

LETECKÉ ROZHLEDY

ROČNÍK II.

Redaktor: Podplukovník Vilém Stanovský.

ČÍSLO 4.

Podplukovník Vilém Stanovský:

Přehled vývoje a činnosti francouzského bombardovacího letectva ve světové válce.

Na počátku války v r. 1914 nebylo francouzské letectvo, stejně jako letectvo německé, připraveno na úkoly bombardovací. Všechny letouny byly určeny k letectvu pozorovacímu, jehož jediným úkolem bylo vyhledávání zpráv o nepříteli. Před válkou bylo provedeno jen několik zajímavých pokusů v bombardování z letounu. Firma Michelin, aby tuto myšlenku podporovala, rozepsala ceny pro letce, kteří dosáhnou nejlepších výsledků. Několika pilotům, kteří bombardování pravidelně cvičili, podařilo se bez zaměřovače vrhnouti pumy do kruhu, který znázorňoval cíl. Tehdejší letouny měly malou únosnost a proto při zahájení nepřátelství v r. 1914 žádný letoun nebyl vyzbrojen a specialisován pro bombardování.

Avšak již v srpnu 1914 si letci při provádění svých zpravodajských úkolů uvědomili, že jim proudy a shromáždění nepřátelských vojsk často poskytují skvělou příležitost k bombardování, kterým by mohli způsobit nepříteli vážné škody. Někteří z vlastní iniciativy brali s sebou dělostřelecké náboje ráže 75 mm, 90 mm a 120 mm a shazovali je, když se jim naskytla vhodná příležitost, od oka přes palubu. Dne 15. srpna se pokoušel jeden dvojplášník bombardovati hangáry Zeppelinů na letišti Freskаты u Met; byl však sestřelen při prvním náletu. Dne 16. srpna opakovaly dva letouny typu Maurice-Farman úspěšně tento útok; podařilo se jim zasáhnouti hangáry a poškoditi je. Během bitvy na Marne několik posádek způsobilo nepříteli tímto způsobem určité ztráty, které pak při postupu francouzských vojsk byly opravdu zjištěny. Několik letounů se stejným způsobem zúčastnilo bitvy na Iseře.

Takový byl skromný počátek bombardování z letounu. Až do prosince r. 1914 pokoušely se jednotlivé posádky rušiti nepřátelský tyl, aniž však jejich úsilí bylo vedeno jedním směrem.

Ustálení fronty působilo, že se cíle v tylu fronty staly, na rozdíl od války pohybné, sice méně viditelnými, zato však stabilnějšími. Vznikla přirozená snaha prodloužiti letectvem činnost dělostřelectva, aby mohlo býti působeno i proti vzdáleným významným místům nepřitele (jako proti zásobovacím nádražím, parkům a pod.), zjištěným buď pozorováním nebo výsledkem zajatců. Proto počínaje říjnem jsou podnikány četnější bombardovací útoky a některé letky se specialisují pro tento druh úkolů.

Dne 16. prosince 1914 je rozkazem HVOA. pozměněna instrukce pro použití letectva z r. 1913. Tímto rozkazem bylo stanoveno, že kromě letectva armádních sborů bude organisováno letectvo HVOA., složené výhradně z jednotek bombardovacích. Ještě v prosinci r. 1914 byla utvořena první bombardovací peruť o 3 letkách. Letouny „Voisin“, kterými byly bombardovací letky vybaveny, byly s to unésti určitou váhu pum, ale jejich rychlost a pohyblivost byly nedostatečné. Přesto plnily své úkoly bez značnějších ztrát. Nálety byly konány s počátku jednotlivými letouny a teprve později, během r. 1915, v rojích.

V prvních měsících války nebyly lety v rojích z technických důvodů dobře možné, neboť letouny neměly potřebný rozsah rychlosti, který byl nutný k dodržování vzdálenosti mezi letouny v roji. Nebylo možno mít vysokou rychlost, neboť každý letoun byl nucen létat stále s „plným plynem“, aby se udržel ve výšce, která umožňovala splnění úkolu. Mimo to letouny i jednotlivě byly různých typů. S taktického hlediska nebyl let v roji ještě nutný, neboť nebylo třeba se prozatím obávat nepřátelského stíhacího letectva. Letouny útočily postupně za sebou v několikaminutových intervalech.

První bombardovací peruť byla postupně zesílena dalšími; do května r. 1915 počet jejich vzrostl na 4 peruť, každá o 4 letkách.

Německé letectvo do této doby nemělo ještě nic podobného.

I když výsledky prvních náletů, provedených s tak omezenými a improvizovanými prostředky, byly jen skromné, přece vedly k tomu, že již na jaře r. 1915 byl u HVOA sestaven celý plán bombardování. Nebylo ihned zřejmé, na které cíle mají být vedeny bombardovací útoky. Útoky ve spojení s ostatními zbraněmi na cíle v blízkosti fronty, či se pokoušelo o útoky do vzdáleného týlu? Nebylo snadné rozhodnout se a po dlouhou dobu bylo váháno mezi oběma tendencemi, z nichž každá měla své odpůrce a své zastánce.

Bombardovací jednotky pracovaly tak trochu nahodile a po část roku a z jejich činnosti nevyplývá jasná doktrína. Letci sami nebyli bez pochyb o tom, čeho lze leteckým bombardováním dosáhnouti, a velení tím sice nebylo s to dáti bombardovacím jednotkám přesné směrnice. A přesto v těchto jednotkách, ovládaných skvělým duchem, byla snaha uplatnit to nejvíce. Avšak bombardování, prováděné s 2000 m, tedy s výšek nad obzoru, k tomu ještě náboji, které nebyly konstruovány pro vrhání z letounu, a bez dobrých zaměřovačů, bylo, jak se samo sebou rozumí, nepřesné a mohlo jim být dosaženo účinků jen omezených. Ale i za těchto podmínek, zvláště když šlo o cíle větší rozlohy, které tvořil materiál snadno zničitelný nebo větší shromáždění vojsk, mohlo se očekávat, že bude dosaženo dobrých účinků, zejména morálních. Účinky na morálku nepříteli byly by tím větší, čím hlouběji do území nepřitele by byly útoky vedeny proti lidem nebezpečí, zvláště tomuto novému nebezpečí, nezvyklým.

Plán bombardování obsahoval četné cíle výhradně vojenské a válečného průmyslu, jako petrolejové doly v Pechelbronu, vysoké peci v Dillingen, chemické Anilin- und Soda-Fabrik v Ludwigshafenu, železniční uzly v Saarbrückenu a pod.

V roce 1915 zahajují bombardovací jednotky svou činnost několika nálety provedenými jednotlivými letouny během útočných akcí ve Woëvre, později, v květnu a v červnu, za ofensivy v Artois zasahují do bitvy několika zdařilými nálety provedenými již v menších rojích.

Podle zkušeností získaných při prvních náletech byly u jednotek konstruovány zaměřovače i závěsy a stanovena pravidla pro bombardování. Významného zlepšení výkonů letounu „Voisin“ bylo dosaženo, když letoun byl opatřen novým motorem „Salmson-Canton Une 150 ks.“. Tento motor poskytoval letounu přebytek síly, což umožňovalo větší zatížení, a hlavně letoun získal tím určitý rozsah rychlosti, umožňující let v roji. To bylo velmi zajímavé zlepšení, neboť lety v roji se staly brzo nezbytnými.

V druhé polovině r. 1915 bylo zahájeno provádění plánu bombardování. Bombardovací peruť 1 (G, B. 1) provedla útok na továrny Badische

Anilin- und Soda-Fabrik v Ludwigshafenu. Útoku se zúčastnilo 18 letounů, které odlétly z letiště Malzeville u Nancy. Provedení bylo velmi úspěšné, toliko 1 letoun, a to letoun velitele výpravy, se nevrátil; pro poruchu motoru byl přinucen přistati u nepřítele. Tedy první bombardování početnou jednotkou bylo vedeno dosti hluboko do zápolí nepřítele, na cíl vzdálený 180 km od fronty. Způsobilo v Německu veliký rozruch; mluvilo se tam o útoku panceřované eskádry.

Krátce potom byl podniknut útok na Karlsruhe (vzdálenost od fronty 140 km), kterého se zúčastnily 4 letky. Veliký úspěch, ale ztráta dvou letounů.

V září bylo útočeno na vysoké peci v Dillingen; bombardování se zúčastnilo celkem 62 letounů.

Tyto výpravy, které se setkaly se zdarem, vzbudily největší naděje; bylo rozhodnuto použití bombardovacích perutí proti cílům vzdáleným. Za tím účelem byly všechny 4 peruti soustředěny na letišti Malzeville a podřízeny jednomu veliteli.

Daleké bombardovací nálety mohly býti provedeny jenom za zvlášť výhodných atmosférických podmínek. Koncem r. 1915 narážely již na silnou nepřátelskou obranu proti letadlům. Počínaje červencem musily se nálety prováděti v rojích, v nichž letouny jsou s to lépe se brániti nepřátelským stíhačům. Bombardování působí nepříteli značné škody, účinnost je zřejmá, neboť počet stíhacích letounů, kterými zabráňuje těmto bombardovacím útokům, se den ode dne zvyšuje.

V této době byly také provedeny první pokusy o ochranu bombardovacích jednotek stíhacími letouny. V červnu r. 1915 byla bombardovací výprava proti Stenay doprovázena dvěma stíhacími letouny typu „Morane-parasol“, které ji měly chrániti. Tato otázka ochrany bombardovacích výprav byla obtížná a uspokojivě byla rozřešena teprve v posledních měsících války.

Seskupováním v roje se bombardovací letouny v první polovině roku ještě ubránily nepřátelským stíhačům; zato každý jednotlivý nebo opozdivší se letoun, který neudržel své místo v roji, byl neodvratně ztracen. Mimoto se i nepřátelské dělostřelectvo proti letadlům již množilo a organizovalo a hned od počátku dosáhlo několika úspěchů. Tato nepřátelská opatření způsobovala, že se ztráty bombardovacích perutí stávaly neobyčejně velikými. Obzvláště bombardovací výprava, podniknutá 9. srpna na Saarbrücken (80 km za frontou), byla těžce postižena; v boji s nepřátelskými stíhači ztratila 9 letounů.

Neobratné letouny „Voisin“, nedostatečně vyzbrojené a velmi zranitelné (motor s tlačnou vrtulí umožňoval nepřátelským stíhačům výhodný útok zezadu), byly pro nepřátelské stíhače dosti snadnou kořistí a proto se staly nezpůsobilými pro úkoly denního bombardování dalekých cílů.

Bylo nutno upustiti od těchto dalekých útoků, neboť výsledky neodpovídaly ztrátám; bombardovací skupina byla zrušena a jednotlivé peruti přiděleny armádám, které operovaly v Artois a v Champagni. To znamenalo dočasný úpadek denního bombardování. Zde nalézáme zjevný příklad zásady, že v letectvu se taktika zakládá na technice; tuto zásadu nutno míti stále na zřeteli, chceme-li rozuměti použití letectva.

Po určitém váhání se armády, kterým pak podléhaly bombardovací jednotky, znovu pokusily, a to během bitvy v Artois a v Champagni, úto-

čítí menšími roji na cíle blíže fronty. Ačkoli bombardování několika nádraží a ubytovacích prostorů bylo velmi zdařilé, nebyly zásady o racionálním použití bombardovacího letectva ještě patrné. Také až do zahájení bitvy u Verdunu nebyly stanoveny žádné zásady o použití bombardovacích jednotek v bitvě.

Kromě výprav bombardovacích perutí bylo letectvem armád anebo letectvem armádních sborů provedeno též několik bombardovacích náletů jednotlivými letouny, jako na Stuttgart (160 km za frontou), Trevír (130 km za frontou) a Offenburg (90 km za frontou). Morální účinek byl značný. K těmto náletům jednotlivými letouny bylo použito dvoumotorových letounů typu „Caudron“, kterými byly vybaveny pozorovací zvědné letky. Jejich výkony byly takové, že nepřátelská stíhačí jich nemohli snadno dosáhnouti, a také jejich obranná schopnost byla větší.

Počínaje r. 1916 francouzské denní bombardovací letectvo přestává pro nedostatečné výkony a výzbroj svých letounů téměř existovati. Po celý rok 1915 plnilo významnou úlohu, zneklidňovalo nepřítele, rušilo činnost jeho výrobních středisk a přimělo nepřítele k tomu, aby značnou část svých stíhacích sil stáhl z fronty a soustřeďoval je k defenzivnímu úkolu v úseku, kde nebyly vedeny význačné operace.

Zmizení denního bombardování vede pak k podstatné změně podmínek při použití letectva.

*

V únoru 1916, při zahájení bitvy u Verdunu, obsahovalo letectvo pevnostní oblasti verdunské pouze 2 pozorovací a 2 stíhací letky. Bylo pak rychle zesíleno volnými jednotkami, které se musily stěsnat na několik málo připravených letišť. S těmito posilovými jednotkami došla také z Malzeville zbývající část bombardovací skupiny s letouny „Voisin“, doprovázená ochrannou stíhací letkou N-65.

Nepřátelské bombardovací letectvo mělo však zřejmou převahu, takže se letouny „Voisin“ mohly uplatnit jenom v noci. Postupně, jak se létání ve dne stávalo nesnadnějším a nesnadnějším, pokoušeli se letci o létání v noci. Několik pokusů o noční létání, provedených již před válkou, nepřesvědčilo nikoho o jeho praktickém významu. Spolehlivá orientace ve tmě se zdála nemožná a nebezpečí při přistání, které i za dne bylo dosti nejisté, činilo noční létání věcí hodně problematickou.

Několik pilotů, kteří v r. 1915 vykonali několik odvážných pokusů v nočních letech a byli těmito lety nadšeni, podniká již v únoru 1916 noční bombardovací útoky na nádraží, ubytovací prostory a na všechna silně osvětlená místa v nepřátelském týlu.

Letci byli velmi spokojeni s prvními výsledky, neboť v plné noci viděli výbuchy svých pum v cílech. Byli povzbuzeni hlavně svou relativní bezpečností, neboť nepříteli zůstávali neviditelnými. Tyto okolnosti a jistota, že nepříteli způsobují škody a ztráty, způsobují u letců velké nadšení pro tento nový druh úkolů. Houževnatě se cvičí a postupně překonávají četné obtíže (jako osvětlení v letounu, osvětlení přistávací plochy, orientace, přistání a pod.), s kterými se stále setkávají.

První se pro tyto úkoly specialisovaly letky 101 a 25. Během dvou měsíců se vidí, že za měsíčné noci je možno nejenom nalézt určený cíl, ale též sestoupiti dosti nízko k přesnějšímu bombardování a střelení z kulo-

metů. Dále je možno spočítati vlaky v pohybu, zjistiti proudy na silnicích, krátce prováděti noční zvědy. I za tmavých nocí je možno létati, pozorovati a bombardovati.

Velitelství považovalo tyto první noční akce za úspěšné, hlavně pokud se týká získaných zpráv. Po prvé si uvědomilo význam nočních zvědů, neboť zprávy získané v noci byly často přesvědčivější než příznaky zjištěné ve dne. Každý letoun, který prováděl noční zvědy, měl též za úkol bombardovati. Výsledky dosažené v ubytovacích prostorech a na nádražích zdály se skutečně dobrými, též zásluhou nových anilitových pum, zkonstruovaných pro bombardování z letounu.

2 bombardovací peruti denní byly rychle přeměněny na noční. Pouze několik letek, které byly vyzbrojeny dvoumotorovými letouny „Caudron“ a později letouny „Sopwith“, zůstává pro denní bombardování. Útočí však jenom na cíle blízko za frontou. Ostatní denní bombardovací letky byly přeměněny v letky stíhací a pozorovací. Materiál vykonává svůj vliv na použití.

Výsledky, jichž se dosáhlo nočním bombardováním, se také odhadovaly podle množství prostředků obrany, kterými jim nepřítel čelil; osvětlené cíle, na které bylo každý večer útočeno, se skrývaly, světla byla zhasena, jakmile hukot motoru při přeletu fronty prozrazoval nálet; nepřítel kvapně vytvářel klamná nádraží a jiné cíle, všechno nasvědčovalo, že noční útoky jsou úspěšné; protiletadlové baterie se množí a zdokonalují (různé osvětlovací náboje, světlomety a p.).

Jestliže u Verdunu bylo francouzské letectvo pro malý počet vyhovujících letišť, pro situaci na bojišti a pro povětrnostní podmínky ve značné nevýhodě, mělo naopak v červenci na Sommě všechny výhody na své straně. Výhodné letní počasí, výborná letiště a úplnou iniciativu operací. Též podle doznání nepřítele mělo velikou převahu nad letectvem německým.

Vzhledem k úspěšné činnosti stíhací peruti při ofenzivě na Sommě, kde operovala v rojích podle ofensivních zásad, a se zřetelem na rostoucí požadavky na stíhací letectvo bylo rozhodnuto utvořiti další 3 stíhací peruti, k čemuž bylo použito i několika denních bombardovacích letek.

Denní bombardovací nálety byly velmi řídké; nejvýznačnější je výprava na Karlsruhe (130 km za frontou), podniknutá v létě 1916. Její ničivé účinky byly značné, ale ještě většího dosahu byly účinky morální, které vzbudily u nepřítele hrůzu z odvetných útoků na otevřená města. (Tento pocit u nepřítele byl mimoto udržován nálety anglického námořního letectva do okolí Saarbrückenu.) Ovšem ztráty, které výprava na Karlsruhe utrpěla, byly značné.

Koncem r. 1916 chápalo francouzské velení použití bombardovacího letectva takto:

Předvíдалo dvojí operace:

1. útoky na čistě vojenské cíle v operačním pásmu, které třeba podle toho prováděti s malý výšky a v noci;
2. útoky na vzdálené cíle, které vyžadují rychlých dvoumístných letounů, jakými bylo v této době vybaveno letectvo zpravodajské.

Názory o vhodnosti dalšího udržování denních bombardovacích jednotek nebyly jednotné. Vrchní velení si arci uvědomovalo všechny výhody, které vyplývají z velké převahy letectva pro operace armád.

Byl sestaven rozsáhlý výrobní program leteckého materiálu; uskutečnění tohoto programu bylo rozvrženo na celý r. 1917 a jeho výsledky se daly očekávat sotva dříve než na jaře r. 1918.

*

Koncem dubna r. 1917 dochází k určité specialisaci bombardovacích letounů:

1. k nočním útokům se používá letounů starých, nezpůsobilých pro lety denní, u kterých rychlost je obětována větší únosností pum. Jsou to letouny typů Farman, Voisin, Breguet-Michelin a k nim se připojuje nový letoun Caproni;

2. k denním útokům letounů typu Sopwith, jednomístných a dvoumístných. Tyto letouny se uplatnily nálety provedenými jednotlivě, ale jejich výkony jako letounů bombardovacích byly velmi omezené. Dvoumístník unesl toliko 40 kg, jednomístník 120 kg pum. Proto byly považovány za letouny přechodné, jenom na dobu, dokud nevyjde z továren nový letoun Breguet 14.

Téměř celý r. 1917 pracují bombardovací jednotky s nevyhovujícími letouny, hlavně pokud se týká denních bombardování. Proto také výsledky byly velmi skrovné.

V letectví, více než u jiné zbraně, má zvlášť veliký význam materiál. Kdežto na zemi se energickým velitelům podařilo dosáhnouti úspěchů i s jednotkami prostřední hodnoty, unavenými nebo palbou zkrúšenými, nemohl letec i s nejlepší morálkou podstatně zlepšiti nedostatečné výkony letounu. Požadovati od letců za těchto okolností úkoly, které letouny nedovolují splniti, znamenalo tolik, jako odsouditi je předem k hrozné smrti. Tím se také vysvětlují obavy a výčitky vrchního velení, pokud se týká denního bombardování v r. 1917.

V této době byl učiněn pokus, který se naprosto neosvědčil. Byly totiž reorganisovány bombardovací peruti tak, že perut měla polovinu letek denních a polovinu nočních. To mělo za následek, že na letištích těchto perutí nikdo nemohl spáti a si odpočinouti. Velitel byl stále ve službě a jednotky se rychle vyčerpaly.

V červenci r. 1917 byl sestaven plán bombardování železnorudné pánve v Brieye, jehož účelem bylo zabraňovati nepříteli, aby z ní nezásoboval svůj válečný průmysl. Bylo nutno se pokusit zmenšiti výkon dolů, zničiti továrny a vysoké peci a rušiti dopravní ruch.

K tomu účelu se HVOA. rozhodlo soustřediti většinu nočních bombardovacích jednotek a utvořiti 1. noční bombardovací eskádu, složenou z perutí, vybavených letouny Voisin a Caproni. Tyto jednotky byly postupně, jak to materiální vybavení dovoľovalo, soustřeďovány v Lotrinsku, čelem proti přístím cílům.

Činnost denních bombardovacích jednotek byla udržována několika výpravami. Mezi nimi nejvzdálenější byly výpravy na Trevír a Frankfurt.

Ztráty byly čím dále tím větší a zdály se při srovnání s dosaženými výsledky přílišné. Pochybnosti o účinnosti posledních denních útoků byly ještě více zesíleny. Pokračovati v nich, či od nich prostě upustiti a bombardovati pouze v noci?

Takto skončil r. 1917, aniž tato otázka byla rozhodnuta.

*

Významnou událostí pro denní bombardování, která v zimě roku 1917—1918 zasáhla v jeho prospěch a rozhodla o jeho další existenci, bylo dohotovení velké série letounů typu Breguet-14-b-2.

Na jaře r. 1918 byla noční bombardovací eskádra konečně připravena se všemi prostředky k zahájení metodického bombardování pánve Briyjské, když dne 21. března byla náhle zahájena ohromná německá ofensiva proti francouzsko-anglické frontě. Volné letecké jednotky byly s urychlením vyslány na místa bojů. Noční eskádra musila upustit od svého lákavého cíle a přesunout se na sever.

V této době vrchní francouzské velení bylo postaveno před několik obtížných problémů, týkajících se organizace a velení letectva. Byl uskutečněn program z r. 1916, byly postaveny bombardovací peruti denní s letouny Breguet a stíhací peruti s letouny Spad.

První řešení, které se naskytovalo, bylo, přidělit bombardovací a stíhací peruti — postupně — jak byly postaveny, organicky armádám a skupinám armád.

Toto řešení by bylo bývalo pochybené, protože by na klidných částech fronty bylo mnoho letectva a nebylo by ho dostatek tam, kde byly vedeny aktivní operace. Nebylo by dosaženo letecké převahy v místech volených HVOA., jak to bylo v jeho úmyslu.

Druhé řešení bylo: utvořit velkou pohyblivou zálohu letectva k dispozici HVOA. Tato záloha by zasáhla v aktivních částech fronty, buď aby podporovala ofensivu vlastních vojsk, anebo čelila ofensivám nepřítele.

Bylo přijato toto druhé řešení a hned na počátku r. 1918 bylo utvořeno silné jádro, které dostalo název „letecká záloha“.

Zvláštní obdobnost nalézáme mezi vývojem bombardovacího letectva a těžkého dělostřelectva, pokud se týká organizace a velení. Počáteční podmínky organizace jsou stejné. U obou bylo nutno utvořit jednotky z různých složek; bylo zbytečné a nemožné, mít všude mnoho prostředků, ale užitečné a nutné, mít jich mnoho na určitých místech; bylo vhodné dát organicky vyšším jednotkám jenom to, čeho potřebují k normální činnosti, a konečně organisovat silnou zálohu k dispozici HVOA. Tedy dříve než „letecká záloha“ byla utvořena záloha těžkého dělostřelectva.

Zásada letecké zálohy byla přijata, zbývalo ještě vyřešit její použití. Začalo se tím, že postupně, jak byly další bombardovací a stíhací peruti postavovány, byly odesílány tam, kde jich bylo nejvíce zapotřebí. Nevýhody toho systému se brzo ukázaly.

Jeden velitel mohl velet nejvíce 5 až 6 velitelům nižším; bylo nutno improvizovat ze dne na den „nouzové“ skupiny; ale velitel neměl potřebný štáb; když materiální spojení bylo zajištěno, což vždy nebylo, nebylo žádného morálního spojení mezi nadřízenými a jeho podřízenými, kteří se často vůbec ani neznali. Mimoto morálka těchto „stěhovavých“ posilových jednotek brzo klesla, protože každá jednotka přicházející do jiného úseku byla předem považována za přicházející z odpočinku a v bezvadném stavu. Nešťastný velitel peruti se marně snažil vylíčit všechny operace, kterých se jeho jednotka nepřetržitě zúčastnila; štábům se toto líčení zdálo docela nezajímavým. K tomu, jakmile činnost v úseku ochabla a „stěhovavé“ jednotky odcházely do úseků živějších, bylo nepěkným zvykem, že se na ně zapomínalo, pokud se týká odměn a vyznamenání. K těmto úvahám se připojuje jeden rozhodný důvod, který vyžaduje, aby, pokud je to možné,

nebyly skupiny takovým způsobem improvisovány. Letecká jednotka nemůže existovati, nemá-li u sebe orgány, které ji zásobují, poškozený materiál opravují a odsunují. Tímto orgánem je letecký park.

Armádní letecké parky, vybavené k obsluze určitého počtu leteckých jednotek, nejsou s to splniti své úkoly, jestliže se počet jednotek náhle zdvojnásobí nebo ztrojnásobí.

Bylo tedy nezbytné, aby význačné posilové letecké jednotky měly s sebou svůj park.

Tyto okolnosti vedly k sloučení 3 bombardovacích anebo stíhacích peruti v jednotku zvanou eskádra, která byla vybavena leteckým parkem. V této době se denní a noční bombardovací eskádry jasně rozlišovaly.

Část výše uvedených obtíží byla rozřešena utvořením eskáder; zbývalo rozřešiti vážnou otázku, komu budou tyto eskádry podřízeny. A priori se zdálo logické, řídit se příkladem dělostřelectva, které podřizovalo své těžké pluky veliteli dělostřelectva armády. Zde však zasahuje jedna okolnost, na kterou nelze zapomínat, když jde o vyšší letecké jednotky. Letectvo se vyvíjelo tak rychle, že tím trpělo po celou válku a bude svou vývojovou krizi ještě dlouho trpěti.

Bylo nutno ustanoviti veliteli letectva armád a veliteli eskáder důstojníky, kteří byli sice vesměs hodnotní, ale jejichž věk a hodnost neodpovídaly tak významným funkcím.

Jak za těchto okolností mohl míti mladý major anebo kapitán potřebnou autoritu nad několika veliteli eskáder, často staršími než on, když ještě nadto vedení těchto eskáder bylo často choulostivé? I kdyby se mu to podařilo, byla by jeho úloha tak těžká, že by mohl velmi nesnadně řídit vlastní jednotky letectva armády, 4 nebo 5 skupin letectva armádních sborů a zároveň i bombardovací a stíhací eskádry.

Nesmí se zapomínati na to, že použití letectva nemůže býti předem do všech podrobností vypracováno, jak tomu je na příklad u dělostřelectva. Rozkazy vydané večer na příští den musí býti povšechné, neboť nemohou býti vzaty v úvahu ani atmosférické podmínky ani nové nepřátelské letecké síly, které mohou náhle zasáhnouti, a pod. Velení letectva během operací se vykonává ve formě postupných rozhodnutí a rozkazů podle postupně docházejících zpráv.

Není jisté, zdali jednou jeden velitel bude s to osobně veleti úspěšně všem druhům letectva u silné armády v aktivních operacích. I kdyby to bylo možné, neznamená to ještě, že by to bylo žádoucí. Silné letectvo může snadno působiti na frontě širší, než je fronta armády. Když se uváží, že hranice pásem armád byly stanoveny z důvodů, které jsou letectvu cizí, je zřejmé, že by možností vyšší letecké jednotky nebylo využito, kdyby její činnost byla omezena na pásmo armády. Je mnohem výhodnější učiniti vyšší leteckou jednotku prostředkem HVOA., které ji může dáti k dispozici některé armádě nebo skupině armád.

Z těchto úvah vznikla u generála Duvala, velitele letectva u HVOA., myšlenka, utvořiti „leteckou divisi“, velikou sílu letectva bombardovacího a stíhacího, podřízenou HVOA. Proč bombardovacího a stíhacího? Je to snadno pochopitelné, neboť význačné operace těchto druhů letectev na stejné frontě nemohou býti prováděny nezávisle jedny na druhých tak, aby to nevedlo k velikým nesnázím. Všechny tyto operace podněcují u nepřítelé reakce, které rovněž nemohou býti opomíjeny.

Je tomu obdobně jako na zemi, kde dělostřelectvo nemůže provést významné palby bez ohledu na pěchotu a kde pěchota nemůže podniknouti vážnější operaci bez podpory dělostřelectva.

Z kolika eskáder měla být složena letecká divise? Aby vyhovovala účelu svého zřízení, musila být dostatečně pohyblivá, poněvadž HVOA. mělo mít možnost ji rychle přemísťovati.

Proto měla mít jen nezbytný počet jednotek, ale při tom dostatečný k splnění různých úkolů, které budou od ní požadovány. Bylo rozhodnuto, že bude složena ze čtyř eskáder, a to z dvou denních bombardovacích a z dvou stíhacích.

Letecká divise byla utvořena dnem 14. května 1918 v prostoru u Beauvais. Její složení: štáb, nezbytné služby a 2 brigády; každá brigáda měla 2 eskádry, z nichž jedna byla denní bombardovací a druhá stíhací. Celkem s počátku přes 600, později 700 letounů. Jejím velitelem byl ustanoven generál Duval, šéf letectva u HVOA. Tak byla utvořena první vyšší letecká jednotka bojová. Letecké divisi byl výhradně vyhrazen úkol zasahování do bitvy. Bombardování všech cílů vzdálených více než 20 km za frontou bylo vyhrazeno noční bombardovací eskádře, která byla podřízena skupinám armád; HVOA. si ponechalo k dispozici leteckou divisi. Je to po prvé, co byly vydány přesné dispozice pro použití vyšších leteckých jednotek.

K letecké divisi byla později přičleněna i noční bombardovací eskádra a určitý počet třímístných letounů, určených k přímé ochraně denních bombardovacích výprav.

Již v květnu 1918 zasahuje let. divise při ústupu od Chemin des Dames, aby zdržovala postup nepřátelských proudů směrem na Fère-en-Tardenois, Oulchy-le-Chateau, Beuvardes. Dne 30. května svrhly 3 peruti denní bombardovací eskádry 12 na nepřítele 45 tun pum.

V prvních dnech června zasahuje letecká divise úspěšně dvěma bombardovacími perutemi v okolí Savieres, na východním okraji lesa Villers-Cotteres, kde připravovaný nepřátelský útok byl rozdrčen v samém zárodku. Tento úspěch vzbudil nadšení u praporů 1. sledu 128. pěší divise. Zasazené peruti provedly 90 letů a svrhly 7 tun pum. V boji s nepřátelskými stíhači sestřeleny 3 nepřátelské a 1 vlastní letoun.

Cím dále tím více divise operuje hromadnými výpravami: několik dní později eskádra 112 letounů drtí 30 tunami pum Lassigny, kde třetího dne po francouzském útoku v tomto okolí byla zjištěna značná soustředění a proudy nepřátelských vojsk.

Lety v těsně sražených rojích se staly pravidlem. Letoun Breguet je umožňuje svým velikým rozpětím rychlosti. Letecká jednotka je schopna manévrovati jen tehdy, když v určitou chvíli její různé složky jsou s to letět různými relativními rychlostmi.

V červenci dostala letecká divise úkol bombardovati nepřátelské přechody na Marne na východ od Chateau-Thierry a útočiti na proudy vojsk, které přecházejí přes řeku.

Ráno dne 15. července útočí 12. eskádra hromadně třemi perutemi na mosty a vojska, která překročí řeku. Výpravy se zúčastnilo 88 letounů Breguet a 10 ochranných trojmístníků R XI. Vrženo 1700 kg pum a z kulo-
metů vystřeleno na pozemní cíle 6000 nábojů. Výsledek byl dobrý: 2 mosty zničeny, jedna vozová kolona byla zasažena na mostě a svržena do řeky. V těžkých bojích s nepřátelskými stíhači sestřeleny 3 nepřátelské a 2 vlastní letouny.

Ve 14 hod. výprava je opakována se stejným úkolem a stejným počtem letounů. Vrženo 18 tun pum. V celku toho dne 12. eskádra provedla 190 letů, svrhla 35 tun pum, sestřelila 4 nepřátelské a ztratila 2 letouny.

Téhož dne 13. eskádra (2 bombardovací peruti) dostala úkol bombardovati mosty na Marně a soustředěná nepřátelská vojska mezi Dormans a Mezy. První výpravy v 10 hod. se zúčastnilo 52 letounů, ale pro nepříznivé povětrnostní podmínky mohli pouze 1 roj 3. peruti splnit daný úkol. Na přechody vrženo 1100 kg pum, 2 roje 4. peruti, které se ztratily nad mraky, využily díry v mracích a vrhly 2200 kg pum na nepřátelská letiště mezi Bourgogne a Bertricourtem na sever od Remeše. V 18 hod. byla výprava opakována se stejným úkolem. Na cíle svrženo 5650 kg pum. V celku provedla 13. eskádra toho dne 97 letů a svrhla 9 tun pum.

Dne 16. července bombarduje 12. eskádra v 16 hod. přechody na Marně a nepřátelská vojska v údolí Marny. Prudké boje s nepřátelskými stíhači. Jeden roj letky 108 byl napaden 12 letouny a uvolněn 2 ochrannými letouny R XI. Jeden přechod na západ od Dormansu zničen a úspěšně bombardována nepřátelská vojska na sever od lesa de Condé a na jih od Chavenay. V celku toho dne provedla 12. eskádra 70 letů, svrhla 17 tun pum a proti vojskům na zemi vystřílela z kulometů 3500 nábojů. Jeden nepřátelský a jeden ochranný letoun R XI byly sestřeleny.

13. eskádře bylo téhož dne svěřeno bombardování a postřelování přechodů na Marně mezi Jaulgonne a Dormansem. V 8 hod. jeden roj bombarduje vojska v Razay, v Courcelles, v Treloupu, Vincelles a dělostřeleckou baterii v činnosti u statku des Franquettes.

Od 14 h. 30 m. do 15 h. 29 letounů bombarduje 2 přechody u Vincelles a Dormansu a střelí na vojska v Treloupu, Vincelles, Courcelles, Sailly a na sev.-vých. okraji lesa de Ris. Celkem vrhla 13. eskádra dne 16. července 7780 kg pum a vystřílela z kulometů 3700 nábojů proti vojskům na zemi.

Dne 17. července je 12. eskádra celý den v hotovostním postavení, ale úkolu nedostala. 13. eskádra provedla 2 bombardovací nálety proti přechodům na Marně. První byl proveden mezi 9 h. 30 a 9 h. 45 17 letouny bombardovací peruti 4 ve dvou rojích. Bombardovaly a postřelovaly přechody mezi Treloupem a Dormansem, vesnice Passy-sur-Marne, Barzy, Charveves, Chassins, Treloup, Vincelles.

Druhý byl proveden od 10 h. 30 do 10 h. 45 19 letouny bombardovací peruti 3 ve třech rojích. Bombardovaly a postřelovaly přechody u Passy, Reuilly, Treloupu, Verneuilly a mezi Oenilly a Port-à-Binson a vesnicí Verneuilly. Celkem svrženo 550 granátů ráže 90 mm, což znamená 5000 kg nábojů, a na pozemní cíle vystříleno 1400 ran z kulometů. Přechody mezi Treloupem a Vincelles byly zasaženy peruti 4, přechody u Treloupu peruti 5.

Na 4. bombardovací peruti střelilo silně dělostřelectvo proti letadlům a potom byla napadena třemi stíhacími roji. Jeden letoun byl zasažen granátem naplno a zřítel se se sklopenými křídly. Dva jiné letouny, které byly též zasaženy a pak napadeny nepřátelskými stíhači, se nevrátily. Další letoun, oddělený od svého roje, byl napaden 5 stíhači; vlastní stíhací roj zasáhl pozdě: vlastní letoun již přistával u nepřítele. Další letoun byl zasažen a s přerážnutými lany přinucen k přistání.

Jestliže výsledky dosažené bombardovacími eskádrami nebyly hned na počátku léta nejlepší, bylo to zaviněno tím, že ochrana bombardova-

cích výprav nebyla ještě docela uspokojivě rozřešena. Úloha bombomet-níků-střelců byla proto dvojí:

1. střežení oblohu a bránění se proti útokům nepřátelských stíhačů;
2. provéstí zaměření a svrhnouti pumy.

Tyto dvě úlohy se dají v mnoha případech těžko sloučiti a zvláště první se vykonává na újmu druhé. Mimo to bombardovací peruti byly si předem jisty, že budou napadeny a přinuceny k boji, a to je vedlo k tomu, že braly s sebou menší váhu pum, aby letounům byla ponechána určitá pohyblivost. A poněvadž boj s nepřátelskými stíhači byl obvykle zahájen za nevýhodných podmínek pro bombardovací peruti, snažily se peruti dosáhnouti největších výšek (průměrně výšky 5000 m), kde mohly pracovati, aniž byly příliš rušeny nepřátelským stíhacím letectvem. Ovšem bombardování s těchto velikých výšek bylo nepřesné a létající personál se dříve vyčerpával.

Posádka letounu nemůže správně zaměřiti a svrhnouti pumy, když sama musí býti, ne v každé minutě, ale v každé vteřině pohotova odraziti náhlý a prudký útok stíhačů. Bombardovací letectvo dosáhne nejlepších výsledků, až jeho ochrana bude úplně zajištěna, což nastalo až v posledních měsících války.

Zatím se staly vlivem několika silných osobností, mezi kterými byl na prvním místě major Vuillemin, denní bombardovací eskádry jednotkami elitními; byly prodchnuty smyslem vojenské povinnosti; projevoval se duch jednotek; vše bylo obětováno provedení daných rozkazů.

Úspěchy dosažené hromadnými výpravami každé eskádry dovolily, aby se pomýšlelo na možnost současných operací obou bombardovacích brigád. Konečně bylo nalezeno dobré řešení ochrany bombardovacích výprav. V září byla dosavadní organizace smíšených brigád přeměněna. Byla utvořena bombardovací brigáda (o dvou eskádrách) a dvě eskádry stíhací, z nichž každá podléhala přímo veliteli divise. Od té doby staly se pravidlem hromadné výpravy celé brigády.

Zatím co ztrát ubývá, zvětšuje se stále množství pum svržených na nepřítele a dosahuje některý den při dvou výpravách až 65 tun, což se rovná 10.000 ranám z děla ráže 75 mm.

V první polovině měsíce září podporuje letecká divise ofensivu 1. americké armády na výběžek u St. Mihielu. Přes velmi nepříznivé povětrnostní poměry zasahují bombardovací eskádry intenzivně do operací útoky do nepřátelského týlu. Dne 12. září je svrženo 14 tun pum. Dne 15. září bombardovací perut, která útočila na nádraží v Conflansu, svedla neobyčejně prudké boje s nepřátelskými stíhači, během kterých bylo sestřeleno 8 německých a 8 francouzských letounů.

26. září je bombardovací brigáda (2 eskádry) letecké divise zasazena na frontě 4. armády, aby podporovala francouzsko-americký útok. Postupně zasahuje na bojišti celými eskádrami, z nichž každá je chráněna 1 stíhací perutí.

27. října je letecká divise podřízena 5. armádě pro ofensivu mezi Sissonne a Rethellem a její pásmo působnosti sahá od Sissonne po Grandpré.

Jeden útok má býti zahájen ve 14 hod. 13. armádním a koloniálním sborem směrem severovýchodním. Velitel armády žádá, aby při vyrazení k útoku přelétly bombardovací peruti nad útočícími jednotkami a bombardovaly význačný komunikační uzel Seraincourt. Velitelství armády poči-

talo, že by 1 nepřátelská divise, zjištěná v záloze, mohla v onu dobu přecházeti údolím Seraincourt. Proto je eskádrám nařízeno překročiti frontu od 14 hod. do 14 h. 05, kolmo nad Banogne. Směr náletu: Banogne, Seraincourt, zpět údolím St. Fergeux. Cíle: vesnice Seraincourt a cíle, které budou v prostoru u Seraincourt, zvláště v údolí St. Fergeux; nebombardovati na jih od čáry vedoucí od západu k východu a procházející osadou St. Fergeux.

Provedení 12. eskádrou: 5. bombardovací peruť bombarduje ve 14 h. 15 m. 23 letouny s výše 1500 a 1800 m vesnici Seraincourt a údolí na jih od ní a z kulometů střílí na baterii proti letadlům na jih od Seraincourt. Na jihozápad od Seraincourt bylo jedno muniční skladiště zasaženo pumou a vylételo do povětří;

6. bombardovací peruť bombarduje od 14 h. 10 do 14 h. 15 33 letouny s výše 1500—1800 m údolí na jih od Seraincourt a vesnici;

9. bombardovací peruť bombarduje ve 14 h. 15 s výše 1700 m vesnici Seraincourt, údolí na jih a cukrovar na severozápad od ní.

13. eskádra: 3. bombardovací peruť bombarduje od 14 h. 20 do 14 h. 30 26 letouny s výše 1500 m a 2200 m osady Seraincourt, Chaudion a Banogne;

4. bombardovací peruť bombarduje od 14 h. 40 do 14 h. 50 16 letouny s výše 1500 m osady Sorbon a Seraincourt. Bombardováním zasaženo letiště a barákový tábor u Seraincourt. Celkem se zúčastnilo útoku 131 bombardovacích letounů, které svrhly 33.000 kg pum, vystřílely z kulometů 14.000 ran proti cílům na zemi a pořídily 88 snímků bombardovaného prostoru. Ochrana byla zajištěna 23 ochrannými letouny R XI a stíhacími eskádrami, které za tímto účelem provedly celkem 167 letů.

Podle výpovědi zajatců způsobily letecké útoky veliké ztráty 4. gardové divisi a směna, kterou měla provést, nemohla býti provedena.

3. října jsou proti stejnému cíli nasazeny dvě eskádry, které svrhly na nepřitele 51 tun pum.

Konečně 10. listopadu, den před příměřím, útočí jedna bombardovací eskádra, chráněná jednou stíhací eskádrou, pumami a kulomety na silnice k Marienburgu a Philipwille, zatarasené ústupovými proudy, a způsobuje paniku mezi demoralisovanými jednotkami.

V době od 16. května 1918, kdy byla postavena, do 10. listopadu 1918 se letecká divise významně uplatnila: sestřelila 637 nepřátelských letounů a 125 pozorovacích balonů; na nepřitele vrhla s výšek od 50 do 5000 m 1360 tun střeliva.

Literatura:

Conférence d'aéronautique générale, éd. ministère de la guerre.

L'aviation de bombardement, centre d'études tactiques d'artillerie de Metz.

Notes sur l'emploi de l'aéronautique par le commandement, Ecole supérieure de guerre.