

LETECKÉ ROZHLEDY

ROČNÍK I.

Redaktoři: Podplukovník Vilém Stanovský
a major gšt. Karel Stránský.

ČÍSLO 6.

Major gšt. Vítězslav Rosík:

Odpovědnost za použití letectva a jak určovati jeho činnost.

Každý velitel je odpovědný za provedení úkolu, který mu byl dán. Aby jej mohl splnit, má pravomoc nad jednotkami, kterým velí. To znamená, že má moc užívat takových prostředků a dát jednotkám provést takové činy, jaké jsou nutné a postačující, aby byl splněn daný úkol. Každý velitel má úplnou a nedílnou pravomoc nad jednotkami, kterým velí. Je však také odpovědný za to, že splní svůj úkol s námahou co nejmenší a též se ztrátami jednotky co nejmenšími.

Má-li velitel použití správně svých prostředků, tak jak mu to káže jeho odpovědnost, musí znáti dokonale jejich vlastnosti a výkonnost. Před rozhodnutím o jich zasazení do boje musí si uvědomiti ztráty, které může utrpěti, a kromě toho je to, jak budou tyto prostředky při tom opotřebovány. To vše je zvláště důležité u letectva, neboť víme, že tu se ztráty nahrazují jen těžce a pomalu. Průmysl potřebuje určitého času, aby se na větší výrobu připravil, a dalšího času, aby letouny vyrobil. Taktéž výcvik nových letců je zdoluhavý a nelze jej na příklad v zimě prováděti intensivně.

Abychom čelili opotřebování, nepřetěžujeme jednotky v jejich výkonnosti a pak jim vždy poskytneme dosti času k odpočinku, aby se personál zotavil a materiál mohl býti ošetřen a připraven k nové činnosti. U letectva musíme však pamatovati také na to, že drak i motor všeobecně asi po 150—200 hodinách chodu nutno podrobiti generální prohlídce a opravě. To pak nelze provést za odpočinku u jednotky v poli. Jsme nuceni odeslati letoun do továrny v zápolí. K tomu je potřeba času. A času je třeba i k provedení takové opravy, a to někdy dosti dlouhého, neboť továrny a dílny budou zaměstnány výrobou nových letounů. Konečně je třeba dopravit letoun zpět k jednotce v poli; to ovšem jde již rychleji, neboť jej dopravíme vzduchem. Z toho vidíme, že rychlé opotřebování leteckých jednotek působí a má stejné následky jako ztráty.

Použití letectva je vázáno také zásobou pohonných hmot, které máme k dispozici. Tento moment je zvláště důležitý, když je tato zásoba omezena a když jsme při jejím doplňování odkázáni na cizinu.

Musíme tedy při použití letectva v boji vždy uvážiti možné ztráty, opotřebování materiálu a spotřebu pohonných hmot. To jsou věci všeobecně známé a tím, že jsme je zde přece uvedli, chceme tuto holou skutečnost jen znovu důrazně vytknouti.

K čemu nás nabádá tato skutečnost — nebo ještě lépe řečeno — k čemu nás tato skutečnost nutí? K účelnému a hospodárnému používání letectva!

Objasněme si blíže význam těchto slov. Je samozřejmé, že použití leteckých prostředků musí mít svůj účel, musí směřovati k dosažení určitého cíle. Dosažení tohoto cíle musí být úměrné úsilí, ztrátám, opotřebení materiálu a spotřebě pohonných hmot, které při tom nastanou. Hospodárně použijeme leteckých prostředků, když nekonáme zbytečných letů, když vykonání různých úkolů, kde to lze, spojíme v jeden let a když letectvu dáme vykonat jen úkoly důležité a nutné, které může jen ono splnit.

Je tedy základní povinností všech velitelů dbáti toho, aby letectva bylo vždy použito účelně a hospodárně. S tohoto hlediska musí vyšší velitelé také kontrolovati činnost podřízených jim velitelů. Naskytá se zde otázka, zda by nebylo účelné, když dáváme někomu k dispozici letecké prostředky, vymeziti — nebo výstižně řečeno — omeziti jejich činnost, abychom zabránili jejich rychlému a předčasnému opotřebování a zbytečné spotřebě pohonných hmot. Chceme-li tuto otázku rozřešiti, je nutno předem si stanovit, v kterých případech to bude nutné, a pak, jak to učiniti nejvýhodněji.

Kdy je v podstatě třeba omeziti použití nějakého prostředku, dáváme-li jej někomu k dispozici? Bude to nutné, když dáváme takový prostředek k dispozici na krátkou dobu (přechodně), neboť jest již v povaze lidské, že prostředku, který je vzácný, který má velké účinky a který po krátkém čase musíme zase odevzdati, hledíme využití pořádně. Dále je toho třeba, když je tento prostředek nový, takže jeho výkonnost, vytrvalost a možnost rychlého opotřebování není ještě dostatečně známa, a když u velitelství, kterému takovýto prostředek přidělujeme, není odborník této nové zbraně. Toto omezení bude zvláště nutné, když má takováto jednotka pracovati pro dva velitele zároveň; tu je třeba stanovit každému veliteli míru použití této jednotky.

Tyto důvody, které jsme úmyslně naznačili celkem jen všeobecně, jsou všechny přímo předurčeny pro letecké jednotky a není ani třeba to znovu rozvádět a odůvodňovat. Přezkoušejme nyní, zda je k tomu velitel oprávněn, a učiní-li tak, co z toho pro něj vyplývá. Uvedli jsme hned na počátku, že každý velitel má úplnou a nedílnou pravomoc nad jednotkou, které velí. Má tedy i právo, dává-li tuto jednotku někomu k dispozici, určití také meze jejího použití. Je to často dokonce jeho povinnost, jak vyplývá z důvodů výše naznačených. Avšak omezením v použití leteckých prostředků nezbavujeme se ještě sami odpovědnosti. Je tomu spíše naopak, neboť právě proto, že omezíme některého velitele v použití leteckých prostředků, bereme na sebe i část odpovědnosti za splnění úkolu, který byl tomuto veliteli dán. Proto se při omezení činnosti nesmí přihlížeti jen k šetření prostředků, nýbrž i k úkolu, který třeba vykonat. Takové omezení nesmí se ovšem státi pravidlem a prázdným schematem, nýbrž sáhneme k němu jen když je ho skutečně zapotřebí. Učiníme-li tak, musíme voliti způsob jednoduchý, abychom tím činnost leteckých jednotek neztěžovali a nepropásli okamžik vhodný k jejich použití, neboť ten se zpravidla již neopakuje.

Jakým způsobem můžeme omeziti činnost leteckých jednotek? Nejlepším způsobem je nepochybně přesný rozkaz jednotkám, co a jak mají vykonati. Tak určíme nejlépe jejich činnost a míru použití. Zajisté použijeme tohoto způsobu vždy, kdy to bude možné. Bude to zpravidla

tehdy, když těmto jednotkám přímo velíme. Jednoduché a jasné je také, určíme-li přímo veliteli, kterému jsme dali leteckou jednotku k dispozici, kolik letů může pro něj být vykonáno. Mohli bychom také omezit činnost letecké jednotky tím, že bychom určili počet letounů, kterých smí být v určitém období použito. To by však mohlo mít za následek nestejně využití materiálu a mohlo by to také svádět k ne hospodárnému použití prostředků.

V poslední době ujal se u nás způsob, který se stal skoro již pravidlem, totiž vymezovati činnost leteckých jednotek podle stupnice: normální, zvýšená a maximální činnost. Při tom je za normální považována taková činnost, kdy připadne denně na jeden letoun a posádku jeden let průměrného trvání (t. j. ne více než jedna hodina letu, nepočítaje cestu tam a zpět), za zvýšenou činnost dvojnásobek toho a za maximální činnost trojnásobný, ba i větší stupeň činnosti normální. Podle těchto stupňů se dále předpokládá, že při normální činnosti může jednotka pracovat bez oddechu i několik neděl, při zvýšené činnosti ne déle než čtrnáct dní a při maximální činnosti několik málo dní. Tento časový předpoklad je zvláště u posledních dvou stupňů odhadnut příliš vysoko: provedeme-li na př. u lehkého bombardovacího letectva v jednom dni tři nálety, nebude zpravidla možno požadovati takovou činnost i druhého dne. Nechme však stranou způsob tohoto omezení, který, nemáme-li lepší, může i vyhovovat; avšak se vším důrazem musíme odeprít, aby se tak dělo pravidelně a schematicky a aby určením tohoto stupně činnosti pokládal velitel svou činnost a odpovědnost za vyřízení. Možno tvrditi, že to jistě nebylo úmyslem těch, kdož tento způsob omezení činnosti leteckých jednotek první naznačili.

Konečně mohli bychom činnost leteckých jednotek omeziti stanovením množství spotřeby pohonných hmot. Zajisté budeme musit stále uvažovat o množství spotřebovaných pohonných hmot, vždyť je musíme jednotkám dodati. Použití tohoto způsobu k určení činnosti vyžaduje však odborných znalostí o výkonnosti a spotřebě leteckých motorů a dále číselné kalkulace. Nelze proto doporučit, abychom tím zatěžovali velitele a ty složky jejich štábu, kterým připadá taktické řízení operace. Je naší povinností věc zjednodušit a učinit ji všem srozumitelnou. Proto, jestliže jsme již tohoto způsobu při určení činnosti opravdu použili, musíme usnadniti veliteli, kterému dáváme jednotku k dispozici, práci tak, že mu nestanovíme jen spotřebu benzínu a oleje v kg, nýbrž že provedeme celý potřebný výpočet a veliteli naznačíme, kolik hodin letu má k dispozici.

Když jsme zde určili, v kterých případech je třeba stanoviti činnost leteckých jednotek, a také naznačili způsoby, jak to můžeme učiniti, přezkoušejme to nyní na příkladech. Naším stálým cílem při tom bude, najíti způsob co možná jednoduchý, který by za daných okolností zcela vyhovoval.

Hlavní velitel operujících armád disponuje v podstatě veškerými leteckými prostředky a proto se ho nějaké omezování vůbec netýká. Hlavnímu veliteli operujících armád je svými posudky a technickými návrhy stran použití leteckých sil nápomocen hlavní velitel letectva. A první povinností tohoto velitele letectva je bděti nad tím, aby použití leteckých jednotek bylo účelné a hospodárné v tom smyslu slova, jak jsme to shora

naznačili. Hlavnímu veliteli letectva podléhají zpravidla přímo těžké a lehké jednotky bombardovací a často i jednotky stíhací; má těmto jednotkám určovati stupeň činnosti? Řekli jsme, že mu podléhají přímo, dává jim tedy rozkazy k provádění úloh, a jsou-li jeho rozkazy přesné, je tím dostatečně určena jejich činnost. Ostatně velitelé těchto bojových jednotek jsou vyšší důstojníci, kteří zásady o účelném a hospodárném užití leteckých jednotek musí mít v krvi, a proto, stanoví-li se jim úkol, není jim to třeba ještě určením činnosti připomínati.

Jak je tomu u armády? HVOA. přidělí armádě letectvo zpravodajské a bojové podle potřeby. Velitel armády si ponechá k vlastní dispozici letectvo bojové a z letectva zpravodajského letku zvědnou; letky pozorovací dává zpravidla k dispozici vyšším jednotkám prvního sledu a armádnímu dělostřelectvu. Nemá-li letku zvědnou, ponechá si velitel armády pro svou potřebu alespoň letku pozorovací. U velitelství armády je pak velitel letectva, u kterého nutno předpokládati tolik odborných znalostí, že při podávání návrhu veliteli armády na použití přidělených leteckých jednotek bude dbáti zásady, kterou jsme si vytkli, to jest účelnosti a hospodárnosti. Zajisté že neopomine vzít v úvahu i množství pohonných hmot, které mu bylo nebo bude dodáno, dále možné doplnění ztrát, vzniklých bojem a opotřebováním. To jsou okolnosti, které veliteli letectva armády musí býti jako vyššímu veliteli dobře známy.

Letka zvědná nebo pozorovací, která pracuje přímo pro velitelství armády, a letectvo bojové podléhá veliteli letectva přímo. Ten jim dává podle rozhodnutí velitele armády úkoly a tím také určuje jejich činnost, takže je zbytečné ji znovu pro tyto jednotky v rozkaze předpisovati. Je to tedy situace obdobná, jak jsme ji vyličili u HVOA. Mimo to může velitel letectva podle potřeby zasáhnouti přímo, vidí-li, že zásady účelnosti a hospodárnosti není dbáno. Je to jeho povinnost, která záleží nejen v tom, aby sám dbal této zásady, nýbrž aby také provádění této zásady u všech jednotek kontroloval.

Řekli jsme, že letky pozorovací jsou u nás přidělovány zpravidla vyšším jednotkám prvního sledu. Zda je to vhodné a zda by nebylo účelnější, kdyby tyto pozorovací letky zůstaly podřízeny armádě a kdyby jim velitelé vyšších jednotek jen kladli své požadavky, vysvětlíme příště. Pokusme se zatím jen všeobecně odůvodniti, zda je nutné určovati takovýmto pozorovacím letkám stupeň jejich činnosti. Na první pohled vidíme, že zde je situace jiná. U velitelství divisi a brigád není přímo přidělen odborník této zbraně. Velitelé vyšších jednotek prvního sledu, kterým je letka přidělena a podřízena, dávají letkám rozkazy přímo a velitel letectva může zde zasáhnouti jen dodatečně, což by leckdy bylo již pozdě. Je sice povinností samého velitele letky upozorniti na vlastnosti a výkonost své speciální zbraně, ale z praxe dobře víme, že tento předpoklad není postačující. Je proto nutné, když dáváme pozorovací letku k dispozici, určití zároveň i hranice jejího užití. Můžeme tak učiniti buď stanovením přesného počtu hodin letu, anebo jednodušeji tím, že určíme přímo počet letů. Omeziti činnost počtem letounů nevyhovuje. Proč, bylo již dříve vytčeno a zmíníme se o tom podrobněji příště. Konečně mohli bychom činnost letky určit též stupněm činnosti normální, zvýšené nebo maximální. Avšak letka pozorovací pracuje velmi často pro dvě vyšší jednotky prvního sledu, tu pak nestačí určití jen stupeň činnosti, nýbrž

musíme též naznačiti, jak velká část tohoto stupně činnosti připadá na každou vyšší jednotku. Na příklad: činnost letky 5 normální, a to $\frac{1}{3}$ pro 2. divisi a $\frac{2}{3}$ pro 5. divisi. V takovýchto případech bude jednodušší, když naznačíme přímo, kolik letů, anebo, bude-li to nutné, ještě přesněji, kolik hodin letu může letka pro každou vyšší jednotku vykonati.

Je třeba ještě určit, na jak dlouho máme omezení činnosti předpisovati. Bude to zpravidla na jeden den, ale může to být i na dobu kratší. Poněvadž omeziti činnost je třeba v pravém smyslu slova jen u letky pozorovací, všimneme si toho podrobněji přistě.

Myšlenka omeziti v některých případech činnost letectva jest v podstatě správná. Bylo-li kdysi naznačeno, aby se tak dělo označením stupně činnosti: normální, zvýšené a maximální, je naší povinností, když jsme získali nové zkušenosti, tento způsob přezkoušet a voliti jednodušší, který se nám nabízí. V žádném případě však nesmíme připustiti, aby se této myšlenky určití činnost letectva ve stupních používalo v rozkazech velitele letectva jako šablony k ulehčení práce při sestavování přesných úkolů a k zdánlivému přenesení odpovědnosti na někoho jiného. Opakujeme zdánlivému, neboť jsme zde již jednou naznačili, že právě omezením činnosti spadá i na nás část odpovědnosti za splnění úkolu.

Abychom viděli, k čemu schematické používání nějakého způsobu vede, povšimněme si blíže skutečných příkladů. Napiše-li na příklad velitel letectva armády ve svém operačním rozkaze ve smyslu platném pro všechny letecké jednotky, které mu podléhají, že činnost pro den 27. září je zvýšená, dopouští se tím velké chyby. Nelze přece stanoviti stejný stupeň činnosti pro všechny letecké jednotky, neboť všechny jednotky nebudou zpravidla míti stejný úkol. Již tento důvod je tak pádný, že další důvody netřeba ani uvádět. Nebude rovněž správné, předepíše-li velitel letectva stupeň činnosti pro každý jednotlivý druh přidělených mu jednotek. Jak již dříve podotčeno, je zbytečné činiti tak u jednotek, které jsou mu přímo podřízeny a jejichž činnost určí nejlépe, stanoví-li jim přesný úkol. Předpisuje-li velitel letectva ve svém rozkaze takovému jednotkám i stupeň činnosti, stává se často, že velitel této jednotky, aby splnil úkol, překročí stupeň činnosti, který je mu předepsán často schematicky, anebo zachová předepsaný stupeň činnosti přesně, ale nesplní zase předepsaný úkol. Obojí a zvláště poslední případ není žádoucí, proto takovým způsobem nesmíme rozkazy vydávati.

Probrali jsme zde nejčastější případy, které se mohou u armády v poli vyskytnouti. To, k čemu jsme tu dospěli, nesmí však sloužiti jako nějaké schema nebo pevná šablona, které se použije bez úvahy v každém případě, nýbrž jen jako návod, jak třeba tuto otázku řešiti. Proto jsme také zvolili pro toto pojednání rámeček širší, aby obsáhl i kořeny této otázky.

Nelze tedy předepsati schema ani šablonu, která by se hodila pro všechny případy; můžeme jen stanoviti určité zásady, jimiž se třeba řídit. I tyto zásady musíme čas od času přezkoušet, neboť vývoj a pokrok letectva spěje dál a nebude ještě dlouho ukončen.