

Štábní kapitán gšt. p. p. I. Josef Hanuš:

## Problém letecké převahy.

Je všeobecně známo, že všechny státy vstupovaly do světové války letecky nepřipraveny. Vinu lze hledati v tehdejší stupni techniky, v nedostatečné součinnosti taktiků s techniky, v ustrnutí při pokusech a v nedocení možnosti letectva. Z toho vyplynulé nedostatky, jež se projevily během války, nedaly se pak rázem odstraniti, jak o tom svědčí chaotické poměry jak v organizaci a v úpravě velení, tak i v použití letectva ve všech armádách. Teprve poválečná doba lépe ujasnila možnosti v užití letectva nejen jako bojového prostředku, nýbrž i jako zbraně samostatné.

Vytvořily se dva pojmy, převaha letecká (všeobecná) a převaha ve vzduchu (místní), jež byly předmětem mnoha diskusí. Za světové války byl sice učiněn náběh k řešení prvního problému, daleko více pozornosti bylo však věnováno převaze místní, neboť ta se dala jak časově, tak i prostorově lépe uskutečnit a byla důležitější pro vývoj bojových pozemních akcí. Zůstává ovšem bez odpovědi otázka, jak by se byly události vyvíjely, kdyby bylo včas přikročeno k řešení prvního pojmu.

Problém získávání převahy byl po válce řešen několika způsoby (stará francouzská teorie, Douhet a směr, ovládající nyní Anglii, Itálii i Francii), jež měly pak, jak se samo sebou rozumí, vliv i na odlišnou organizaci letectva v jednotlivých státech.

Ježto chci dokázat oprávněnou potřebu silného letectva, zmíním se o složkách, na nichž se zakládá řešení těchto problémů.

### Převaha letecká závisí:

na převaze materiální a morální, na dokonalosti organizace a taktiky, na zeměpisné poloze.

**Převaha materiální:** záleží jednak v lepší výkonnosti všech leteckých a protiletadlových prostředků, jednak v jejich početnosti. Podle Churchilla se získává doma — v továrnách.

Jest výsledkem svědomitého, důkladného a neúnavného studia, jakož i pokusů již v době mírové. Vliv na ni mají též konstruktivní schopnosti odborníků, jakož i výrobní vyspělost státu. Vyžaduje arci i značných finančních nákladů a vybudování dokonalého leteckého pokusnictví.

Další složkou je stav civilního letectva. Při stavbě civilních (dopravních) letounů musí platit zásada, aby jich po provedení malých a rychlých adaptací mohlo být použito pro potřeby armády. Některé státy dosáhly v tomto odvětví opravdu znamenitých výsledků, čímž si ovšem vytvářejí zálohu pro vojenské účely.

Získání této převahy vyžaduje značné doby, ale nemůže také býti hned ztracena.

Tato převaha se projevuje již v míru (výsledky ve výcviku, při závodech, význačné letecké podniky a výkony) a zvyšuje prestiž státu.

**Převaha morální:** Je pod vlivem převahy materiální, neboť důvěra ve výkonnost materiálu se zračí i v jeho používateli. Především jest ovšem dána samou morálkou národa. Národ musí být přesvědčen o nutnosti svého letectva a nesmí opomíjet nic, co by mohlo sloužiti k zvýšení jeho výkonnosti. Mravní a myšlenková příprava všech složek národních, odvaha, výchova k brannosti od dětství, vhodná propagace, obětovnost, to vše má podstatný vliv na úroveň letectva dotčeného státu. Národ, vychो-

vávaný v odporu k brannosti, málo sebevědomý a nedostatečně prodšený vlastenectvím, nemůže mít nikdy zdatné a obětavé letectvo. Morálka národa se odráží v jeho letectvu.

Na morálce národa závisí také jeho odolnost proti nepřátelským leteckým akcím. Je to tím důležitější, že letecká válka směřuje především k podlomení morálky národa, t. j. k ochromení jeho vůle k dalšímu vedení války. Při této příležitosti poukazují na článek mj. gšt. Dědiče, uveřejněný ve V. R. 1933, čís. 6.

Dále k ní přispívá kvalita leteckého personálu. Přísný výběr, správná výchova, kázeň a pěstování tradice tvoří podstatu morální převahy letců.

Letecké jednotky musí být vycvičeny ve všech úkolech, které je za války očekávají. K tomu musí mít již v míru potřebné prostředky. Neměly-li finančních důvodů udržovati v mírové době nutné počty, musí býti nevýhody malých počtů vyváženy vhodnou organizací leteckých svazků.

Důležitým činitelem je příprava obyvatelstva a organizace pasivní ochrany pro případ leteckého nebezpečí. Zabrání se tím jednak panice, jednak ztrátám na životech i na majetku. Také se tím zamezí podstatné snížení výroby v průmyslových podnicích za války.

Do další složky patří především vhodná organizace letectva a protiletadlových prostředků. Naprostá součinnost těchto prostředků vyžaduje jednotného velení. Ježto nepřitelem je letectvo, je na vlastní straně rozhodující zbraní zase letectvo, a proto jednotným velitelem musí být letec. Musí být ovšem vyhazen vlastním štábem leteckých i protiletadlových odborníků, vzdělaných jak takticky, tak i technicky.

Tato zkušenost, draze zaplacená krví i majetkem za světové války, vedla v některých státech k vytvoření ministerstva letectví. Touto centralisací vojenského i civilního letectva, jakož i protiletadlových prostředků je lépe zaručeno hladké a účelné využití všech možností uvedených prostředků.

Další složkou k získání letecké převahy jest užití ničivého („bojového“) letectva. Jeho úkolem bude ničení nepřátelského letectva jak ve vzduchu, tak i na zemi. Právě na zemi jsou letecké jednotky snadněji zranitelné, proto se musí letecké nepřátelské základny státi cílem útoků ofensivního letectva. Bombardovací nálety musí však také směřovati proti podnikům nepřátelského leteckého průmyslu. Jejich výsledky, které se často projeví až po několika nedělích, mohou značně podvázat činnost nepřátelského letectva nebo znesnadniti včasné doplňování jeho leteckých jednotek.

Moderní válka je vedena celým národem. Proto je nutno citelně zasáhnout celý bojující národ a znesnadniti mu životní podmínky. Stále se opakující bombardovací útoky na nepřátelská průmyslová administrativní a jiná střediska a rušení dopravy na komunikacích jsou zjevnou známkou převahy ve vzduchu.

Při válečném konfliktu nutno počítat i s nepřátelskými leteckými útoky do týlu. Musí být proto organizována obrana. Není pochyby o tom, že jejím nejúčinnějším prostředkem může být ničivé letectvo. Pokud se týká ostatních prostředků, musí být na výši DPL, KPL, hlásná služba, spojovací síť a maskování. Všechny tyto prostředky musí ovšem podléhati jednotnému velení.

Zeměpisná poloha státu určuje míru jeho zranitelnosti při leteckých útocích. Rozsáhlost hranic, hloubka území, nerostné bohatství,

struktura půdy, možnost spojení, poměry národnostní, hospodářsko-politické, dopravní, sociálně a státně politické, možnosti finanční a národní charakter obyvatelstva jsou nerozlučnými složkami této převahy. Rozumí se, že na vývoj některých těchto činitelů má vliv i vláda státu, a závisí na její prozíravosti, jak je vystupňuje a jak usměrní jejich organizaci pro případ války (stavby vhodných komunikací, rozptýlení průmyslových podniků, jejich vzdálení od hranic, soběstačnost státu, otázka pohonných hmot a pod.)

Získání letecké převahy jest problém velmi složitý a vyžaduje naprosto součinnosti všech činitelů státních i národních.

Z toho, co tu uvedeno, vyplývá, že se letecká převaha vztahuje jak na prostředky aktivní, tak i pasivní.

Převaha ve vzduchu (místní) na rozdíl od letecké převahy, jež má význam celostátní a strategický, se jeví účinně jen v určitém prostoru nad frontou a jen po určitou dobu. Vyžaduje soustředění leteckých i protiletadlových prostředků za účelem ničení nepřátelského letectva. Je jasné, že při získávání letecké převahy působí letectvo samostatnými akcemi v rámci vrchního velení. Naproti tomu při boji o převahu ve vzduchu je pomocnou složkou, mající za úkol vytvořit v rámci pozemních vojsk příznivou situaci ve vzduchu pro úspěšný průběh určité pozemní operace. Projevuje se tím, že vlastní letectvo nerušeně pracuje, nepřátelské pak je ve své činnosti ochromeno.

Nutnost této převahy vznikla za světové války z potřeby pozemních vojsk, neboť se ukázalo, že průběh pozemních operací je značně závislý na situaci ve vzduchu.

Poněvadž podstatou získávání převahy ve vzduchu je ničení nepřátelského letectva, vyžaduje součinnosti jak stíhacího, tak i bombardovacího letectva, dále pak i DPL.

A nyní přihlédneme k situaci státu:

Pokud se týká materiální převahy, působí na naše snahy svým vlivem zejména nedostatek finančních prostředků. Stavba prototypů je značně nákladná. Jestliže se prototyp neosvědčí, byly sice získány zkušenosti, avšak vydaných peněz nelze více užít. Nemáme možnosti konstruovat velké množství prototypů, jak tomu je ve státech bohatých. Také přezbrojení letek nejmodernějším materiálem, dokud používané letouny nejsou opotřebovány, jest velmi nákladné.

Proto tím více je zapotřebí důkladně a svědomitě sledovati badání a vynálezy oněch států, jež mají dostatek prostředků na pokusnictví. A teprve pak po zralé úvaze přikročiti k stavbě určitého typu. Že musí být již před konstrukcí určeno, k jakému účelu má být letounu používáno, nemusím ani zdůrazňovat.

A tu hned narážíme na první problém, který má vliv na vývoj letectva. Jsou to továrny leteckého průmyslu. Největším jejich zákazníkem je vojenská správa; jejich činnost je na ní dosti závislá. Prototypy musí být podrobeny důkladným a dlouho trvajícím zkouškám. Kdo má udržovat továrnu v chodu, než se přikročí k seriové výrobě? Nemá-li továrna dostatek práce a není-li zařízena na výrobu jiných předmětů, propouští kvalifikované dělníky, jichž by později opět potřebovala při seriové výrobě.

Při stavbě prototypu nutno postupovati tak, aby se předešly dodatečné adaptace, jež pak výrobu zbytečně zdražují. Z přechodné krise některého leteckého podniku nemá býti hned obviňována vojenská správa.



Konstruktivní schopnosti našich příslušníků byly již dokázány, neboť letouny si získaly svými výkony velmi dobrou pověst v zahraničí. Přechodný neúspěch nesmí nikoho odstrašiti od dalšího podnikání. Jasný příklad vidíme v Itálii. Přes pečlivé přípravy italského průmyslu i letců nepodařilo se Italům zvítěziti v závodě o Schneidrovův pohár. Ale Italové pokračovali v dalších pokusech, až se pilotu Angellovi podařilo dne 10. dubna 1933 v Desenzanu vytvořit nový světový rychlostní rekord průměrnou rychlostí 682 km/hod. Poctivá práce přináší ovoce vždy, byť i ne hned.

Materiální převaze napomáhá kovový letoun; má proti jiným konstrukcím nepochybné výhody, jak po stránce technické, tak i taktické. U nás naráží jeho výroba na překážky. Ani v civilním letectvu nemůžeme hledati velkou výpomoc, protože je málo početné. Dopravních letounů pro jiné účely bude zapotřebí za války ještě více než nyní. Event. zesílení bombardovacího letectva nebude rovněž vydatné. Proto, nechceme-li být jednou vydáni na milost a nemilost nepříteli, musíme vybudovat mohutné bombardovací letectvo. Abychom udrželi krok se sousedy, musíme ještě přemoci mnoho překážek. Že bude zapotřebí většího rozpočtu, než máme nyní, o tom není pochybnosti. Dostačí všimati si v této věci sousedů.

#### Morální převaha:

Ač náš národ přímo hýří tělocvičnými spolky, přece ve výchově k brannosti pokulháváme za ostatními státy. Náš stát nemá výbojných choutek a nelze tedy spatřovati militarismus v tom, jestliže připravujeme obranu své země.

Zpopularisování letectva v našem národě pokračuje. Vojenské letecké dni, bezplatné exkurse škol a korporací na vojenská letiště, kde se jim dostává odborného výkladu, vzbuzují příznivý ohlas v nejširší veřejnosti. Je však nutno šířiti přesvědčení o nutnosti silného letectva i nadále přednáškami, tiskem i rozhlasem. Tato věc nevyžaduje značného nákladu a dá se při dobré vůli snadno uskutečniti. V organizaci ochrany civilního obyvatelstva se jeví zejména ve východních zemích státu mnoho nedostatků.

Co se týká sportovních leteckých spolků, mají tyto spolky velmi málo mecenášů, třebaže je ve státě mnoho zámožných jedinců, kteří by mohli být těmto klubům finančně nápomocni. Vojenská správa nemůže pro neustálé snižování rozpočtu tyto kluby podporovat. I když vítáme výcvik sportovních pilotů, nelze od vojenské správy požadovati náhrady za výcvik; soustředěný a jednotný výcvik vojenských pilotů jest jednak lacinější, jednak důkladnější.

Sportovní letouny mohly by býti včas potřeby vhodným zesílením vojenského letectva, kdyby byly ovšem dokonalé a moderní konstrukce.

Často čteme, že se jednání o zřízení letiště pro přílišné nároky města nebo majitelů pozemků ztroskotalo. Tu nelze mluvit o správném pochopení pro letectvo. Poukazují v tom na Polsko, Maďarsko, Německo atd. Organizace letectva a protiletadlových prostředků.

Pokud se týká organizace velení, postrádáme velitele letectva a jeho štábu. Vzhledem k rozdělení státu na oblasti ZVV. musí být u těchto velitelství velitelé letectva, postavení na roveň jednotlivým velitelům zbraní u ZVV.

Příštím velitelům letectva armády musí být dána možnost prakticky se seznámiti s celou agendou, již mají vésti za války. Je-li utvořen pevný

rámec již v míru, může tento rámec za války pojmouti proměnlivé množství leteckých jednotek, aniž to mělo vliv na jeho správnou činnost.

K organizaci velení patří i podřízení dělostřelectva proti letadlům veliteli letectva. O naprosto nutné součinnosti těchto dvou zbraní nemůže být sporu. Jsou k sobě také neustále poutány výcvikové; jedna zbraň nemůže bez druhé existovat. Proč má tedy každá podléhat jinému veliteli? Vznikají pak obtíže a třenice, trpí tím i výcvik. To bylo za války často příčinou neúspěchu; stačí prostudovat OPL. Anglie za světové války.

Dále sem patří organizace hlásné služby, která je dosud svěřena dělostřelectvu, ač slouží hlavně zájmům leteckým; musí být proto organizována letci, kteří nejlépe znají své potřeby.

Do této kapitoly náleží též pasivní ochrana, jednotně řešená pro území celého státu, a to jak pro osoby vojenské, tak i pro obyvatelstvo civilní. A ježto se týká různých opatření proti útokům nepřátelského letectva, patří její řízení rovněž letcům.

Použití ničivého letectva netřeba v našich poměrech bráti příliš v úvahu. Ničivé letectvo bude z převážné většiny působit jen v rámci pozemních akcí, bude tedy plnit úkoly operativního významu. Jeho početní stavy nepřipouštějí oddávat se klamným snům. To ovšem neznamená, že bychom se zřekli účinku tohoto prostředku vůbec. Jinak použijeme tohoto letectva proti mocnému protivníkovi, jinak proti tomu válčícímu sousedovi, jehož zeměpisná poloha nás přímo nutí k tomu, abychom se oddělali k podnikům většího rozsahu, jež nám zabezpečí více než místní převahu ve vzduchu.

Organisace letecké obrany souvisí přímo se zeměpisnou polohou státu. Je málo států zeměpisně tak situovaných jako jsme my. Pohled na mapu nás přesvědčí, že při koalovaném konfliktu budou mít naši nepřátelé možnost dvojitých základů pro ofensivní letectvo. Je nutno organisovat obranu. Má-li být úspěšná, vyžaduje jak stíhacího letectva, tak i DPL. a ostatních prostředků (světlometů, hlásné služby atd.). Je tedy jasné, že z celkového počtu stíhacího letectva musíme vyhradit několik perutí pro potřeby obrany, ty pak ovšem budou scházet u armády v poli. Pokud se týká početních stavů stíhacích letek, i tu musíme býti velmi opatrní.

Bude-li letka pracovat za pásmem DPL, musí mít alespoň 9 letounů schopných letu, neboť nemůže být celá neustále v pohotovosti. Působí-li před DPL, musí být ještě silnější. Nejmenší bombardovací jednotkou, která bude vůbec zasazena k útoku, bude letka o 6 letounech. Kdyby měla stíhací letka 12 letounů, vidíme, že není nikterak přesycena. Při tom musíme počítat s tím, že část letounů je neustále v opravách a určité procento letounů neschopných letů je u letky. Tedy i při normálním doplňování za plných válečných počtů nebude mít letka nikdy více než 9 letounů, pod kteréžto minimum nesmí nikdy klesnouti.

Co bylo řečeno o stíhacím letectvu, platí i o DPL. Spotřeba tohoto bojového prostředku pro potřeby obrany bude tak veliká, že z dnešního počtu zbude na polní armádu velmi málo.

Záleží jen na nás, do jaké míry omezíme nepřátelské nálety. Jisté je, že nejlepším obranným prostředkem je silné bombardovací letectvo. Jeho vybudování jest ovšem závislé na finančních možnostech státu.

Potřeba stíhacího letectva i DPL. se ještě více zvětší, má-li býti určitá záloha, kterou by se mohly zesílit nejvíce ohrožované prostory, aniž by rozrušil existující již obranné obvody.

Je pravda, že se během války OPL. některých míst zruší, neboť pozbudou důležitosti. Ale jen zřídka kdy se bude moci použití takto uvolněných prostředků pro armádu v poli, neboť často bude nutno zřizovati nové obranné obvody, jejichž důležitost vysvitne teprve za války.

Úspěšná činnost stíhacího letectva i DPL. při obraně se zakládá na správně fungující hlásné službě. Tato služba může zamezit časté zbytečné popluchy stíhacích jednotek a tím šetří jejich síly. O jejím velkém významu svědčí cvičení pořádaná každoročně téměř ve všech státech. Řádnému vykonávání této služby musí býti Anglie vděčna za to, že v létě 1918 ustaly německé nálety na Londýn.

Ruku v ruce s touto službou jde služba spojovací.

Již v míru je nutno přihlížeti k předvídané potřebě během válečného konfliktu a těmto potřebám přizpůsobit budování spojovací sítě ve státě. Jaký vliv má na toto opatření vojenská správa, závisí na poměrech v jednotlivých státech.

Kromě stránky materiální nutno se zmíniti též o vybavení obou těchto služeb personálem, aby vojenská správa neztrácela mnoho osob povinných vojenskou službou za války. Četná cvičení v cizině dokazují, že se pokusy o použití občanských osob pro tyto účely při dobré organizaci a při plném pochopení občanstva osvědčily.

#### Převaha ve vzduchu.

Záleží v soustředění a v účelném použití leteckých a protiletadlových prostředků v určitém čase v onom prostoru, kde ji chceme získati.

Zmínil jsem se již o úkolech ničivého („bojového“) letectva. Budeme-li chtít získati převahu tam, kde má padnout rozhodnutí, musíme využít veškerého svého letectva v onom prostoru. Při této zásadě je nemožné, aby bojové letectvo bylo organickým prostředkem určitých svazů pozemních sil. Rozptýlení mála prostředků je bez účinku a vede k značným ztrátám.

Počítáme-li potřebu stíhacích letek pro armádu v poli a řídíme-li se jen hlediskem, aby počet stíhacích letek, zasazených na frontě, odpovídal redukovanému počtu letek pozorovacích, dojdeme k slušnému číslu. Ač ani tato kalkulace zcela nevyhovuje, přece musí zůstat minimálním požadavkem. K tomu nutno ovšem připočítat i letky, nutné pro obranu.

O potřebném početním stavu stíhací letky při obraně zázemí jsem se již zmínil. Jak vypadá situace u letky na frontě? Nejmenší počet letounů u letky může býti 9-tří trojčlenné roje. Musíme se tázat, co by dnes zmohl na frontě osamocený tříčlenný roj. Některé státy mají letky o 15—18 letounech. Nutno potíratí názor, že se musíme spokojiti menšími počty. Pak nebudeme mluvit o letkách, nýbrž o rojích. Letka o 5 letounech nevykoná na frontě zcela nic. Budeme-li počítat s takovými počty, nemůže naše stíhací letectvo splniti úkoly, jež od něho požadujeme. Utrpí značné ztráty. Jaký vliv to bude mít na morálku stíhačů, ostatních druhů letectva i pozemního vojska, nemusím tu uvádět. Upozorňuji jen na německou situaci v bitvě na Sommě v roce 1916!

S těmito fakty musíme počítat již v míru. Mám vůbec dojem, že se síly stíhacího letectva přeceňují. Zřídka jsem viděl, že by velitelé leteckých jednotek při cvičení brali v úvahu i spotřebu střeliva při bojích ve vzduchu. Neboť pak není možné spoléhati na to, že stíhací roje budou působit na frontě 1 a půl hodiny, když event. za půl hodiny vystřílejí své střelivo a musí se vrátiti domů.



Výcvik v létání ve větších svazech, v letkách a perutích musí být cvičen v míru, neboť je nutný jak pro roje sdružené, tak i pro výcvik rojů útočných. Jak ukazují příklady z války, není každý důstojník stíhač ještě schopným velitelem stíhací letky a dobrým vedoucím rojů. Aby jím byl, musí být cvičen. K tomu ovšem musí mít stíhací letky dostatečné počty letounů.

Po stránce taktického zasazování stíhacího letectva nemáme vlastních zkušeností pro nedostatek cvičení, jenž vyplývá z nedostatku peněz.

Skromné stíhací prostředky nutí k tomu, osvoboditi stíhací letectvo co možná ode všech ochranných úkolů. Ochranu pozorovacích letounů, jakož i lehkých bombardovacích letounů budou si musit rozřešiti tyto druhy letectva co možná nejvíce samy. Jestliže se tento směr projevuje v jiných státech, nesmíme ani my zůstatí pozadu.

Má-li se projevit účinek bombardovacího útoku, musí být veden masou. Ježto nemáme naději, že bychom mohli naše bombardovací letectvo zesílit adaptovanými civilními letouny, musíme trvat na vybudování bombardovacích pluků.

Slučování stíhacích a lehkých bombardovacích jednotek v jednotný svaz nepokládám za účelné; výcvikové důvody nejsou tu na místě, neboť výcvik v součinnosti stíhacího letectva s bombardovacím musí být jednotný v celém letectvu a nemůže být prováděn u jediné toliko peruti.

Lze však připustit sloučení nočních jednotek v pluk, neboť jsou výcvikové navzájem vázány.

Aby mohlo být využito stíhacího letectva k ničení nepřátelského letectva, a pak i proto, že se stíhací jednotky brzo opotřebují a nemohou být neustále v činnosti, jeví se potřeba ostatních protiletadlových prostředků u pozemních zbraní. Proti vzdušným útokům se musí jednotky bránit především samy. Využívají sice pasivní ochrany, avšak tato ochrana nesmí být na újmu jejich bojové pohotovosti. Proto se musí bránit aktivně. Tyto důvody vedly v mnoha státech k zavedení lehkých protiletadlových oddílů a kulometných rot proti letadlům u vyšších jednotek. Tyto prostředky, doplněné organickými kulomety jednotek, dávají jednotkám dostatečnou ochranu proti leteckému nebezpečí.

Tento systém, doplněný armádními protiletadlovými prostředky a stíhacím letectvem, zabezpečí armádní prostor solidně a na dlouhou dobu. Na přemístovací rychlost těchto prostředků nutno klásti důraz, což má za následek jejich automobilisaci. I po této stránce nejsme pro nedostatek finančních prostředků na tom stupni, jak bychom si přáli.

Budou-li splněny tyto předpoklady, může naše letectvo připravit každou akci pozemních sil tak, jak toho tyto síly potřebují.

A mějme na paměti, že naše letectvo bude bojovati proti nepřátelskému letectvu, jež bude výborně vybaveno a bude silné; proto musí míti takové prostředky, aby bylo na tento boj připraveno. Potřebný k tomu náklad musí vynaložiti stát. Můžeme tvrdit, že se nedostatky vzniklé z tohoto důvodu v míru určitě projeví velmi nepříznivě hned na počátku války a že pak již nikdy nebudou moci býti napraveny, ani při sebe větších finančních obětech.

---