

Letectvo u nás a v cizině.

—mer.

Polské letectvo.

(Podle veřejně přístupných pramenů.)

Po obnovení republiky polské nebylo na jejím území žádného leteckého útvaru ani žádného leteckého průmyslu. Letectvo bylo nutno budovati po všech stránkách od počátku. Dosavadní výsledky a úspěchy svědčí však zřetelně o tom, že letectvu bylo a stále ještě je věnováno mnoho péče a energie a také mnoho zájmu jak vedoucími osobnostmi, tak leteckým personálem samým i celou veřejností.

Letectvo podléhá dvěma ústředním řídicím orgánům: vojenské podléhá ministerstvu vojenství (leteckému departementu, šéf plk. gšt. ing. Rayski), civilní pak ministerstvu dopravy (železnic, leteckému odboru). Před časem se uvažovalo o vytvoření jediného ústředí; z různých důvodů k tomu dosud nedošlo. Šéfem leteckého odboru mín. dopravy je pplk. z povolání ing. Filipowicz; těsnou spolupráci s vojenskou správou lze považovati proto za zajištěnu.

Vojenské letectvo.

Po okupačních armádách německé a rakouské zůstaly na území Polska jen jisté zásoby leteckého materiálu (sklady v Poznani a ve Lvově). Leteckých základen tam nebylo, neboť už během r. 1916 se posunuly bojující armády daleko na východ, do Ruska. Z vracejícího se po válce do vlasti leteckého personálu, vycvičeného v různých armádách, a z pozůstalého materiálu byly na rychlo tvořeny letecké jednotky, které se pak podle možnosti účastnily pozdějších bojů. Na jaře r. 1919 dorazilo s armádou gen. Hallera z Francie několik kompletních letek (personál byl převážně francouzský), z jižního Ruska pak 1 letka s polskou divisí gen. Żeligowského. S velikým úsilím bylo do jara r. 1920 postaveno celkem asi 20 neúplných letek, různě složených a různě vybavených. Mnoho materiálu bylo tehdy nutno spěšně nakupovati v cizině, hlavně ve Francii a Itálii. S jeho dopravou do Polska byly velké potíže. Během války v r. 1920 počet letek klesal; nebylo nutných záložních součástek, dílen atd. Protiofensivy v srpnu 1920 se už zúčastnila téměř jen polovina letek (po 2 až 3 letounech); vypomohly tehdy právě došlé anglické letouny. Ostatní letky zůstávaly pak „rámcovými“ až do příměří. Dne 1. března 1919 mělo Polsko v celku jen 70 pilotů (45 důstojníků a 25 poddůstojníků) a 40 důstojníků pozorovatelů; na jaře 1920 bylo u bojových letek už 118 pilotů a 68 pozorovatelů; rychlé rozmnožení personálu bylo zásluhou na rychlo utvořených škol pro piloty (polské byly v Krakově a v Poznani, francouzská ve Varšavě) a školy pro pozorovatele (ve Varšavě).

Po válce v r. 1920 došlo k soustavnějšímu budování letectva, k důkladnějšímu školení personálu i k vytváření vlastního leteckého průmyslu (viz dále). Po prvých

letech rozběhu, kdy bylo dokonce uvažováno o utvoření velkých specialisovaných jednotek letectva, přichází období, jež, lze říci, počítá už reálněji, s vlastními možnostmi.

Dnes existuje 6 smíšených leteckých pluků (1. Varšava, 2. Krakov, 3. Poznaň, 4. Toruň, 5. Lida, 6. Lvov) s 2—3 peruťmi pozorovacími, stíhacími a bombardovacími. Jsou i samostatné letky letectva doprovodného a podle souhlasných zpráv i jedna bombardovací peruť noční. Každý pluk má kromě hospodářské správy, mající na starosti také doplňování a věci mobilisační, ještě i správu letiště, školní peruť (cvičební a školní letka, speciální čety) a park. Peruti mají 2—3 letky po 10—15 letounech. Válečnému námořnictvu, a to velitelství loďstva v Gdyni, podléhá mimo to 1 peruť námořního letectva (v Pucku); menší jednotka hydroplánů je u říčního loďstva na řece Pripetu (Pińsk).

K letectvu patří i 2 balonové prapory (1. Toruň, 2. Jablonna). Letecké pluky a balonové prapory jsou sloučeny od několika let ve výcvikové „vzduchoplatecké skupiny“ (nyní 2: 1. Varšava, 3. Kraków).

Ústředním orgánem vojenského letectva a balonů je letecký odbor (departement) ministerstva vojenství, jemuž náleží řídit veškeré věci výcvikové, osobní, administrativní a nákupní a kontrolovat tovární výrobu. Odbor má v čele šéfa s 2 zástupci, 3 oddělení — všeobecné, studijní a technické — a 3 samostatné referáty — balonový, účetně-rozpočtový a osobní.

Orgány vzduchoplatecké služby jsou: Letecký studijní technický institut (Varšava), Středisko badání letecko-lékařských (Varšava), Vzduchoplatecká zásobovací správa (Děblin, dříve Ivangorod), hlavní sklady letecké, hlavní sklady balonové a hlavní meteorologická stanice.

Letecké školy jsou: Letecká voj. akademie („škola podpraporčíků letectva“), 2letá, v Děblině (Ivangorod), vzdělávací na důstojníka z povolání; předchází pěší výcvik až lletý v pěchotní voj. akademii. Dále jsou t. zv. Středisko pro výcvik důstojníků letectva v Děblině, Středisko pro poddůstojníky v Bydgošči (6měsíční škola pro piloty a 8měsíční škola pro mechaniky) a Letecká škola střelby a bombardování v Grudziądzi.

Mimo to je 3letá škola poddůstojnického dorostu („poddůstojnická letecká škola pro nedospělé) v Bydgošči, do níž se přijímají schopní mladíci ve věku 16—17 let, mající aspoň 6 tříd t. zv. všeobecné školy.

Důstojník z povolání, jmenovaný jím po absolvování letecké akademie, koná řádovou službu u útvaru; po určité době může projít kursem pilotním, střeleckým a bombardovacím; zvláštní kursy nutno absolvovat před ustanovením velitelem letky, před jmenováním majorem a pak v hodnosti vyšší. Mimo to studují důstojníci letectva na válečné škole, na polytechnikách ve Lvově a Varšavě (letecký odbor) a na vysoké letecké škole v Paříži.

Záložní důstojníci se školí při Středisku pro výcvik důstojníků v Děblině. Je také organizován předvojenský letecký výcvik mládeže; koná se u aeroklubů za podpory cíle Ligy obrany proti útokům ze vzduchu a proti plynům (L. O. P. P.) a pod dozorem vojenské správy.

Za úplný kurs předvojenské výchovy se zkracuje presenční vojenská služba mužstva s nižším předběžným vzděláním u letectva o 3 měsíce (pozdější presentace), u absolventů škol pro piloty a mechaniky o 12 měsíců (dřívější propuštění na trvalou dovolenou). Absolventům středních a podobných škol, kteří absolvovali školy letecké Ligy, zkracuje se o 3 měsíce (pozdější presentace). Aspiranti balonového vojska se vyskolují ve zvláštním kurse u 1. balonového praporu. Prvá důstojnická hodnost se uděluje aspirantům v Polsku až po 1—2 cvičeních ve zbrani.

Poddůstojníci se vycvičují jak u útvarů, tak i v různých speciálních kursech mimo ně. Presenční vojenská služba trvá u letectva i balonů 24 měsíců; nováčci na-

stupují na podzim. Zkrácená služba aspirantů trvá nyní 13 měsíců. V posledních letech bylo vydáno několik významných leteckých služebních předpisů, tak i letecký plní řád. O výcvik personálu i záloh je postaráno.

Materiál se postupně ujednocuje. Ve vojenském letectvu jsou dnes v používání: u zvědného — letouny Potez XXV a XXVII (motory Lorraine-Dietrich 450), Bréguet XIX, u stíhacího — Spad 51, 61, naše Avie a vlastní typ „P. Z. L.“,* u bombardovacího — Farman F 68 a Fokker F VII, u doprovodného — vlastní lehké typy (Lublin — R a P. Z. L. s motory Wright 220 k. s.), u námořního letectva — Latham a Leo. Celkový počet letounů se udává (Společnost národů 1931) na 700, z toho 346 u bojových jednotek, 354 ve školách atd. Orgán britského královského leteckého klubu Flight z ledna 1932 tvrdí, že Polsko disponuje zálohou 500 letounů, celkem 1.009 bojovými letouny, z toho pak že má: pozemní letectvo 144 stíhacích, 14 bombardovacích (7 denních a 7 nočních), 275 pozorovacích — celkem 433 letounů, námořní letectvo 16 stíhacích, 12 denních bombardovacích a 48 pozorovacích, celkem 76 letounů; záloha bojových letounů 500. Počet školních letounů uveden číslem 300. Dohromady 1.309 letounů, z nich 30% nových typů.

Balonové prapory používají materiálu francouzského. Jsou to pozorovací balony „Caquot“ a balony obranné. Kromě toho jest i jedna menší říditelná vzducholod „Lech“, ukořistěná za převratu v Poznani (3.500 m³). Balonový materiál vyrábí vojenská správa ve své režii v ústředních balonových podnicích v Jablonné (u Varšavy).

Použití letectva. Za osvobozovacích bojů v letech 1918/20 bylo používáno letectva hlavně k provádění zvědů a k improvizovanému bombardování i postřelování. Za bojů s rudou armádou bylo několikrát s úspěchem použito rojů i k útokům ze vzduchu na přepravující se vojsko a na jezdecké masy. Dnes se předvídá použití jednotlivých druhů letectva asi takto: zvědné letectvo (bojová jednotka: letka — 10 letounů) pracuje pro vojsko (tři hlavní zbraně — pěchotu, jezdecko a dělostřelectvo) i pro velitelství, event. útočí i proti živým cílům na zemi. Zvědy blízké i daleké provádějí zásadně jednotlivé letouny; je-li nepřátelské letectvo silné, konají blízké přezvědy roje, chráněné podle potřeby letouny stíhacími. Pozorovací letouny vykonávají také úkoly doprovodného letectva, střežení nebo řídí střelbu dělostřelectva. Stíhací letectvo (peruti o 2—3 letkách) bojuje s nepřítelem ve vzduchu i na zemi; při boji ve vzduchu je činné zásadně v rojích o 3—5 letounech. Bombardovací letectvo ničí živé cíle i stavby. Doprovodné letectvo, za války samostatné šipky (3) a letky (9 letounů, tyto u armády), slouží především k spojení uvnitř velkých jednotek, hlavně jezdeckých, k spojení mezi velitelstvími vyšších jednotek, k přezvědům a pozorování pro velitelství i vojsko.

Mírový početní stav polské branné moci činí asi 255.000 mužů, z toho je důstojníků asi 18.000, poddůstojníků z pov. a dělesloužících asi 38.000. U letectva je 700 důstojníků z pov. a 5.150 mužstva presenční služby, celkem 7.600 osob.

Civilní letectvo.

Polsko očekává, že jeho územím půjdou v budoucnu důležité letecké trati od východu k západu a od severu k jihu (Paříž—Berlín—Varšava—Moskva, Paříž—Praha—Lvov—Kijev—Asie, Stockholm—Varšava—Bukurešť—Malá Asie—Afrika).

Letecká doprava byla zahájena r. 1921 „Cidnou“ na trati Praha—Varšava. Následujícího roku vznikla společnost „Aerolloyd“. R. 1929 vznikl na nátlak státu podnik „Lot“, výkonný orgán ministerstva dopravy, v němž sloučeny dvě tehdejší sou-

* Na výstavě v Paříži r. 1930 byl vystaven celokovový jednomístný letoun P. Z. L. VI.: 1 motor Bristol-Jupiter 550 k. s., rozpětí 10.3 m, délka 7.16 m, zatížení křídel 78.6 kg/m², největší rychlost 292 km/hod., výšky 1.000 m dosáhne za 1'30", dostup 9.000 m.

kromě společnosti „Aerolot“ a „Aero“. Kapitál „Lotu“ je v rukou státu a magistrátů některých velkých měst. Délka leteckých tratí vzrostla z 645 km v r. 1922 na 5.300 kilometrů v r. 1932.

V přítomné době je pravidelná letecká doprava v létě i v zimě na tratích:

Varšava—Poznaň—Bydgošć—Gdaňsk,

Varšava—Gdaňsk,

Varšava—Katovice,

Varšava—Krakov—Brno—Videň,

Varšava—Lvov—Černovice—Bukurešť—Sofia—Soluň (od 1931) a

Varšava—Vilno—Riga—Tallin (od 1932).

„Cidna“ létá na trati Praha—Varšava.

Letiště se vybudovávají moderně; připravují se zařízení nutná pro lety za noci, mlhy a j. Velmi dobře jsou dnes vybavena letiště ve Varšavě (Okęcie), v Poznani, Krakově a Lvově. O zařízení letiště v Katovicích se postarala výše už uvedená letecká Liga; táž zřídila už také mnoho letišť v menších městech. Vybudovává se státní letiště v Gdyni, zlepšeno letiště ve Vilně. Všechny dopravní letouny se opatřují korespondenčními radiotelegrafickými stanicemi tak, aby pilot mohl být stále informován.

R. 1932 nalétaly dopravní letouny přes 1,316.000 km (při 5.474 letech) a dopravily 11.187 osob a 3.649 q nákladů.

Pokud jde o materiál, snaží se Polsko v posledních letech důsledně o dosažení úplné soběstačnosti i u civilního letectva. R. 1930 dodala lublinská letecká továrna prvních 10 třímotorových Fokkerů, vyrobených na základě licence. Kromě toho bylo už konstruováno několik prototypů dopravních letounů vlastních, z nichž letos zaveden letoun P. W. S. 24 (pilot, mechanik, 4 cestující, motor 220 k. s.), vyráběný podlešskou leteckou továrnou. Letouny Junkers, jichž se používalo dříve, se postupně vyřadují. Pracuje se o výrobě rychlých poštovních letounů.

V oboru sportovního letectví bylo dosaženo — jak je u nás všeobecně známo — krásných výsledků. Překvapiti mohly tyto výsledky jen tam, kde rychlé pokroky polského letectví nebyly sledovány nebo kde byly přezírány. Není možno nevzpomenouti zde tragické smrti vítězů z mezinárodních závodů v Berlíně r. 1932 kpt. Żwirka a ing. Wigury při jejich letu k návštěvě Prahy. Dnes jsou již dobře známy vynikající sportovní polské letouny „R. W. D.“ a „P. Z. L.“. Plachtění je v Polsku rovněž na výši. Sportovní letectvo vyniká ovšem více kvalitou než kvantitou. Dnes je 9 aeroklubů (s ústředím ve Varšavě,*) majících na 300 pilotů a asi 80 letounů. Asi 100 pilotů je vycvičeno v plachtění. Pro styk mezi státními orgány a aerokluby funguje meziministerská komise sportovního letectva a styční letečtí důstojníci.

Liga obrany proti útokům ze vzduchu a proti plynům, (L. O. P. P.), která slavila nedávno desetileté výročí své činnosti, má dnes už přes 850.000 členů. Staví školu pro piloty v Radomi a hlavně za její pomoci fungují školy pro mechaniky ve Lvově a v Bydgošči. R. 1927 vybuďovala aerodynamický institut při varšavské polytechnice. O její pomoci při budování letišť a při předvojenské výchově byly zmínky již výše.

Letecký průmysl.

Letecký průmysl byl postupně vybudován až po válce. Původně šlo o montování cizích strojů, později, až do nedávna, výhradně o licenční výrobu cizích typů. V posledních letech byly zkonstruovány některé dobré prototypy vlastní, jež se zavádějí.

*) Aerokluby jsou ve Varšavě, Krakově, Lvově, Poznani, Katovicích, Gdaňsku, Lodži, Lublíně a Białe Podleské.

Dnes pracují 4 letecké továrny:

Státní letecká továrna (P. Z. L.) ve Varšavě vznikla z ústředních leteckých dílen r. 1928; zabývá se konstruktérstvím, vyrábí letouny vojenské (vlastní stíhací P. Z. L.) a sportovní. Továrna „Plage a Laškiewicz“ v Lublině, prvá z polských leteckých továren, vyrábí vojenské i dopravní letouny. „Podleská letecká továrna“ v Biale Podleské (na trati Lukov—Brześć) staví od r. 1923 letouny vojenské, dopravní i sportovní. „Velkopolská letecká továrna Samolot“ v Poznani vyrábí hlavně vojenské školní letouny.

Letecké motory vyrábějí továrny „Škoda“ a „Avia“, obě ve Varšavě. Je dosti podniků vyrábějících a schopných vyráběti polotovary a pomocnou výzbroj. Osamostatňování leteckého průmyslu od ciziny pokročilo v posledních letech velmi rychle. Lze říci, že mírová potřeba polského letectva, vyjma některé suroviny (hliník, měď a j.) a některé polotovary, je dnes domácí výrobou zcela zajištěna.

Rozpočtové položky na letectvo.

Výdaje na vojenské letectvo nejsou v rozpočtech ministerstva vojenství specialisovány tak, aby je bylo lze shrnouti.

Částky, preliminované na civilní letectvo v rozpočtech ministerstva dopravy (železnic), činí v posledních letech: uzávěrka za období 1929/30 vykazala 13,872.646 zlotých; finančně-hospodářský plán polských státních drah na rok 1933 předvidá 11,724.000 zlotých.

Data Společnosti národů uvádějí celkové výdaje na letectvo v období 1931/32: 78,006.507 zlotých.

*

Polské letectvo je dnes úplně na výši požadavků. Je až podivuhodné, jak se při omezených finančních možnostech země, která přece válkou tolik utrpěla, rozvinulo. Bylo by na prospěch přátelské spolupráce obou sousedících států, Československa a Polska, a obou jejich státotvorných národů, aby se navzájem lépe poznaly. Letci učinili na tomto poli už hodně a lze si jen přát, aby dosavadní výsledky byly dále ještě více prohlubovány a rozšiřovány.

—lip—:

Organisace letecké školy ve Francii.

(„Ecole de l'Air“.)

Školení a zdokonalování kádrů se dnes provádí v různých školách, podléhajících jednak ministerstvu války, jednak ministerstvu letectví.¹⁾

Toto uspořádání nevyhovuje požadavkům letectva a působí nemalé potíže:

pro nedostatečnou základní leteckou výchovu a pro nedostatek stejnorodosti ve školení,

pro tříštění prostředků personálních a materiálních,

pro velikost udržovacích a provozovacích nákladů.

Dnes je k tomu, aby mladíci, přející si vstoupiti do letectva, byli s to užitečně v něm sloužiti, zapotřebí čtyř let.

Toto příliš dlouhé a nákladné školení nemůže však při dnešním systému býti omezeno. Je pravda, že kandidáti letectva, vycházející z Polytechniky nebo St. Cyru, musí se, aby byli přijati do těchto škol, podrobiti zkouškám, ale ty jsou rozdílné hodnoty, a soutěž pro St. Cyr neobsahuje v základě vědeckou přípravu, nutnou k úspěšnému sledování technického leteckého vyučování.

¹⁾ Škola pro výcvik poddůstojníků i letců je v Istres. — Vojenská aplikační letecká škola ve Versailles. — Praktická letecká škola v Avord. — Pokračovací pilotní škola je v Etampes.

Vyučování v obou školách rozšiřuje nadto rozdíl v žácích, kteří po dvou letech školení — jednak velmi vědeckého na Polytechnice, jednak téměř výhradně vojenského v St. Cyru — musí z těchto důvodů býti podrženi po dvě leta v letecké aplikační škole. Tam teprve začíná letecký výcvik, který pro svůj technický ráz musí, aby byl úspěšný, býti podáván každé z těchto dvou kategorií žáků-důstojníků jiným způsobem.

Právě takové nevýhody se vyskytují i ve vyšším školení ve Vyšší válečné škole a v Středisku vysokých vojenských studií („Centre des Hautes Etudes militaires“); to se zabývá studiem vedení vyšších pozemních jednotek, jimž nebudou veletí důstojníci letectva, kteří naopak nejsou tam připravováni k vykonávání svého vyššího vojenského velení.

Zkrátka, ať jde o základní školení žáků-důstojníků neb o zdokonalování a vyšší školení důstojníků, ukládané znalosti jsou ve všech případech — kromě čistě leteckých škol — znalostmi vhodnými pro důstojníky pozemní armády. Letecká výchova, která by se měla díti na základě školení s dvojího hlediska, totiž s hlediska pozemních a námořních operací, je podávána příliš pozdě v jednotlivých specializovaných školách letectva, jež jsou zřizovány na různých místech teprve podle potřeby.

Toto tříštění učilišť a tedy i úsilí velice škodí jednotě školení, nutného leteckým kádrům. Tato jednotota může býti uskutečněna jen sloučením²⁾ všeho personálu i materiálu jednotlivých nynějších škol v jediné škole pod odpovědností jediného velitele.

To je účel dekretu, uveřejněného v Journal Officiel ze dne 4. června 1933; hlavní jeho ustanovení jsou:

Všechny výcvikové prostředky příslušející ministerstvu letectví budou seskupeny v prostoru kolem Istres — rybník Berre — Salon de Provence — a utvoří „Leteckou školu“.

Tato škola bude uvedena do chodu od 1. října 1935; má za účel:

dáti mladíkům a vojenským osobám, určeným ke kariéře důstojníka letecké armády, potřebný výcvik a základní školení,

umožniti důstojníkům letectva, aby získali vyšší letecké vzdělání,

rozvinouti vyšší letecká studia u vysokých hodností letecké armády.

škola, již bude veletí generál letectva, bude obsahovati:

odbor pro základní školení, pro žáky rozdělené do speciálních kursů, odpovídajících jednotlivým kategoriím personálu letectva;

odbor aplikační pro poručíky-žáky, rozdělené do zvláštních kursů podobných kursům výše naznačeným;

vyšší letecké školení, určené pro důstojníky kandidáty leteckého „brevet d'Etat-Major“;

středisko vysokých leteckých studií, určených ke školení velitelů leteckých armád.

Trvání školního roku je stanoveno:

v odboru pro základní školení:

na dvě leta pro žáky přímo po odvedení (nevojáky),

na jeden rok pro poddůstojníky a žáky-důstojníky;

v odboru aplikačním:

na jeden rok pro všechny kategorie žáků-důstojníků.

Umístění „Letecké školy“ v blízkosti dvou velkých universitních měst, Aix-en-Provence a Marseille, má jisté výhody, a při tom je také možno bez obtíží a dodatečných vydání použítí pozoruhodných zařízení školy pro vzdělání létajícího personálu v Istres, jakož i hladiny rybníka de Berre se zařízením již existujícím.

²⁾ Sloučení, které zároveň značně sníží celkové výdaje a umožní větší výkonnost personálu a materiálu.