

Z cizích revuí.

škpt. let. zbroj. Ant. Pikhart:

Autostrady jako objekt napadení letectvem.

(Podle článku kpt. K. S. Stukalova a por. L. Iljina
v čís. 2/1937 Věstniku vzdušného flota.)

Úvahy vojenských specialistů, rozbírající využití automobilů k taktickému a operačnímu přesunu vojsk, svědčí o tom, že v prvních dnech války budou tyto transporty převyšovat počet transportů použitých na konci r. 1918.

Většina států si uvědomila výsledky posledních dní války 1914—18 v tom, že se připravují k příští válce již nyní (viz manévry 1935/36), přihlížejíce k větším automobilním přesunům na konci r. 1918.

Jasným příkladem toho jsou přesuny vojsk, provedené v Německu. Jestliže v říjnu 1918 za šest nocí převezli Francouzi celou americkou armádu v síle 400.000 mužů na vzdálenost 70—80 km, soustředili Němci r. 1935 za 17 hodin 200.000 lidí svým národně socialistickým automobilním sborem.

Národně socialistický automobilní sbor měl v roce 1935 150.000 automobilů a 500.000 osob.

Sledujeme-li vojenskou literaturu, můžeme zjistit, jak usilovně se provádí motorisace současných armád; toto úsilí se jeví též v stavění speciálních automobilních silnic.

Italové rozlišují tři druhy silnic pro automobily:

1. silnice všech druhů, způsobilé k automobilní dopravě,
2. silnice připravené pro transitní dopravu, mající oddělené pásy pro různé druhy dopravy,
3. autostrady, vyhrazené pro automobilisty a umožňující nepřetržitou dopravu.

Silnice představují novou stránku v soustředění vojsk, připouštějí nemyslitelné dosud přesuny jak množstvím a rychlostí, tak i tím, že vojsko může být přesunuto až k samému místu, kde ho bude použito v boji, kdežto přesun po železnici potřebuje zpravidla 2 až 3 denních pochodů (aplikováno na poměry v SSSR.).

Němci se rozhodli pro stavbu autostrad. Podle programu z roku 1935 chtěli vybudovat do konce roku 1935 6900 km a v roce 1936 2000 km. Podle posledních zpráv mají nyní připraveno k stavbě asi 13.000 km.

Zvláštní pozornost věnují třem autostradám, vedoucím od západu na východ. Jsou to:

1. Kolín—Hanover—Berlín, připojená na polskou autostradu Poznaň—Varšava,
2. Saarbrücken—Lipsko—Beuthen, připojená na polskou autostradu, vedoucí na Krakov,
3. Karlsruhe—Mnichov—Berchtesgaden a dál na Vídeň.

Po uskutečnění programu z r. 1935/36 co do výstavby autostrad a výroby automobilů může Německo pravděpodobně přesunouti asi 4 sbory ve 14—18 hodinách ze západních hranic na východní. Důkazem toho je poslední berlínská výstava r. 1936, kde byl vystaven nákladní vůz s Dieselovým motorem 300 k. s. a s předpokládanou maximální rychlostí 125 km/hod. Tvrdý podklad autostrad dává možnost zvýšit náklad na 15 tun i více.

R. 1936 byl v Norimberku vyroben 25tunový automobil značky „Fönn“ s motorem 170 k. s., který projel vzdálenost Mnichov—Berlín za 18 hodin.

Z toho ze všeho je jasné viděti, v jakých masách budou prováděny strategické a operační přesuny auty v příští válce. Vzniká otázka, jak těmto přesunům čelit?

V úvahu můžeme brát jediné letectvo, kterému tak kromě ničení železnic nastává nový úkol, rušení dopravy na silnicích a především na autostradách.

Před letectvem, vedoucím boj s těmito přesuny, budou stát dva úkoly:

1. činnost autokolon v pohybu a v místě nakládání a vykládání. Objekty napadení budou vojsko a automobily;

2. činnost na autostradách. Objekty napadení budou jízdní dráha autostrady, umělé mosty a vybudované přechody a odbočky.

Dříve než přikročí k činnosti bitevní a lehké bombardovací letectvo, nutno zjistit, za jakých okolností bude se dít tato činnost.

Velké přesuny vojsk operačního i strategického významu budou pro lehké objevení a nemožnost zakrytí přesunu chráněny.

Přesuny, proti kterým bude předpokládána činnost protivníka, budou chráněny silnou OPL. Na ochranu proti napadení ze vzduchu bude podle okolností a důležitosti přesunu použito značné síly protiletadlového dělostřelectva, kulometů a stíhacího letectva. Letectvo, vyslané k napadení těchto transportů, bude konat svůj úkol za velké protiakce ze vzduchu i se země. Může se očekávat, že pásma autostrad, po kterých budou prováděny přesuny, budou místem krutých bojů a bombardování, neboť vzdušné síly budou řešit osud operačního manévru.

Proto přesuny budou objektem kombinovaného napadení všech druhů letectva ve velkých jednotkách.

Podíváme se na možnosti činnosti letectva.

(Příště dále.)

Literární přehled.

Oberstleutnant Fischer: **Das Luftbildwesen**. Vydalo nakladatelství Bernard a Graefe, Berlin SW, 1937, jako 2. svazek sbírky *Der Dienst in der Luftwaffe* (262 stran s 147 obr.).

Velmi instruktivní knížka, zajímavá jak po stránce organizace personálu a materiálu, tak i pracovního postupu při výcviku a všech ostatních technických složek letecké fotograf. služby.

V 1. kapitole je pojednáno všeobecně o leteckém snímku, jeho účelu a upotřebení. Autor rozeznává fotograf. průzkum operativní nad 5000 m, taktický pod 5000 m a bitevní pod 2000 m. Líčí rozdíl mezi mapou a leteckým snímkem. Fotografické úkoly rozděljuje na fotogr. průzkum (snímky v měřítku asi 1:15.000), na pře-

hledy prostorů (v měřítku asi 1:20.000 až 35.000, pořízené krátkofokálními přístroji z velkých výšek) a na fotograf. průzkum prostorů (snímky v měřítku 1:10.000 až 12.000, hlavně stereoskopické, s překrytím 60%). Snímky rozděljuje na snímek—náčrt, sloužící jen jako přehled, snímek—plán s pravouhlou sítí v měřítku odpovídajícím mapě, snímek stereoskopický a snímek „hlásný“ (Meldebild) s libovolnou sítí k usnadnění orientace na snímku.

2. kapitola pojednává o početních stavech a o organizaci práce. Pozorovací letka má fotograf. četu, již velí důstojník; k ruce má 1 rtm. a 17 poddůst. a vojínů, z toho 6 fotografů, 9 zhodnocovačů a 2 fotomechaniky. Materiál je balen v bed-