

# Z cizích revuí.

**LUFTWEHR, 11/1935.**

Rychlost, výzbroj a dolet. Plk. Vauthier, Revue du Ministère de l'Air, srpen 1935.

K zvláštním vlastnostem válečného letounu patří rychlost, výzbroj a dolet. Tyto vlastnosti působí však na sebe navzájem tak pronikavě, že je nutno při volbě nového typu studovat nejprve jeho budoucí úkoly a podle nich vyvodit správný poměr pro jednotlivé vlastnosti.

Všeobecně se vytýká Douhetovi, že přehlížel rychlost a dával přednost mohutné výzbroji a značnému doletu. Autor, zřejmý stoupenec Douhetovy teorie, se ujímá svého mistra a poukazuje velmi obšírně na nepochopení Douhetových názorů a na časté jich skreslování.

Především srovnává poměr rychlosti k výzbroji. Odpůrci Douhetovi považují rychlost bombardovacích a bojových letounů a jejich značný dostup za velmi důležitou podmínku, mají-li tyto letouny úspěšně útočit a znemožnit obránci, aby nemohl včas zasáhnout svými prostředky. Naproti tomu hájí Douhet mínění, že se všechny letouny, jejichž ostatní vlastnosti byly obětovány rychlosti, stanou nezpůsobilými k použití, jakmile soupeř zavede nový, rychlejší stíhací typ. Zvýšení výkonnosti palubných zbraní nepokračuje tak horečným tempem jako zvětšování rychlosti letounů. Proto vyslovuje názor, že bude účelnější obnovovat pouze zbraně a nepřihlížet k rychlostem nepřátelských stíhačů. Dopravní letectvo je zálohou pro bombardovací jednotky. Obměna těchto letounů je pomalá a proto přijetím zásady o největší rychlosti nemůže se z dopravního letectva státi hodnotná záloha na doplnění bombardovacího letectva.

Bojová schopnost jednomístníku postaveného tak, aby byl co nejrychlejší, je zcela jednostranná, neboť takový letoun může bojovat pouze ve směru letu. Otočí-li jednomístník proti několikamístníku, umožňuje mu převaha v rychlosti a obratnosti náleži vhodný okamžik k zahájení palby. Při vzájemném boji jednomístníků jsou rovněž rychlost a obratnost první podmínkou úspěchu, kdežto výzbroj je až na druhém místě. Proto jednomístník má bojovou hodnotu jen tehdy, je-li rychlejší a obratnější než jednomístník soupeřův.

Proti velkoletounu, který nemá téměř hluchých prostorů, může jednomístník uplatnit pouze svoji palbu. Zvýšení palebných možností však způsobuje zvětšení váhy, čímž se těžký jednomístník dostává do nevýhody proti lehkému, obratnějšímu a rychlejšímu jednomístníku nepřátelskému.

Z těchto úvah dovozuje Douhet, že první místo v pořadí patří výzbroji a teprve druhé rychlosti, neboť obě zároveň nelze zajistit, čímž však nechce podceňovat význam rychlosti. Válečný letoun je okřídlenou zbraní, a nikoliv ozbrojeným křídlem.

Právě tak je tomu u dvou leteckých armád. Slabší má vždy možnost vyhnouti se vzdušné bitvě, a ježto taková bitva není účelem letecké armády, nebude ji vyhledávat ani silnější a proto nepotřebuje větší rychlosti. Převaha v rychlosti je ovšem výhodou pro slabší armádu, ježto jí usnadňuje vyhnouti se lépe střetnutí.

Stíhací letectvo působí jen v taktickém rozsahu; strategickou účinnost lze přiznat toliko letectvu bombardovacímu. Vnutit boj může jedině bombardovací letectvo, útočí-li na pozemní cíle. Bez jeho zásahu nedovede stíhací letectvo prosadit svou vůli.

V moderních bombardovacích letounech bude možno využít motorické síly k otáčení střeleckých věží, kdežto řízení a střelba z děla na velké vzdálenosti budou u stíhacího letounu velmi obtížné a opravy cíle nesnadné.

V další kapitole popisuje pisatel vztah rychlosti k doletu a dokazuje na konkrétním příkladě války mezi Francií a Itálií, zpracovaném Douhetem, že rozhodujícím činitelem pro bombardovací letoun je vedle výzbroje i značný dolet. Ten umožňuje unavit různým klamným manévrem obranné stíhače a znemožňuje jejich včasný zásah a pronásledování. Již v tomto příkladě užívá Douhet hlásných letounů.

Pojednání končí závěrem, že velkoletoun, spoléhající na své zbraně, nepozbude své ceny, ani když jsou nepřátelské jednomístníky rychlejší, kdežto stíhací letoun se hodí pro boj jen tehdy, má-li převahu v rychlosti a obratnosti nad nepřátelským jednomístníkem, jinak se stává snadno z lovců vítaná kořist.

Vzdušné boje mezi bombardovacími a stíhacími jednotkami. Mjr. de Robertson, Flight, srpen 1935.

Letošní angl. letecká cvičení dokázala, že bude nutno trojnásobně zesílit OPL země, a dala podnět k novým úvahám o možnosti obrany proti leteckým útokům. Nelze dobře předpokládat, že by při provádění bombardovacích útoků v příští válce došlo k střetnutí dvou stíhacích skupin. Stíhačům nestačí dolet a bombardovací skupiny musí být s to, zajistit si ochranu samy. Podle let. maršála Jouberta de la Ferté, velitele angl. obranného stíhacího letectva, mají stíhači TOPL za hlavní úkol působit ztráty nepřátelským bombardovacím výpravám.

Noční stíhání není obtížné, nejsou-li nízké mraky. Kromě světlometů usnadňují i výfuky nepřátelských bombardovacích letounů zjištění cíle stíhačem.

Ve dne je to již obtížnější. Lehké bombardovací letouny budou zpravidla útočit ve skupinách, střední a těžké jednotlivě nebo ve skupinách. Útoky stíhačů lze provádět letem střemhlav a se sluncem v zádech proti zadním letounům bombardovací skupiny, jejichž vzájemná podpora palbou je nejméně účinná, nebo soustředěným útokem celé letky na roj, při čemž útočí dva letouny střemhlav a vedoucí v roji, chráněný moto-

rem, ve směru letu. Za války budou stíhači rovněž útočit zpredu shora, což je v míru zakázáno. Proti letounům, které nemají střelce pod trupem, budou také výhodné útoky zespod, ač nejsou v oblibě. Stíhači musí býti vždy poučení o hluchých úhlech nepřítelských bombardovacích letounů. U jednomístných letounů se střílí na pilota, u dvoumístných dával Richthofen přednost střelbě na pozorovatele. U moderních bombardovacích letounů jsou zpravidla 2 piloti a automatické řízení, takže je účelnější střílet na motory, chladiče a nádrže.

Anglie pomýšlí na vyzbrojení jednomístníků 4 kulomety. Střely však musí býti trhací a při tom lehčí než puškové střelivo. Zavedení 37 mm děla se prozatím neosvědčilo. Obranné stíhací letouny nemusí míti přílišnou rychlost, neboť při obraně Londýna budou manévrovat na vnitřní linii, takže soupeře snadno dostihnou, zato musí míti znamenitou obratnost, aby protivníka zničily.

**Zastírání letounů:** France Militaire, červenec 1935. Podle ruských zpráv se konají v Americe pokusy se zastíráním letounů barvami. Nátěr stíhacích letounů má umožnit splynutí se zemí, nátěr bombardovacích letounů má snížit jejich viditelnost pro DPL, proto má barvu oblohy. Noční letouny mají nátěr černý. Při posledních cvičeních v blízkosti Hawaie nebyly letouny Martin viditelné již v 3000 m, kdežto letoun s jednotným nátěrem ušel pozorování teprve v 5600 m.

**Posudky Anglie o úsilí amerického letectva:** Aircraft-Les Ailes, říjen 1935. Jediným soupeřem Ameriky je Japonsko, z čehož vyplývá snaha o zřízení plovoucích základen. Pozornost je soustředěna na výstavbu námořních letounů a na přeměnu dopravních v bombardovací. Nejlepší ochranou jsou útoky na pozemní základny a cíle.

**Německé letectvo:** Zavedení nových válečných a velitelských vlajek. Oslavy zakladatelů něm. voj. letectva gen. Thomsena a pplk. Siegerta v leteckém ústavě. Otevření letecké válečné akademie a let. vál. školy v Berlíně. Zřízení sboru inženýrů v něm. letectvu. Stejnokroj něm. let. armády.

**Aktivní OPL.:** Problém pobřežní obrany S. H.

**Řízení palby z kulometů PL.:** The Coast Artillery Journal, červen 1935. Je nutná konstrukce vyhovujících zaměřovačů. Zaměřovače nesmějí býti příliš složité, neboť v boji nelze jich pak účelně využít pro nedostatek času. Řízení palebné jednotky při střelbě musí obstarávat důstojník, nařizující opravy. Bude výhodné, bude-li míti k ruce zvláštního pozorovatele, neboť sám nemůže pozorovat úchytky stranné i výškové. Doporučuje se užívání svítících střel. Zajistit dostatečný příděl ostrého střeliva jednotkám, aby výcvik neobsahoval pouhou teorii. Výcvik střelců a pozorovatelů je možný jen při ostré střelbě. Nezbytná je zvláštní střel. škola s krátkými kursy, aby mohl býti vycvičen největší počet důstojníků a poddůstojníků.

**Nové typy letounů na výstavě v Miláně:** CR 41, jednomístník, motor Gnome-Rhone K 14 FS, 900 k. s., max. rychlost 380 km v 4000 m.

Několikaúkolový Romeo Ro 37, 600 k. s., motor Fiat A 30 RA, max. rychlost 341 km/3000 m, dolet 2000 km.

Těžký bombardovací letoun Savoia S 81-3 x, 610 k. s., Piaggio Stella IX (voj. typ S-73), max. rychlost 340 km, dolet 1500 km, střel. věže v kabinách.

**Italské vojenské typy od roku 1932—1935:** Přehled.

**Francie:** Morane Saulnier 405, jednomístník s dělem, motor HS 12 X crs, dosáhl max. rychlosti 480 km/hod. v 5000 m. Pilotní sedadlo obklopeno kabinou. Bylo využito všech nejmodernějších zdokonalení.