

Major p. p. l. Josef Hamšík:

Noční bombardovací letectvo rakousko-uherské.

Počátky rakousko-uherského nočního bombardovacího letectva spadají teprve do posledního roku války, a to do sklonku jeho prvního pololetí. V této době teprve se dalo mluvit o jakémsi jeho rámci, učlenění, organizaci.

Bylo ho použito pouze na frontě jižní, italské — a to jenom na úseku piavském, jak ani jinak v té době nebylo snad možno.

Toto letectvo bylo koncentrováno asi 30—35 km za řekou Piavou v prostoru Pordenone-Roveredo, s velitelstvím v Roveredě, později, ke konci války v Pordenone. K dispozici mělo dvě Italy velmi dobře vybavená a při ústupu v roce 1917 jen zcela nepatrně poškozená letiště v Pordenone a Roveredě.

Velitelem této skupiny byl rytmistr H. Podřizena byla armádní skupině generála Boroeviče.

Toto letectvo se skládalo z 5 letek, a to 101 G až 105 G. (G značilo „Grosskampff“). Letky 101 G, velitel npor. K., 104 G a 105 G, velitel kpt. Sch., byly umístěny na letišti Pordenone a tamtéž ubytovány, letka 102 G, velitel npor. W., byla na letišti Roveredo a tam také ubytována — a konečně na témž letišti pracovala i letka 103 G, velitel npor. v z. B., ubytována však byla v Avianu.

Z tří letek dislokovanych v Pordenone pracovala však ve skutečnosti toliko jediná, a to 101 G, kdežto obě další, 104 G a 105 G, zůstaly až do konce války pouze letkami papírovými, bez materiálu. Tím si lze vysvětliti, že velitel této skupiny (Grosskampffgeschwader, asi naše perut'), sídlil časem excentrálně na letišti Roveredo, na němž skutečně pracovaly dvě letky: 102 G a 103 G.

Toto letectvo bylo vybaveno tím, co bylo také letectvu pozorovacímu k dispozici: všemi druhy velikých Brandenburgů, 169, 269, 369 a také Phoenixy, 29 a 121. S těmi svou činnost začalo a s těmi ji také v říjnu 1918 skončilo. Na pordenonském letišti byl také Brandenburg dvoumotorový, avšak nepoužívalo se ho vůbec, nevím z jaké příčiny.

Na přechodnou dobu byl tam také stroj „Gotha“, dodaný z Německa a vyzbrojený 2 motory Hiero 230 k. s., avšak již začátkem měsíce září se ho přestalo užívatí úplně, ježto na něm byly veliké ztráty, a to jak při letech nad nepřitelem, tak i při letech cvičných. Stroj ten, zdá se, velice rád sklouzl ze zatačky, a tu pak nebylo pomoci. Je však také možné, že by k jeho vyřazení nebylo došlo při lepších schopnostech pilotů.

Na letouny Brandenburg se nakládalo zpravidla asi 170 kg pum. a to 3 pumy po 50 kg, 1 světelná, t. zv. Klinkošova mina, a podle okolností ještě jedna zápalná. Letouny Gotha unesly 640 kg pum, kteréžto únosnosti se skoro plně využívalo. Pod trupem a pod křídly byly závěsy pro pumy 100- a 50kilové a kromě toho v trupu za pilotem byl ještě zvláštní drátěný koš, do něhož se vkládalo 6 až 8 pum po 10 nebo 20 kg. Tyto pumy se shazovaly prostým pákovým otevřením dna onoho koše, takže padaly za sebou, a obstarával to zadní pozorovatel na aviso pozorovatele předního. Veliké pumy házel vždy pozorovatel přední, v gondole, pomocí klaviatury, spojené Bowdenovými lany se závěsy pod trupem a křídly. Závěsy pum byly zcela jednoduché, mechanické, ale na jejich funkci nebylo žádných stížností ani nářků.

Pumový materiál byl skoro vesměs výrobek škodových závodů.

Slabou stránkou tohoto letectva byly mimo jiné věci zvláště zaměřovače. Se zaměřovačem pro bombardování se pozorovatel setkal po prvé a naposled ve škole (Fliegeroffizierschule), kdežto na frontě se jich nepoužívalo vůbec, alespoň ne u tohoto letectva.

Bombardovalo se tedy jen „od oka“, což činí nepochybně dojem improvisace a vzbudí snad pohrdlivý úsměv u mnohých, avšak ne zcela právem, neboť byly zde skutečně dosti dobré výsledky, jako na př. několikrát zasažení piavských mostů, nádraží v Trevisu a j.

Výcvik a duch letectva.

Kapitola značně bolestivá, o níž bych mohl uvést mnoho dokladů. Nejslabší kategorií byli piloti, kteří sem docházeli s výcvikem naprosto nedostačujícím: několik samostatných letů ve škole — a piloti přicházeli k letkám polním — i k nočním bombardovacím. Přišli i piloti, kteří do té doby netoliko nelétali v noci, ale nelétali ani se zatíženým strojem; proto také docházelo k havariím hned při startu.

Kromě toho sem také přicházelo mnoho pilotů-důstojníků od centrálních úřadů, kteří si zde chtěli vykonati lety nad nepřítelem, potřebné pro jmenování neb i pro vyznamenání, poněvadž tato služba se zřejmě považovala za méně nebezpečnou — a snad také méně vážnou nežli u letek denních.

S jakýmsi stupněm lehkomyšlnosti bychom se byli nepochybně setkali u letectev všech ve válce zúčastněných států; povaha a značné nebezpečí této služby to nesly s sebou; přes to však mám za to, že nikde asi nedocházelo k takovým výstřelkům lehkomyšlnosti jako právě u letectva rakousko-uherského, zejména u letectva nočního.

V posledních dnech války, kdy se nasazovalo všechno a noční letky musily bombardovati ve dne v noci, se stávalo, že jednotlivé posádky neletěly nad určený nebezpečný cíl, nýbrž odhodily své pumy nad nejbližším místem za frontou a vracely se domů, kdež ovšem činily vědomě falešná hlášení.

Ale to už by se snad dalo omluviti všeobecnou nechutí, marností všech dalších námah a částečně i demoralisací, neboť mnohem dříve již opouštěly své posice zbraně pozemní, což se v letectvu ovšem vědělo.

Zvláštní noční výcvik v zápolí zřízen nebyl. Ani pro piloty, ani pro pozorovatele. Bylo tedy nutno dohoniti to u letky v poli — a tu se kladla jaksi větší váha na výcvik pozorovatelů v házení pum nežli na cvičení pilotů v řízení letounů v noci, neboť se předpokládalo, že dovede-li pilot létat ve dne, dovede to bez velikých ceremonií i v noci.

Cvičili se proto pozorovatelé hojně v házení pum, vždy jen „od oka“ a vždy se stejné výšky 1000 m. Cílem byl jednoduchý bílý kříž po straně letiště, vzdálený od hangárů jenom asi 2 km směrem k Sacile.

Jak výcvik, tak i celkový duch byl u pozorovatelů, resp. důstojníků poněkud lepší, což nejlépe dokazuje fakt, že na př. u letky 102 G sloužili na vlastní žádost dva důstojníci, kteří by pro dřívější těžká zranění byli jistě k jakékoliv službě v poli neschopni. Oba byli záložní důstojníci, pozorovatelé.

Úkoly a taktické použití.

Třebaže se toto letectvo skládalo vlastně jenom z 3 letek s plnou výkonností, úplně a bohatě materiálem i personálem vybavených, bylo by bývalo možno při důmyslnějším a hlavně účelnějším jeho použití dosáhnouti výsledků mnohem cennějších. Takto však celé jeho používání mělo

také jenom ráz improvisace, takže jeho příslušníci neměli dojmu promyšlené činnosti a pevné vůle svého velitele, nýbrž pouze snahy jakkoliv je zaměstnat; dnes se nám zdá nepochopitelné, že toto letectvo bylo vysíláno i k bombardování předních linií a cílů této linie velmi blízkých, a jen někdy na nepřátelská letiště, nikdy však dosti důrazně — a až do omrzení k bombardování železničního uzlu (nádrazí) v Trevisu, sotva 30 km za Piavou.

Dnes je ovšem snadné kritisovat; tehdy se zásady teprve tvořily a chyběla jakákoliv doktrina.

Provádění úkolů.

Letiště nemělo žádné světelné rampy; startovalo se vždy směrem západním do tmy, a přistávalo se vždy obráceně mezi dva vodorovně svítící světlomety menšího druhu, postavené asi 100 m od sebe. Okraje letiště byly označeny červenými světly.

Orientaci usnadňovala tato světla: především asi 2 km na jz. (Fontana Fredda) byl při létání postaven světlomet svítící stále kolmo vzhůru. Teprve při přeletění tohoto světlometu směla posádka vyžádati si raketou osvětlení letiště, jestliže právě žádný jiný stroj nepřistával. V takovém případě musil letoun vyčkati v tomto prostoru a létat v předepsaném okruhu tak dlouho, až přistávací světlomety zhasly, t. j. přistání předchozího stroje bylo skončeno.

Kromě toho byla postavena v terénu ještě tři orientační světla, každé o dvou silných světelných zdrojích, asi 100 m od sebe vzdálených, a to na výpomocných letištích, takže v naléhavé potřebě bylo možno bez další pomoci přistati mezi tato světla.

Tato tři orientační světla byla postavena ve formě trojúhelníku, jehož vrchol směřoval k onomu kolmo vzhůru svítícímu světlometu (letišti). Jedna strana mířila přímo k Trevisu, jakožto cíli nejčastějšímu, a druhá strana k ústí Piavy a k Benátkám. Strana třetí šla skoro rovnoběžně s Piavou a orientačně neměla významu. Za všech letů, jak na frontu, tak zpět, musila zůstat orientační světla vždy po levé straně.

Vodorovně svítící (přistávací) světlomety se rozsvěcely jen na žádost posádky, což se dělo signalizační pistolí. Barva rakety se denně měnila. Při bombardování vlastního letiště přistávalo by se na letišti sousedním v Pordenone, které mělo vždy touž barvu světelné rakety.

Za nocí tmavých, bezměsíčných se zásadně nelétalo, až teprve v posledních dnech války, když nouze byla nejvyšší. Normálně však se létalo jenom týden před úplňkem a týden po něm — po zbývajících 14 dní každého měsíce byla činnost úplně zastavena, při čemž vždy polovice počtu důstojníků střídavě dostala na celou „bezměsíčnou periodu“ dovolenou. Jakákoliv noční činnost byla zastavena také v tom případě, když byla obloha alespoň z polovice zatažena. Zato jasných nocí se využívalo, to nutno uznat, značně, intenzivně. Tak se na př. stalo, že za jedné takové noci jednotlivé posádky a stroje vykonaly až 4 bombardovací nálety na Treviso. Jeden takový let trval průměrně asi 50—55 minut.

Příprava strojů, jakož i pořadí startů a všechny ostatní nutnosti se vykonaly již před večerem; letouny pak startovaly s časovým intervalem 5 až 10 minut za sebou. Okruh nad letištěm se nekonal, nýbrž letělo se rovně ve směru k frontě, neboť výšky 1000 m, potřebné pro bombardování, bylo vždy možno pohodlně dosáhnouti a přelétávání fronty ve

větších výškách se nikdy nenařizovalo; to se přenechávalo volné úvaze jednotlivých posádek.

Již tehdy se konal jakýsi pokus o noční průzkum, a to pomocí světlometu zamontovaného do letounu, avšak pokus ten se naprosto neosvědčil a proto se upustilo od jakýchkoliv dalších zkoušek. Také přistávání za pomoci tohoto světlometu prohlásili piloti za nemožné.

Kromě toho učiněn pokus o přistání na neosvětleném letišti pomocí bílé rakety ze signalizační pistole. K tomuto pokusu se přihlásil nejzkušenější, ale také nejopatrnější pilot letky. Přistání se sice zdařilo, ale podvozek letounu byl značně poškozen, proto se upustilo i v této věci ode všech dalších experimentů.

Italská obrana a vlastní ztráty.

Se zřením na tehdejší dobu musím klasifikovat italskou obranu jako celkem skvělou, a to po všech stránkách: světlometry, dělostřelectvo, kulometry i obrana pasivní, t. j. ochranné balony. Ten malý hřbitov v Roveredě, kde se tísnilo tolik hrobů vrtulemi okrášlených, dává o tom výmluvné svědectví.

Především světlometry: jednotlivé posádky napočítly často i přes 30 světlometů, které je hledaly takřka z celé zapiavské nížiny. Tyto světlometry stavěli tehdy Italové většinou po 4 až 5 do jedné linie blízko vedle sebe — a jejich světelná účinnost byla vskutku úctyhodná.

Jak dobře stříleli itaští dělostřelci a kulometníci, o tom nechám mluvit tabulku ztrát.

Zvláštní pozornost chci věnovat italským ochranným balonům, neboť není u nás asi nikdo, kdož by z vlastní zkušenosti mohl o tom něco konkrétního uvést. Až do svého příchodu k letce 102 G nevěděl jsem pranic o tomto obranném prostředku. V posledních 3 měsících války dostala noční peruť celkem dvakrát rozkaz k bombardování „arsenálu“ v Benátkách, ale žádný pozorovatel nevěděl přesně, kde ten arsenál v Benátkách je. Prý na Lidu. S rozkazem dostaly však letky také informaci, že v okolí Benátek jsou ochranné balony, pouštěné na noc až do výše 2000 metrů. Letouny musí proto nad tuto výši.

Mnoho se před každým letem rokovalo o těchto balonech-strašidlech, probíraly se všechny možnosti — a výsledek byl ten, že jistě každá posádka šla raději o celých 500 m výše, snad ještě více. Čert věř výškoměru! Hledej však s té výšky arsenál na Lidu a bombarduj jej od oka! Nepochybně všechny pumy asi pohltily mořské tůně. Další výsledek byl však ten, že při obou z těchto náletů zůstal vždy jeden letoun nezvěstný. Zda byl sestřelen, či snad jenom zbloudil v té nezvyklé, nebetyčné výšce, o tom jsme se nedověděli. Ochranné balony však tím vykonaly jistě svoje poslání.

Světla v městech za frontou byla vždy zhašena. Jednou byl proveden nálet na Padovu, kde měl býti veliký tábor, jenž byl určen jako cíl. Padova byla sice osvětlena, avšak všechna světla ihned zhasla, jakmile se první letoun poněkud více přiblížil. Snad hlásná služba, snad doslech způsobil okamžité vypětí proudu. Tamější aktivní obrana pak také zaslouží pochvaly, neboť hned pozorovatel prvního letounu byl zasažen střepinou granátu, druhý pozorovatel však přivedl Gothu zpět na letiště.

Italské noční bombardovací letectvo se pokusilo celkem třikrát o odvetu na rak-uh. letiště; po dvakráte si vybralo za cíl letiště Pordenone a jen jednou Roveredo. Způsobené škody byly malé, ačkoliv útoky byly

provedeny velmi odvážně: bombardováno z výše asi 500—600 m, takže jednotlivé letouny bylo možno při tom sledovati.

Zbývá mně ještě za účelem informativním uvést ztráty tohoto letectva. Poněvadž jsem zde načrtl stav rak.-uh. letectva pro noční bombardování v posledních třech měsících války, uvedu také ztráty, zaznamenané pouze v této době, t. j. v srpnu, září a říjnu 1918 — a to jenom u letky 102 G, neboť ty mně pochopitelně nejlépe zůstaly v paměti:

Při nočním náletu na jedno italské letiště střelila posádka po skončeném bombardování na toto letiště ještě také ze svých kulometů, ač to nebylo nařizeno, při čemž kulometnou obranou se země byl v letounu zabít pozorovatel; pilot, velitel letky, však se vrátil s mrtvým pozorovatelem na letiště. Ztráta 1 důstojník;

při náletu na Benátky zůstal 1 stroj Brandenburg nezvěstný. Ztráta 1 rtm. pil. a 1 důstojník;

při náletu na Belluno 1 Gotha sestřelena italským dělostřelectvem. Ztráta 1 rtm. pil. a 2 důstojníci;

při náletu na Padovu zraněn v Gothě přední pozorovatel střepinou granátu, Gotha však se vrátila. Ztráta 1 důstojník;

při cvičení v házení pum se zřítila 1 Gotha. Mrtví 1 rtm. pil. a 2 důstojníci.

Kromě toho byly zničeny ještě 2 stroje, při čemž však nikdo nepřišel k úrazu: jeden letoun zbloudil při návratu od cíle, pilot spotřeboval všechn benzin a teprve potom přistával z nouze — a druhý letoun byl zničen při přistání, když pilot se bál letěti přes frontu a naznačoval poruchu motoru.

V těchto třech měsících činily tedy ztráty celkem: 3 rtm. pil., 7 důstojníků-pozorovatelů a 5 letounů u jediné letky.

Prudká bouře (bóra), strhnuvší se koncem září nebo začátkem října 1918, která tak zhoubně zařádila u všech polních letek, pokud měly svůj materiál uložený ve stanech, nezpůsobila u tohoto nočního letectva škod nižších, a to jenom proto, že měla k dispozici Italy vybudovaná a pak opuštěná letiště se solidními, většinou betonovými hangáry.

Pomyslíme-li, že se létalo jenom za nocí měsíčních, jasných, kterých nebylo tak přespříliš mnoho, jsou to jistě ztráty nesmírné; příčiny jich tkvěly jednak v chabém výcviku rak.-uh. pilotů, jednak také — a to značnou měrou — v dobré a účinné na svou dobu italské obraně.

Letectvo u nás a v cizině.

M—k:

Cvičení v obraně proti letadlům v různých státech.

V „Rivista Aeronautica“, roč. 1932, čís. 10, pojednává Dr. Giorgio Landi velmi obsírně o obraně proti letadlům. K podpoře svých názorů uvádí zajímavá data o cvičeních obrany proti letadlům, jež byla konána v posledních letech ve Francii a v Anglii. Uvádíme jeho obsírný obsah, který se začíná tímto citátem:

„Jsem odpůrcem obrany proti letadlům, pokud nejde o prostředky letecké armády, poněvadž jsem důvodně přesvědčen, že vede jen ke zklamání; nemůže dosáhnouti svého účelu, když je k obraně ve vzduchu třeba mnohem více prostředků, než k útoku. — Gen. Douhet.“