

Nadporučík p. p. I. Robert Sandholzer:

## Moderní pozorovací letoun,

jak má býti řešen, vyzbrojen a zařízen s hlediska potřeby pozorovatele.\*)

Při navrhování konstrukce, vyzbrojení a zařízení moderního pozorovacího letounu musí být konečný návrh výslednicí, nebo podle okolností kompromisem mezi požadavky, které na letoun jako na ozbrojený dopravní prostředek pozorovatele, jako na ozbrojenou pozorovatelnu klademe.

Úkolem pozorovatele je v čase co nejkratším zjistit, zaregistrovat a třeba i okamžitě hlásit co největší počet zpráv; při tom musí být v míře co největší zajištěna ochrana posádky letounu, a to zejména před útoky ze vzduchu.

Aby bylo dosaženo dobrého výsledku práce, je třeba snížit únavu při ní. Toho dosáhneme účelným uspořádáním zařízení, kterých potřebuje pozorovatel k vykonávání své služby.

Splnění výše uvedených podmínek vyžaduje, aby pozorovací letoun vyhovoval všeobecně těmto požadavkům:

\*) Práce byla poctěna cenou v literární soutěži VÚV. r. 1935. P. r.

1) letoun musí mít určité letecké vlastnosti a musí pozorovateli umožňovat ničím nerušený výhled na zem i na všechny strany kolem letounu;

2) posádka letounu musí mít po ruce co největší počet automatických zbraní, lehce ovladatelných a ovládajících palbou celý prostor kolem letounu;

3) k zajištění souhry pozorovatele s pilotem nutno zamontovat jednoduchý, dobře fungující dorozumívací prostředek;

4) prostor sedadla pozorovatele nutno vybavit tak, aby pozorovatel mohl rychle a bez zbytečných a namáhavých pohybů konati práce souvisící s fotografováním, s radiovou stanicí, se střelbou z kulometů atd.;

5) je třeba omezit na nejmenší možnou míru všechny vlivy, které způsobují brzkou únavu posádky za letu, to jest zejména hluk motoru, vnikání výfukových plynů do prostorů u sedadel posádky, víření vzduchu v těchto prostorech, a maximálně vystupňovat stabilitu letounu za letu, jestliže tím ovšem citelně nezmenšujeme letové vlastnosti letounu (hlavně jeho ovladatelnost).

V následujícím výkladu si dovolím naznačené podmínky vysvětlit podrobněji.

K 1) Pozorovací letoun musí mít veliké rozpětí mezi maximální a minimální rychlostí, krátký start i dojezd (polní letiště jsou v terénu u nás převládajícím malých rozměrů), musí se vyznačovat snadnou ovladatelností, velkou stabilitou, značnou stoupavostí (rychlé získání výšky po náletu k podrobnému průzkumu nebo po shoení zprávy), dostatečným dostupem a zásobou pohonných hmot na 3—4 hodiny letu.

Drak i motor musí být konstruktivně co nejjednodušší, vyžadující co nejméně ošetřování, motor se zařízením k uvedení v chod se sedadla pilotova.

Dalším požadavkem, kterému musí vyhovovat každý moderní vojenský letoun a tím více letoun pozorovací, je možnost umístit jej pod širým nebem. Polní letiště, vybavené stany na letouny, bude v příští válce pravděpodobně objeveno ještě dříve, než bude zatlučen poslední kolík letounových stanů.

Zladění všech těchto zřejmě letových vlastností letounu bude záviset na obratnosti konstruktéra celého letounu. Mohl-li bych uplatnit svůj skromný názor a zkušenosti řadového důstojníka- pozorovatele, přikláněl bych se k celokovové konstrukci s kovovým anebo také s plátěným potahem, s motorem chlazeným vzduchem. Jediné motor vzduchem chlazený zaručuje v každém ročním období, použije-li se v h o d n é h o l e j e, povlaků na motor a katalytických ohřivačů, rychlé uvedení v chod při minimálním počtu mechaniků.

Prostor sedadla pilotova nutno opatřit dostatečně velikým, za letu lehce otvíratelným otvorem v podlaze letounu. Tímto zařízením bude usnadněno přesné vlétnutí do daného směru, velmi důležitý to úkol při fotografování zamontovanou fotografickou komorou.

Již při předběžném povšechném návrhu budoucího pozorovacího letounu bude se konstruktér ptáti po umístění sedadel posádky a po jejím početním stavu.

Běžně používaný pozorovací dvoumístník se sedadlem pozorovatele za sedadlem pilota má některé nevýhody. Všeobecně uznávanou nevýhodou pozorovacího dvoumístníku je, že jej stiháč může snadno překvapit.

Vysvětlení je snadné: posádka dvoumístného letounu tvoří jeden celek, pracující o společném úkolu. Je proto i hlavní pozornost pilota obrácena k zemi, neboť znaje úkol pozorovatele, snaží se mu v jeho provádění býti nápomocen. A tak posádka pozorovacího dvoumístníku, zaneprázdněná pozorováním pozemní situace, stává se snadnou kořistí stíhače, když ji napadne s překvapením.

Záznamy nejúspěšnějších válečných letců-stíhačů, lovců desítek nepřátelských pozorovacích letounů, mluví jasně o průběhu získaných vítězství: „... napadl jsem pozorovací letoun . . . , pozorovatel právě fotografoval . . . , dříve než mohl použít kulometů, byl sestřelen“.

Právě jmenovanou nevýhodu pozorovacího dvoumístníku napravuje pozorovací trojmístník. Ten nemusíme tak často chránit, protože se mohutností své palby bude chránit sám. Střelec pozorovacího trojmístníku věnuje veškerou svou pozornost pozorování ve vzduchu. Bude-li vybaven dobrým dorozumivacím prostředkem, spojujícím ho s ostatními členy posádky, zachrání jistě v mnohých situacích pozorovací letoun před sestřelením.

Zvětšení váhy i rozměrů letounu zesílením posádky o jednoho muže nebude při vhodně voleném uspořádání a celkové konstrukci letounu jistě mít tak veliký vliv na podstatné snížení letových vlastností letounu.

Nevýhodou zůstává větší cena letounu i větší potřeba vycvičeného létajícího personálu u letky. Budoucí válečný konflikt musí ukázat, co zmenšuje počet létajícího personálu více, zda početně častější ztráty pozorovacích dvoumístníků, či relativní zmenšení počtu posádek pro početnější obsazení pozorovacího trojmístníku.

Důležitou věcí, kterou je nutno se zabývat při navrhování celkové koncepce nosného systému, je problém nerušeného výhledu se sedadla pozorovatele. Dvouplošník, kterého se dosud většinou používá, má vedle výhod pro vojenský letoun všeobecně uznávaných (při stejné váze nosného systému větší násobky bezpečnosti, menší rozpětí) i veliké nevýhody. Jsou to zejména menší aerodynamická účinnost (interakce křídel), a co je u pozorovacího letounu nejvíce na závalu: spodní křídlo omezuje značně výhled posádky směrem k zemi. Tuto nevýhodu dvoumístníku pocítuje zejména pozorovatel při pozorování pozemní situace neustále. Při každém manévru letounu musí se s pilotem domlouvat, aby mu pilot objekt pozorování, obyčejně křídlem zakrytý, odkryl.

Ideálním letounem pro pozorování je proto hornokřídový jednoplošník, ještě lépe parasol, trojmístný, s pořadím sedadel odpředu: pozorovatel, pilot, střelec. Hornokřídový jednoplošník má i další výhodu, totiž velikou stabilitu, potřebnou zejména při fotografování. Letoun stabilní, který „sedí“ ve vzduchu, jistě unavuje celou posádku méně než letoun, zmítaný i drobnými poruchami v atmosféře. Hornokřídový jednoplošník zůstává ideálem i pro dvoumístný pozorovací letoun. V tomto případě je ovšem vzhledem k velikosti prostoru postřelovaného z kulometů pozorovatele výhodnější umístit sedadlo pozorovatele za sedadlo pilota.

K 2) Samozřejmým požadavkem zajištění bezpečnosti pozorovacího letounu jest jeho dokonalé vyzbrojení. Kulomety umístíme tak, abychom co nejvíce zmenšili hluché prostory, t. j. prostory, do kterých nemůže působit palbou ze svých kulometů ani pilot, ani pozorovatel.

Při všeobecně dosud užívaném způsobu synchronisované střelby okruhem vrtule nutno technicky naprosto dokonale rozřešit konstruktivní

detaily synchronisačního zařízení. Nevýhody dosavadní synchronisace podrobil věcné technické kritice kpt. ing. M. Hradečný v loňském ročníku Voj. technických zpráv. Synchronisace bez stoprocentní spolehlivosti způsobuje určitou obavu posádky před střelbou okruhem vrtule. Vzniklá nervosita se pak jistě přenáší i do ostatní činnosti posádky. Proto musí být synchronisace pilotních kulometů bez výjimky rozřešena tak, aby dávala při jakémkoliv počtu otáček motoru naprostou jistotu, že vrtule nebude prostřelena. Zdá se, že pilotním kulometům střelícím mimo okruh vrtule není u nás věnována dostatečná pozornost.

Kulometry pozorovatele, resp. střelce, nutno zamontovat tak, aby bylo zaručeno lehké a rychlé jich ovládání. Systém kulometního kruhu i s jeho bowdenovými lanky měl by pro primitivnost a časté poruchy patřit historii. Vždyť přece nevýhody bowdenových lan jsou všeobecně známy. Ovládání dvojkulometu na kruhu, i když je tento kruh částečně kompensován, patří při větších rychlostech letounu a ve větších výškách k siláckým výkonům, které snad dokážeme v míru při krátkých letech za střelby na střelnicích, které však nebude lze očekávat při delších letech ve větších výškách nad nepřátelským územím.

Kulometry nutno zamontovat na kulovou sklápěcí lafetu, nemají-li pozorovateli ztěžovat práci, a být stále připraveny k použití a poskytovat záruku rychlého manévru palbou ve všech směrech.

Používané kulometní kruhy bylo by snad možno na přechodnou dobu adaptovat tím způsobem, že by kulometry v době, když se nestříli, nebyly ke kulometnímu kruhu přivázány řemínkem, nýbrž byly uchyceny ve vhodné konstruovaném zámku tak, aby se daly v čas potřeby jedním pohybem odjistit. Srovnáme-li, jak dlouho, zejména v zimě (a ve větších výškách je zima stále), trvá rozvázání upínacího řemínku, s rychlostí boje ve vzduchu, dojdeme k závěru, že pozorovatel přijde se svou palbou pravděpodobně pozdě. Neuváže-li pozorovatel kulometry, aby zvýšil jejich pohotovost ke střelbě, rozbijí při každém ostřejším pohybu letounu povlak trupu nebo v nejpříznivějším případě pozorovateli hlavu.

Při pohledu na nechráněný kovový rám kruhu, umístěný asi ve výši očí a čela sedícího pozorovatele, často mě za přistávání napadla myšlenka, kolik pozorovatelů si asi již při nutných přistávaních o tyto kovové hrany rozbilo hlavu a vyrazilo zuby. Náprava je snadná — povléci kovové hrany pryží.

Při montáži kulometů pozorovatele je nutno se odpoutat od tradice a historie světové války a celý problém svěřit obratnému technikovi, který praktické návrhy pozorovatelů jistě bude vhodně realizovat.

Dosavadní řešení kulometních kruhů vyhovuje snad střelci, který od startu až do přistání bude u svých kulometů stát (vydrží-li to ovšem při dnešních rychlostech), ale nikoliv pozorovateli, jehož hlavním úkolem je pozorovat, fotografovat, zaznamenávat a dávat zprávy, a ne se za letu otloukat o nevhodně zamontované kulometry a trhat si letecký výstroj o různé výstupky kruhu.

K 3) K zajištění souhry mezi pozorovatelem a pilotem je nutno se postarat o spolehlivý dorozumívací prostředek. Používaný trubkový telefon dal by se zdokonalit, kdyby sluchátka pro pilota byla zamontována přímo do jeho kukly. Dosavadní řešení, při kterém si pilot sluchátka zasune volně do kukly, má některé nevýhody. Volně pod kuklu zasunuté sluchátko neleží přesně na ušním otvoru, způsobuje, že kukla pilotovi

přesně nesedí, což je nepříjemné zvláště v zimě, nehledě k tomu, že v odstávající kukle hučí proudící vzduch a ruší tak poslech. Používaná dosud kovová sluchátka přicházejí při použití v přímý styk s uchem a nepříjemně tlačí. Také jakost zvuku není při tomto systému úplně vyhovující.

Snad by se trubkový telefon dal nahradit elektrickým telefonem, opatřeným dostatečně zesilujícím mikrofonem. Konstrukce takového telefonu není nijak složitá, zdroje proudu v letounu jsou, kukly s pevně zamontovanými sluchátky budou snad v budoucnosti rovněž zavedeny. Pilot by měl stejnou kuklu jako pozorovatel pro radio, jednoduchým zasunutím zásuvky by se připojil na telefonní vedení v letounu. Mikrofon pro pozorovatele by se namontoval na dostatečně dlouhý kabel, aby se ho dalo pohodlně používat.

Zajištění spojení od pilota k pozorovateli nepovažují za tak nutné. Pilot má dostatečný počet prostředků, jak pozorovatele na sebe upozornit (kymácení letounem, ubrání a přidání plynu a p.). Sedí-li pilot před pozorovatelem, je dobrým doplňkem spojení i zpětné zrcátko, zamontované v sedadle pilotově. Jím může pilot sledovat činnost pozorovatele. Aby zpětné zrcátko splnilo svůj úkol, musí být dostatečně veliké, musí málo skreslovat a být otáčivě uloženo tak, aby se dalo nařídit na každou výšku očí různě velikých sedících pilotů.

K 4) Řešení sedla pro pozorovatele. Vůdčí zásadou při řešení celého prostoru u sedadla pozorovatele a při úpravě a seskupení všech přístrojů, které k vykonávání služby potřebuje, musí být snaha, jak odstranit zbytečné a unavující pohyby nutné k obsluze přístrojů, a naprotá jednoduchost a přehlednost montáže všech přístrojů.

Dovolím si tu upozornit na některá nejkřiklavější prohrěšení proti výše uvedeným zásadám, které se dosud v našich pozorovatelských sedadlech vyskytují.

Především je to neuzavřenost celého prostoru. Namnoze chybějí vnitřní přehrady mezi prostorem u sedadla pilotova a pozorovatelova a mezi tímto prostorem a zadní částí trupu letounu. Víím, že každý gram váhy cítí letoun na svých letových výkonech, pořízení oněch přehrad z plátina vyztuženého křížem dráty dá se však provést s velmi malými obětmi na přírůstků mrtvé váhy draku. Jenom v uzavřeném prostoru může pozorovatel předměty, které mu spadly na podlahu letounu, nebo které si tam pro nedostatek vhodných schránek položil, snadno nalézt. Bylo by zajímavé, zjistit dotazem u všech pozorovatelů, kolikrát hledali za letu v prostoru celého trupu letounu mapy, rakety, tuby a tužky, které jim náhodou z ruky vyklouzly. Předměty po podlaze letounu volně se pohybující mohou se, není-li sedadlo pozorovatele utěsněno od ostatních prostor trupu, snadno dostat i do řídicích orgánů, probíhajících prostorem u sedadla pozorovatele.

Také bočné stěny trupu letounu v prostoru u sedadla pozorovatelova měly by být povlečeny plátnem, aby zakryly různé výstupky vnitřní konstrukce trupu, za které pozorovatel při práci a otáčení v prostoru u sedadla zachytává postrojem padáku. Nezapomínejme, že při letu nemá pozorovatel dostatečný cit, nepozoruje ihned, že zachytil, v začatém pohybu je brutálně stržen a tím se zbytečně vyčerpává.

Ideální prostor u sedadla pozorovatele bude proto omezen úplně hladkými stěnami, bude od ostatního trupu oddělen a opatřen dostateč-

ným počtem vhodně a příručně umístěných schránek, přihrádek a kapes (jako v automobile) pro různé drobné potřeby.

K této představě jsem dospěl během různých letů při spolupráci se zbraněmi, radiových letů, fotograf. letů, když jsem „sháněl“ v různých částech trupu tuby, rakety a mapy, shýbal se pro kasety do nešťastně umístěných schránek, trhal si letecký výstroj o výstupky vnitřní konstrukce trupu, otáčel se, oblečen jsa v zimní letecký oblek, dozadu pro rakety a často jsem i praně sháněl celou skříňku s pěkně zasunutými raketami v trupu letounu, kam ze svých „kolejniček“ vypadla.

Radiová stanice: umístění budicího okruhu za sedadlem pozorovatele není nejšťastnější. Nehledě k tomu, že zadní část letounu při přistávání a poježdění po zemi nejvíce trpí otřesy, což jistě vysílacím lampám neprospívá, je změna délky vlny během letu malým akrobatickým výkonem. (Musíme stále počítat s válečnou výškou, v které i v létě bude posádka nucena používat zimního leteckého výstroje.)

Největší bolesti jsou však sluchátka. Letecké kukly se zamontovanými sluchátky jsou nezbytné. Dosud používaná oddělená sluchátka s pryžovým těsněním se nedají pro velikost pod normálně přiléhající kuklu vtěsnat. Podaří-li se to, kukla ztrácí svůj účel, nepřiléhá už těsně. Násilné natažení kukly na sluchátka způsobuje tlak na hlavu, který se za krátkou dobu projeví bolestmi hlavy. Brýle na takto „zešišatělé“ hlavě špatně sedí, zafukuje za ně, oči slzejí v době, kdy je nutno pozorovat. Dáme-li si sluchátka na kuklu a nasadíme otvory sluchátek na otvory v kukle (které musíme do ní s „těžkým srdcem“ prostráhnout), musíme pryž sluchátek velmi silně stáhnout, aby se nám sluchátka s hladké kukly nesesmekla. Silné stažení hlavy má za následek nevolnost a bolesti hlavy. Létáme-li bez kukly, jen se sluchátka, rozbolí nás hlava z ostře proudícího vzduchu také.

Pomoc je velmi jednoduchá: zamontovat lehká a malá sluchátka ( lze je dostat v obchodech s radiovými potřebami) přímo do letecké kukly. Takto upravená kukla bude bezvadně přiléhat; pozorovatel ji bude mít stále přiděleno místo normální kukly; stálým nošením se ještě více přizpůsobí hlavě svého nositele.

Další bolesti zůstává přívod k sluchátkům. Zásuvka se do přijímače zasunuje na velmi nepřístupném místě, přívod sluchátek je poměrně krátký a je s nimi spojen nepružně. Následkem toho jest, že se často vytrhne přívod ze zásuvky, neboť zásuvka je zasunuta příčně na směr, v kterém je napjatým přívodem namáhána. Nemůže proto povolit (vysunout se) a přívod se ze zástrčky vytrhne. Navrhují proto: zdířky pro zásuvku umístit na přední stranu skříňky přijímače a zásuvku nezařisťovat. Má-li pozorovatel zásuvku sluchátek stále na očích, jistě si před prací s radiovou stanicí nezapomene sluchátka zasunutím zástrčky připojit. Nekoresponduje-li právě, vysune zásuvku jednoduchým pohybem a vloží ji i s přívodem do kapsy leteckého obleku.

Montáž fotografické komory. Lože na zamontování fotografické komory je nutno řešit dokonaleji, aby se komora při opakování nepohybovala. Komora pracující automaticky má značnou spotřebu proudu. Nezapomínejme, že při omezeném výkonu dynamu budeme musít ve válce vytápět i kulometry (dnes to při fotograf. letech neděláme).

Dále navrhuji zjistit (podle statistik státního ústavu meteorologického), po kolik dní v roce se dá použít dalekoohniskové fotografické ko-

mory. Svou velikostí a vahou a při dosavadním způsobu umístění v sedadle pozorovatele zabírá mnoho místa.

**Střelivo do kulometů.** Umístění zásobníků se střelivem pro kulometry pozorovatele v polokruhových pouzdrech za sedadlem pozorovatele není výhodné, zejména přitážení jich řemínkem je málo praktické. Výhodnější by snad bylo opatřit prostor pro záložní zásobníky čepy (jako jsou čepy na pouzdrech kulometů) a zásobníky na tyto čepy nasadit.

**Rakety.** Vyndáváním raket ze schránek za sedadlem se pozorovatel zbytečně omeškává a unavuje, protože se musí v sedadle otáčet. Lépe by byly rakety umístěny v pouzdrech po stranách sedadla, kde by byly na dosah ruky a při tom přehledně podle druhů seřaděny.

**Tuby na shazování zpráv.** K přihrádkám dosud používaným vpředu na podlaze pozorovatelského sedadla musí se pozorovatel ohýbat. Často jsem se při tom za neklidnějšího počasí uhodil o kulometný kruh. Přihrádky po straně sedadla by byly nepochybně vhodnější.

**Raketovou pistolí** by snad bylo možno přivázat dostatečně dlouhým lankem (nejlépe gumovým) k trupu letounu. I když ze své objímky vypadne, lze ji snadno nalézt.

Klávesnici shazovadla pum nutno umístit v pozorovacím letounu tak, aby se k ní pozorovatel nemusil shýbat anebo naklánět.

Dále nutno v prostoru pro pozorovatele pamatovat také na umístění závěsů pro barograf; ten zamontujeme tak, aby údaje přístroje mohl pozorovatel snadno přečíst, aniž by se musil ohýbat.

Vedle bubnového kompasu, v moderním letadle naprosto samozřejmého, má na přístrojové desce u pozorovatele být zamontován i výškoměr a dobře jdoucí hodiny. Údaje výškoměru u pilota nelze se sedadla pozorovatele zjistit bez vyklonění. Tím se ztrácí čas. Stálým nahlížením pozorovatele na přístrojovou desku u pilota se pilot zbytečně zneklidňuje (myslí, že něco není v pořádku).

Dobře jdoucí hodiny jsou dalším nutným doplňkem výstroje u sedadla pozorovatele. Hodiny zamontované na přístrojové desce má pozorovatel stále na očích, náramkové hodinky jsou zakryty rukavicí, jejíž odkrývání znamená zbytečnou ztrátu času. Přesnost hodin na desce nebude trpět chvěním letounu za letu, bude-li postaráno o jejich správné zamontování. Hodiny zamontované na rozvodných deskách automobilů podléhají rovněž značným otřesům i chvěním a jdou při tom i při několikaletém používání velmi přesně.

Dalšími důležitými pomocníky pozorovatele jsou blok na hlášení a pouzdra na mapy. Protože nepatří přímo k draku letounu, zmíním se o nich jen krátce. Dosud používaný blok, vyrobený z imitace (!) kůže, vyhovoval snad v dobách, kdy pozorovatelské letouny létaly rychlostí kolem 90 km/hod. a kdy shoení jednoho hlášení bylo považováno za výkon, ale nevyhovují nyní, kdy pozorovatel musí vzhledem k zvýšeným rychlostem letounu a k zvýšeným požadavkům na letecké pozorování v krátkém čase zhotovit několik průpisů hlášení a sestavit větší počet hlášení. Navrhuji proto zkonstruovat kovový blok na hlášení, opatřený jednotlivými kovovými vložkami, do kterých by si pozorovatel před letem připravil listy hlášení, proložené kopírovacími papíry.

Pouzdra na mapy, zavedená v poslední době, zdají se velmi praktická až na to, že se generální mapa, podlepená plátnem (na 4—6 dílů) a slo-

žená na polovici, nedá do vložky zasunout (pouzdro je asi o 1'5 cm užší nežli mapa).

Tím bych v hlavních rysech vyčerpал nejaktuálnější připomínky pro konstruktéra pozorovacího letounu. Pole pro obratného konstruktéra je volné. Zásadou zůstává: jako poradce musí spolu s konstruktérem pracovat výkonný letec-pozorovatel. Jen on může návrhy konstruktéra posoudit s hlediska praktické upotřebitelnosti a snadné ovladatelnosti za letu.

## Letectvo u nás a v cizině.

Major André Langeron:

**Několik myšlenek o německých vojenských názorech a o vzdušné německé armádě v budoucí válce.**

(Z článků Cdt. A. Langerona v Les Ailes čís. 735 z 18. VII. a 739 z 15. VIII. 1935.)

Je třeba si uvědomit, že základem pro vojenskou organizaci určitého národa jsou výsledky jeho zahraniční politiky. Ta pak je závislá na dané situaci zeměpisné i národopisné, na potřebách hospodářských a také na duši národa.

Německo připravuje válku, to je jisté. Je však třeba tomu rozumět. Kdy bude připraveno, aby ji mohlo začít s největší nadějí na úspěch? To je hlavní věc. Zrovna tak jako všechny státy, které mají stále armády, připravuje i Německo válku; to ovšem je úloha všech armád světa. Hitler chce mír podobně jako vůdčí osobnosti ostatních států, chce mít možnost a čas připravit své síly k válce co nejlépe. Není pochybností o tom, že Německo je nyní velmi zaměstnáno metodickou obnovou své branné moci, a zdá se, že s tímto problémem nebude do dvou let zplna a uspokojivě hotovo. Je totiž zřejmé, že se německý hlavní štáb nepustí do války s brannou mocí připravenou a vycvičenou jen povrchně.

Domnívám se, že Německo není ještě hotovo k válce tak, jako na př. Itálie proti Habeši. Světová válka není ještě zapomenuta a je příliš mnoho národů, kteří mají mocný zájem o územní situaci, vzniklou mírem ve Versailles. Zdá se, že nová vše-evropská válka nebude tak hned, třebaže mnozí ji prorokují už na zítřek. Bude to asi trvat 2 až 3 léta.

V určité věci nelze si však dělat žádné iluze.

Zahraniční politika německá, která dříve, v době, kdy říše neměla armádu, byla pasivní, stala se nyní hrozně aktivní. Nejsou to jenom planá slova o osudovém tlaku germánské rasy na východ, jak je ve své knize „Mein Kampf“ napsal kancléř Hitler. Těmito myšlenkami je dnes řízena celá zahraniční politika Říše.

Podle názoru kancléřova má politický zeměpis důležitou úlohu ve vojenské organizaci našeho německého souseda.

Ve skutečnosti je Německo uprostřed bloku národů, kteří je nemilují a kteří se mohou kdykoliv spojit proti němu. Na západě jsou to Belgie, Anglie a Francie, na severu Dánsko a skandinávský blok, na východě Polsko a Rusko, na jihu Československo a přes Rakousko Itálie. Tato situace, jež se nedá změnit, vnucuje Německu základní povinnost: musí být připraveno k boji nejméně na dvou frontách. Tím se ve skutečnosti dá vysvětlit diplomatická činnost Říše a hlavní charakteristiky její vojenské organizace.

V oboru diplomacie hledá Německo spojence a snaží se rozbit latentní koalici, která se může kdykoliv sjednotit v jedno proti němu. Aby toho dosáhl, tváří se přátelivě a mile k jedněm, druhým pak hrozí. Národným dokladem toho je jeho obrat