, bouřící ve všech světadílech, vynutila si dopravu osob i materiálu i na největší vzdálenosti. Přeprava vedoucích osobností mezi světadíly jest dnes všeobecná, přeprava značných počtů posádek pro přelet letounů z Ameriky do jiných světadílů denní, přeprava vojsk nic neobvyklého. Nutnost rychlých přesunů jednotek leteckých především vyžaduje dopravní letouny schopné převážet značné množství materiálu i o velké váze. Pro tyto účely musí býti civilní dopravní letouny přizpůsobeny a jelikož stejně na všechny potřeby nestačí, musí být též zvláštní válečné dopravní letouny stavěny.

G. Kluzáky. Význam plachtění pro vývoj letectví byl ve větší, nebotenší míře chápán všude. Všeobecně byl však spatřován v poznatcích, které studium vzdušných proudů přinášelo, v buzení zájmu mládeže o létání a v průpravném výcviku pilotů i jiného leteckého dorostu. Použití velkých kluzáků Němci pro přepravu vojenských jednotek bylo proto překvapením. Další badání v tomto směru může mít za následek nečekané změny i v civilní letecké dopravě.

Jaký vliv měl dosavadní průběh války na budování letišť?

Moderní letectvo nemůže působiti bez četných a řádně vybudovaných letišť. Tato letiště musí být prostorná, opatřená startovacími dráhami, dobře maskovaná a bránitelná proti útokům ze vzduchu, proti leteckým výsádkám i proti vojskům pozemním. Každá letecká jednotka má mít aspoň jedno letiště záměnné. Po stránce technického vybudování letišť mají tato míti dokonale spojení vnější i vnitřní, kryty pro nejhlavnější činitele, dílny pro opravy letounů. Hangáry nejsou zapotřebí pro úkryt letounů,

ale na každém letišti má být aspoň jeden hangár dílenský pro prohlídky a opravy letounů. Největším problémem jsou startovací dráhy a obrany letišť. Jen v málo oblastech jest dost přirozených ploch umožňujících provoz letounů skoro v každé době. Budování nejlépe vyhovujících startovacích drah betonových vyžaduje dlouhé doby a mnoho pracovních sil. Ve válce pohybové se s nimi nedá počítat. Ve Spojených Státech snad již byly vyzkoušeny přenosné startovací dráhy z ocelových pásů, které mohou být hodně užitečné. Obrana letišť má význam prvofadý, neboť vyřazením z činnosti letectva protivníka může být rozhodnut výsledek bitvy. Toto vyřazení může nastat nejen kt. bombardováním, ale též obsazením letišť parašutisty a leteckými výsádkami. Proto vyžaduje obrana letišť značných prostředků a není vůbec možno vybavit každé letiště tak, aby bylo zabezpečeno proti všem eventualitám. Obrana musí být organizována oblastně a jednotlivým letišťům se přidělí jen ty prostředky, kterých naprosto potřebují, aby neměly pocit bezbrannosti. Systém leteckých základůn vybudovaných v určitých oblastech nejlépe vyhovuje potřebám bojové činnosti i obraně a též po stránce administrativní. Taková oblast má jednoho velitele, společnou obranu, společnou administrativu technickou i hospodářskou. Letecké jednotky používají všech letišť oblasti i jejich zařízení podle potřeby a zbaveny všech administrativních starostí, mohou se plně věnovat bojové činnosti. Tento systém lze přizpůsobit i válce pohybové, nutno však usměrňovat spolupráci více oblastí a vrchní velení musí proto více zasahovat do činnosti velitelů oblastí, aby se uplatnění jim podřízených leteckých jednotek pružně doplňovalo podle potřeb celku.

Letectva všech druhů jsou vystavována velkým ztrátám jak v boji tak i normálním opotřebením. Je možné tyto ztráty nahrazovat ve více dloho trvajících?

Výcvik leteckého personálu i výroba leteckého materiálu vyžaduje dlouhé doby. Je-li obojí již v míru dobře připraveno organizací i materiálně, lze nejen doplňovat početní stavy, ale lze též letectvo rozšiřovat. Byl-li však chybný předpoklad použití letectva, a je-li výroba zařízení na typy, jichž nelze s plným úspěchem použít, pak jest malá naděje, že by se mohla výroba nových typů zavčas zařídit a uplatnit. Pokud se týče výcviku personálu, nutno počítati s tím, že i urychlený, úplný výcvik vyžaduje doby jednoho roku. Na tuto dobu tudíž musí být připraveny zálohy již v míru.