

L. T. a J. H.:

Působení v nepřátelském týlu.

Působení do nepřátelského týlu bylo v dřívějších válkách jedním z úkolů jezdeckva. Válečná historie zaznamenává několik případů velkoryse a zdařile provedených nájezdů jezdeckva, zesíleného pěchotou, dělostřelectvem a ženijními jednotkami. Takovou akcí byl na př. úspěšný nájezd rak. generála hraběte Hadika na Berlín v říjnu 1757 v sedmileté válce po bitvě u Kolína, kdy cestou byly zničeny pruské závody na výrobu střeliva v Novém Šadově a přechodně obsazen i Berlín, anebo nájezd

ruského generála Thielmanna proti zadním spojením Napoleonovým na podzim roku 1813 za osvobozených válek, anebo v rusko-japonské válce ruský nájezd na japonský přístav v Inku (Inkon) a na železnici mezi Bai-tsenem a Kaipingem v lednu 1905 a japonský nájezd proti ruským zadním spojením v lednu a březnu 1905.

I ze světové války můžeme uvést několik případů úspěšného působení do nepřátelského týlu. Na př.: nájezd francouzské 5. jezd. divise 8. září 1914 na letiště a stan 1. německé armády u La Ferté-Milon; nájezd ruské Ussurijské jezd. brigády 18.—19. června 1915*) na Lukniki a Zorany, při němž zničen zásobovací odřad 106. německé a 2. jezd. divise, telegrafní a telefonní vedení a rozrušeno celé zásobování v německém týlu; německý nájezd bavorské a 3. jezd. divise ve dnech 6.—8. května 1915 na nádraží Zeimy, obsazené jedním ruským praporem — nádraží vzato útokem a zničeno a zároveň přerušena na mnoha místech i železnice spojující Šavli—Libavu s hlavní tratí Kovno—Vilno. V sovětsko-polské válce byl úspěšný nájezd 1. polské jezd. divise ve dnech 25.—27. dubna 1920 na komunikační a železniční uzel Koziatyn v průběhu počátečních operací.

Velmi četné a účinné působení v nepřátelském týlu bylo prováděno v bojích na turecko-anglické frontě v Palestině a Arabii, obzvláště se strany anglické na důležitou jedinou tureckou železnici hedžasskou Damašek—Medina, jak je vylíčil ve své skvělé knize „Bouře nad Asií“ T. E. Lavrence, původně důstojník výzvědného oddělení anglického velitelství v Kahýře, později pak vlastní organisátor a vedoucí osobnost arabského povstání proti Turkům.

Snaha rozrušit nepřátelský týl a přerušением důležitých zásobovacích tepen zeslabit bojeschopnost jednotek na frontě není tedy nic nového. Pro moderní, početně velikou a na poměrně malém prostoru umístěnou armádu má týl a zásobovací tepny (železnice i silnice) důležitost ještě mnohem větší než dříve — různé prostředky boje se neobyčejně rozmnožily — tím ovšem vzrostla i potřeba nejen munice, ale i nejrůznějšího materiálu, vedle pravidelného zásobování proviantem. Rozrušení tohoto citlivého zásobovacího aparátu v týlu bude na jednotky vpředu — a to nejen ve smyslu materiálním, ale i morálním — působit tím více, čím bude mohutnější a neočekávanější. Vidíme tedy, že má-li být působení v nepřátelském týlu účinné, musí být provedeno s překvapením a v dostatečném množství, nebo na obzvláště důležitých objektech (muniční sklady, zásobovací nádraží, shromaždiště záloh, velké železniční objekty a pod.).

Při velkolepém rozmachu letectva ve světové válce je pochopitelné, že bylo právě tohoto prostředku použito k působení na nepřátelský týl, a to nejen všeobecně známým působením letectva bombardovacího, ale i vysazováním jednotlivých osob pomocí letounu za frontou.

Tohoto způsobu se ve světové válce používalo hlavně k vysílání zpravodajských orgánů, jak se na př. o tom zmiňuje slavný francouzský letec René Fonck ve své knize „Orel letecké eskadry“ v kapitole „Zvláštní poslání“. Vysazování jednotlivých osob za frontou pomocí letounu se provádělo buď padákem anebo přistáním na předem vyhlédnutém a odlehlem místě, kde byla možnost dobrého skrytu.

*) M. V. Poseck: „Die deutsche Kavalerie 1915 in Litauen und Kurland.“

Kromě zpravodajských orgánů byli vysazováni za frontu i jednotliví agenti, neb i dvoučlenné až tříčlenné hlídky s trhavinami k ničení důležitých železničních tratí nebo významných objektů, na př. muničních skladů.

V knize „In der Luft unbesiegt“ (Georg Neumann, Lehmanns Verlag, München), v kapitole „Sprengungen hinter der Feindfront“ jsou vyličen dva případy tohoto druhu. První na ruské frontě v říjnu 1916, kdy bylo provedeno zničení železnice Rovno—Brody. K ránu dne 2. října, ale ještě za úplné tmy, odstartoval dvoumístný letoun, přehlédl frontu za tmy a nerušeně a nepozorovaně přistal na menší lesní mýtině, důstojník s batohem trhavin vystoupil a letoun se ihned vrátil zpět. Po celý den se skrýval německý důstojník v lese, večer se připlížil k určené železniční trati a na vhodném místě (oblouk v zářezu) položil za noci trhavinu pod kolejnice a asi 150 m dlouhé elektrické roznětové vedení. Vyhlednuté místo bylo sice jen několik set metrů vzdáleno od ruské stráže, ale v tmavé noci zůstal německý důstojník nepozorován. Po půlnoci při projíždění jednoho z vojenských vlaků provedl onen důstojník roznět, vrátil se pak k lesní mýtině, kam k ránu přistal tentýž letoun, s kterým přiletěl, a odletěl s ním nerušeně zpět na německé letiště.

Druhý případ bylo zničení železnice a vodovodu Kantara-El Ariš, důležité životní tepny pro anglická vojska na východ od Suezského průplavu na Sinaiském poloostrově. Zničení bylo provedeno dvakrát, a to 19. dubna a 24. května 1917, asi 150 km za turecko-anglickou frontou. Místa pro přistání letounů byla předem obhlédnuta a z letounů ofotografována; byla vyhlednuta místa vhodná pro přistání i start ve všech směrech, daleko od nádraží, ale co nejbližší železnice i vodovodu, podle kterých vedla i karavanní cesta. Železnice i s vodovodem byla hlídána silnějšími anglickými strážemi, rozestavenými ve vzdálenostech asi 20 km, jinak jen pohyblivými hlídkami. Dne 19. dubna 1917 zrána startoval německý dvojplášník k určené úloze, přistal nerušeně na vyhlednutém místě v 7 h 40 min., důstojník s trhavinami vystoupil a provedl co nejrychleji přiložení nálože na železniční trať, telegrafní, telefonní i elektrické vedení a vodovod a pak hned i roznět. Zničení vodovodu, telegrafního, telefonního a elektrického vedení se podařilo, roznět nálože na železnici však selhal.

Celkem bylo k provedení příprav k ničení i roznětu zapotřebí 50 minut, poté letoun nerušeně odstartoval k zpátečnímu letu.

Ježto se přerušení železnice nepodařilo, byl celý podnik opakován se zvýšenou opatrností dne 24. května. Druhé místo bylo zvoleno jen asi 800 m na sever od místa prvního. Provedení bylo zcela obdobné jako při prvním pokuse — a tentokrát se podařilo zničit jak železnici, tak i znovu vodovod a telegrafní, telefonní a elektrické vedení. Při provádění roznětu byli však němečtí důstojníci přepadeni anglickou jízdní hlídkou, přesto se jim podařilo dostat se do letounu a bez zranění odlétnout.

Podobných podniků bylo ve světové válce i se strany Dohody provedeno několik. Byly to však vždy jen jednotlivé osoby, nebo nanejvýše 2—3členné hlídky, které byly pomocí letadla vysazovány za nepřátelskou frontou a pak prováděly svůj určený úkol.

Je všeobecně známo, jak rychlý a úspěšný vývoj má letectvo po světové válce, i to, že pomocí letadel mohou být dnes dopravovány celé jednotky nejen pěchoty, ale i dělostřelectva. Jako příklad můžeme uvést přesun jednoho praporu anglického pluku Northamptonshire letouny

v roce 1932 z Egypta do Iraku k obnovení pořádku proti vzbouřeným kmenům.*) Bylo to 15 důstojníků a 548 mužů s úplnou výzbrojí, zál. dávkou a zálohou vody. Let provedly dvě peruti dvoumotorovými letouny Vickers-Victoria s posádkou 23 mužů při průměrné rychlosti 125 km/hod., celkovou vzdálenost 1468 km prolétly za 11 hodin. K zotavení vojsk byly věleny 3 zastávky. Bylo sice i několik poruch motorů a 2 letouny byly nuceny přistat — vojska z nich byla však dále přesunuta záložními letouny. Roty, jež postupně přistávaly v Bagdadu, pokračovaly v další cestě do Mosulu vlakem a auty. Po splnění úkolu vrátil se prapor stejným způsobem zpět. V Americe ve Spojených státech**) byla v roce 1931 letadly dopravena celá baterie 7.5 cm houfnic do palebného postavení, kde po přistání za ¼ hod. byla připravena k palbě.

Na francouzských manévrech na Aisně v září v roce 1931 přesunul letoun Dyle et Bacalan, schopný pojmouti 25 mužů, celý oddíl žen. vojska za nepřátelskou frontu. Po přistání u osady Attigny provedl vysazený žen. oddíl zničení nádraží Attigny, plavební komory Givry, velkého železničního mostu přes Aisnu, vodního kanálu a jednoho skladiště pohonných hmot. Příštího dne zrána týž letoun vyhledal žen. oddíl na smlouveném místě a odletěl s ním zpět do Remeše. Na manévrech v roce 1932***) v Champagni byly k podobným úkolům vysazeny 2 ženijní oddíly o 25 mužích.

Působení celých jednotek, přesunutých letouny do nepřátelského týlu, stává se tedy skutečností!

Ve France militaire 1933 zabývá se Henri Pol†) podrobně tímto problémem. Poukazuje na to, že se každý válčící stát pokusí hned při vypuknutí nepřátelství rušit hlavně železniční trati nepřitele, své pak proti ničení bude chránit. Účinek ničení roste s hloubkou nepřátelského týlu. V čím větší hloubce budou ničení provedena, tím větší bude účinek. Zejména se hodí pro tyto účely umělé stavby na silnicích i železnicích, jako jsou mosty, viadukty, velké náspy a pod.

Bombardování těchto objektů ze vzduchu není tak spolehlivé, abychom od něho mohli očekávat velkých účinků. Způsobuje jen malé rozrušení, jež se dá po krátké době snadno opravit. I když bude u mostů poškozena jízdní dráha, podpory zůstanou obvykle neporušeny.

Chceme-li některé objekty a obzvláště tunely skutečně zničit, musíme z letounů vysazovat vycvičené posádky. Ty však musí být tak silné, aby přemohly chránící stráž a aby ničení skutečně také provedly. Nesmíme ovšem zapomenouti, že půjde o akce proti objektům, jež budou střeženy poměrně slabě, a že práce potrvají asi 3—4 hodiny. Konečně musí mít ničící družstvo ještě i dosti času ustoupit k místu pro přistání resp. pro start. Z toho tedy vyplývá: start za večerního setmění, přistání a provedení prací v noci, odlet zpět za ranního šera.

K provedení takového podniku je zapotřebí asi 30 mužů. Z toho asi 12—15 ženistů, ostatní mužstvo ozbrojené lehkými kulomety a ručními granáty. Asi na 50 m musí být 1 lehký kulomet, neboť kolem místa ničení musí být utvořeny k ochraně prací dvě předmostí (mysli tím ničení mostu).

*) Militärwissenschaftliche Mitteilungen 1933.

**) Deutsche Wehr, 38/33.

***) Wissen und Wehr, čís. 6/1933.

†) Deutsche Wehr, čís. 22/1933.

Pol chce mít tyto posádky vycvičeny již v míru. Požaduje jeden prapor, složený ze dvou ochranných rot po 40 mužích (každá 10 lehkých kulometů a 20 motocyklů s přívěsnými vozíky), dále pak z jedné smíšené rot (ženisté a úderníci, 69 mužů, 3 lehké kulomety a 26 motocyklů). Prapor má celkem 164 mužů, 23 lehkých kulometů a 75 motocyklů s vozíky.

Jednotka musí být vycvičena v tom, aby se dovedla po přistání rychle shromáždit. S těžce zatíženými pěšáky se nedá mnoho pořádit. Čím více jsou od sebe vzdálena místa pro přistání, tím těžší je shromáždění celé jednotky. Provedení musí být velmi rychlé, jinak nebude mít dobrý výsledek. Proto musí mít jednotky s sebou také dopravní prostředky. Zdá se to neproveditelné, ale není tomu tak.

Motocykly jsou velmi výhodné. Jeden motocykl váží 250 kg a dá se snadno rozložit ve dvě části. Motocykl s přívěsným vozíkem a lehkým kulometem váží:

motocykl 150 kg, vozík 100 kg, dva muži 150 kg, zbraně a materiál 100 kg, celkem 500 kg, váha, která pro nynější letoun nic neznamena.

Na letoun pak klademe tyto požadavky:

Schopnost přistati za tmy v neznámém terénu. Tento požadavek plní dobře vodní letoun. Vhodné přistání je na klidných tocích, jezerech, event. velkých rybnících. Materiál musí se dát v letounu dobře uložit. Tu vyhovují torpédové letací čluny. Dále možnost létat ve dne ve skupině a ve velkých výškách, aby nebyly zjištěny naslouchacími přístroji nepřitele. Rychlost 300 km. Těmto podmínkám mohou vyhovět jen vodní letouny.

Počítáme-li na každý letoun užité zatížení 1 tunu, potřebuje k transportu 75 motocyklů s posádkami, zbraněmi a materiálem v úhrnné váze 500 kg celkem 40 letů. Pro podnik do vzdálenosti 450 km a pro trať, kterou musí pak urazit motocykly, jeví se tento výpočet:

naložení	1 hodina
start za sebou	1 hodina
doba letu	3 hodiny
vyložení	1 hodina
jízda	1 hodina
ničení	4 hodiny
jízda zpět	1 hodina
naložení a start	1 hodina

Celkem 13 hodin i s dobou letu. Začneme-li v 18 hodin, skončí podnik v 7 hodin ráno příštího dne.

A to zde uvádím podnik celého praporu na velkou vzdálenost a za těžkých poměrů. Tím snadnější jest úkol vysadit vojsko ve vlastním území po průlomu nebo při provádění malých ničení na malou vzdálenost.

Pozoruhodné jest, že Pol navrhuje používat vodních letounů. Jen těžké letouny se k tomu hodí. Pro pozemní letouny je přistání v noci na neznámém, jen podle mapy stanoveném místě velmi nebezpečné. Místa pro přistání na vodě jsou vhodná a v některých prostorech je jich dostatek. Objekty určené k zničení nebudou ovšem vždy v jejich blízkosti. Proto musí být dány vojsku motocykly. Tím se sice zvětšuje akční radius vysazené jednotky, zvětšuje se však i nebezpečí pro ni, neboť za jízdy k cíli může na sebe upozornit a zaplést se do boje. Překvapení může pominout, bude-li telefonicky hlášena během jízdy. Hluk motorů motocyklů ztěžuje překvapení a proto musí být vyváženo rychlostí.

Z uvedených příkladů a úvah Henri Pola vidíme, že myšlenka, která by se dříve byla zdála utopií, je zcela dobře proveditelná. I když nebude vždy a všude možno podniknout akce v tomto rozsahu, jak se o nich zmiňuje Henri Pol, přece je nutno s podniky tohoto druhu počítat. Pol zdůrazňuje užítí vodních letounů. Není pochyby o tom, že přistání na vodě je méně riskantní než přistání na zemi, nebylo-li místo předem zjištěno pozemním průzkumem, což bude zřídka kdy možné.

Nutno však uvážit i tu okolnost, že jak řeky, tak i stojaté vody jsou již z mírových dob pod stálým dozorem různých vodních i říčních stráží, jejichž bdělosti by přistání nepřátelského hydroplánu stěžilo, zejména budou-li tyto stráže upozorněny na vhodná přistávací místa.

Podle dosavadních pokroků ve stavbě autogiry nelze ani autogiru podceňovat jako vhodný prostředek pro podobné úkoly, hlavně pro akce menšího rozsahu. Čím dále od fronty budou působení v týlu a provedená ničení, t. j. čím více ve své hloubce bude zasažen nepřátelský týl, tím větší bude výsledek i úspěch. Jestliže se k tomu přidruží i letecké bombardování zvolených prostorů, účinek se ještě zmnohonásobí a samo provedení bude snadnější, neboť obyvatelstvo i ochranné stráže budou vyhledávat úkryty. Morální účinek lze očekávat rovněž veliký.

V poslední době se zaměstnávají Francouzové úvahami o provádění destrukcí vodních přehrad a hrází leteckými pumami. Podle *Revue des Forces Aériennes* čís. 52/1933 předvídají užítí velmi těžkých pum, okolo 800 kg. I tu by bylo mnohem účelnější a hospodárnější, provádět ničení vysazenými oddíly ženistů.

Technické zdokonalování letounů a vybavení jich spolehlivými přístroji pro let za obtížných povětrnostních podmínek dávají naději, že pro ničení v týlu nepřítele bude letoun prostředkem stále vhodnějším.

Můžeme-li akce podobného druhu sami provádět, je samozřejmé, že musíme s nimi počítat i se strany nepřítele. Je proto nutno pomýšlet i na dostatečnou ochranu proti nim. Samo stržení důležitých objektů nestačí, nelze také z pochopitelných důvodů rozmnožit a zvětšit stráže v celém zápolí a v týlu armády u všech důležitých objektů. Proto je nutné, aby vhodné plochy jak pozemní, tak i vodní byly za války strženy, ne ovšem výhradně vojenskými hlídkami, nýbrž hlavně místními orgány (četnictvem, místní policií, lesními a polními hlídači a pod.).

Při řádně vybudované hlásné službě a za součinnosti civilního obyvatelstva bude možno sledovat každý letoun, letící přes frontu do týlu.

Jednotlivé obce musí být upozorněny na vhodnost ploch pro tento účel v jejich obvodech. Tato opatření by však nestačila. Jakmile nepřátelský letoun přistane, musí mu být znemožněn start. Francouzové předvídají utvoření zvláštních ochranných oddílů, složených z místních vojenských vysloužilců, hlídačů, četníků a pod. a vedených záložními důstojníky; těmto pohyblivým oddílům, nazývaným „groupes mobiles chargés de repousser les débarquements aériens ennemis“, bude svěřen úkol vrhnutí se na vystoupivší nepřátelské skupiny a zajímání nepřátelských letounů. Předpokládají, že tyto oddíly dostačí k tomu, aby přemohly málo početné posádky letounů.

Obtížnější ovšem by byl případ, kdyby se nepřítel odhodlal k podniku podle vzoru Polova; a s tím nutno též počítat. Tu pak nestačí civilní oddíly, nýbrž bude nutno, aby každé přistání letounů mimo letiště bylo hlášeno nejbližšímu vojenskému velitelství nebo vojenské strážci. Jako aktivní prostředek musily by být pohotově rychlé jednotky, třebaš

i z nejstarších ročníků, jež by mohly být hned a přímo zasazeny proti hrozícímu nebezpečí.

Působení v nepřátelském týlu bude pravděpodobně jedním z velmi účinných způsobů boje v příští válce, a proto je třeba bedlivě sledovat možnosti dalšího vývoje po této stránce, a to jak ve smyslu útočném, tak i obranném.

Major let. Alois Kubita:

Prezbrojení stíhacího letectva.

Naše stíhací letky dostanou nové, všem požadavkům dne vyhovující letouny, čímž bude zvýšena obranná schopnost našeho letectva. Malá početnost stíhacího letectva vzhledem k úkolům, které je čekají, nutí k tomu, aby svou kvalitou nahradilo počet. Kvalita letectva jest závislá jednak na jeho duchu a výcviku, jednak na jeho materiálu. Dosud mělo naše stíhací letectvo pouze dobrého ducha a velmi dobrý výcvik individuální. Výcvik jednotek trpěl však naprostým nedostatkem materiálu a máme v této věci mnoho co dohánět. Bude proto záhodno, abychom si dobře připravili program výcviku již nyní, aby žádný čas nebyl ztracen, až ty nové letouny budeme v dostatečném počtu skutečně mít. To by se snad zdálo samozřejmé a nevyžadovalo by to zvláštního článku. Píši-li přes to o tom, dělám to proto, že náš polní řád stíhacího letectva má určité nedostatky a neřeší boj větších leteckých formací. Pětičlenný roj jako základní bojová jednotka stíhacího letectva neodpovídá dnešním názorům a musíme si proto uvědomit, jak chceme naše stíhací letky vycvičit, aby byly schopny podat co nejlepší výkon a bojovat úspěšně i proti nepříteli početně silnějším. Na boj velkých leteckých formací nesmí být při tom zapomínáno, i když je snad bude mít jen nepřítel. Okolnost, že konečná fáze boje stíhačů bude vždy bojem jednotlivce proti jednotlivci, nezmenšuje nikterak důležitost správného manévrování rojů, letek i perutí. Jen tehdy, zasadí-li velitel své stíhače na správném místě, v pravý čas a v nejvhodnější sestavě, bude mít naději, že svůj úkol splní co nejehospodárněji a že připraví pro konečný boj jednotlivců takové podmínky, aby byl úspěch zaručen. Aby tak mohl učinit, musí mít jednotky vycvičeny nejen takticky v teorii — to je důležitější pro velitele disponujícího s letectvem —, ale hlavně v praktickém odhadování situace a v manévrování, aby mohl boj začít nebo přijmout v sestavě co nejvýhodnější. Platí-li tato zásada pro všechny zbraně a hlavně pro zbraně s větší pohyblivostí, platí v nejvyšší míře pro letectvo stíhací, které při rychlosti 80—100 m/vt. musí být vedeno co nejbezpečněji a musí manévrovat co nejúčelněji, aby nebylo rozprášeno dříve než by se mohlo uplatnit. Polní řád pro letectvo stíhací tento problém neřeší. Rozeznává dvě základní formace, t. j. proud a sraz, při čemž dává přednost proudu. Z praxe víme, že za nynějšího stavu pojítek a dorozumívacích prostředků u nás je již letka v proudu formací skoro neovladatelnou a že, je-li v této sestavě napadena, nemá velitel ani nejmenšího vlivu na vedení boje. Letka o devíti letounech s třemi tříčlennými roji ve srazu jest již mnohem celistvější a ovladatelnější. Nepřítel nemůže tuto formaci rozrazit tak snadno jako proud a tím jest již dána