

JEZDECKÉ ROZHLEDY

ROČNÍK IV.

Redaktor: Major gšt. Josef Tacl.

ČÍSLO 1.

Et é. —

Nové jezdeckto.

Jedním z problémů, o němž se velmi často uvažuje ve vojenských časopisech a revuích, je organisace rychlé vyšší jednotky. Tato otázka, související velmi těsně s motorisací a mechanisací v armádě, dotýká se přímo organisace jezdeckta, jako zbraně, vyznačující se velkou pohyblivostí, podle okolností i jednotek cyklistů.

Myšlenky o motorisaci a mechanisaci, které po válce, kdy se chtělo mít v armádách vše nové, vyvrcholily zejména v Anglii v extrémních myšlenkách, hlásaných Fullerem a Liddel-Hartem. Ve Francii byly zastávány již méně radikálně Camonem a Allehautem. S počátku se zdálo, že tyto myšlenky způsobí v organisaci jezdeckta úplnou revoluci. Vždyť se mluvilo dokonce i o tom, že se nejen jezdeckto jakožto samostatná zbraň ve velkých svazech, ale vůbec i kůň s jezdcem jako bojovníkem v příští válce již neobjeví na bojišti.

Je třeba se zmíniti o tom, proč snahy o motorisaci v armádě vedly až k myšlenkám zcela extrémním, které zavrhovaly jezdeckto.

Bylo to zajisté velké zklamání, kterého se dožili ti, kdo čekali od použití jezdeckých mas ve světové válce rozhodné výsledky.

Plukovník Schack v pojednání o použití jezdeckta praví, že bylo tragickou osudovostí jezdeckta, a to hlavně za světové války, že se nikdy jeho mas nepoužilo v pravý čas a na pravém místě. Obvyčejně se stávalo, že jezdeckto přišlo buď brzy nebo pozdě nebo dokonce i v takovém stavu, že nebylo schopno vykonati to, co se od něho očekávalo. Mnohdy byl mu dáván úkol velmi poďradný a naproti tomu zase často takový, že byl nad jeho síly a možnosti. Toto nepochopení bylo tragikou jezdeckta za světové války.

Není tudíž divu, že se po světové válce zdálo, jako by soumrak jezdeckta nastal vlastně už během světové války a že jeho osud byl zpečetěn použitím samočinných a jiných rychlopalných zbraní všech druhů. Proti těmto zbraním nemohlo obstáti ovšem jezdeckto tak, jak bylo organisováno před válkou a částečně přeorganisováno podle získaných zkušeností již za války.

Počalo se uvažovati objektivně o otázce: Jaké byly úkoly jezdeckta před světovou válkou a jaké by mohly býti v budoucnosti po světové válce? Úkoly jeho zůstávají ovšem nezměněny, a to jak úkoly po stránce strategické (kryt, zvědy, obsazování důležitých částí terénních, účast v bitvě, pronásledování, nájezdy, spojení), tak i úkoly taktické (přezvědy, zjednání dotyku, kryt ústupů, kryt boků a pronásledování). Jde jen o to, změnití podle daných poměrů způsob provedení uvedených úkolů a dáti k tomu prostředky, jak je nový způsob provádění úkolů vyžaduje.

První požadavek byl vybavit jezdeckto mohutnými palebnými prostředky a zesílit je organicky i jednotkami, aby se zvýšila jeho schopnost udržeti se v terénu a způsobilost prováděti úkoly, které mu jsou určeny. Sesedlo-li jezdeckto s koní, rozptýlovalo se v terénu a bojovalo pěšky, jeho početní stav byl na široké úseky, jemu určené, stále ještě malý, a

proto bylo třeba tento nedostatek lidí nahraditi alespoň zčásti zvýšeným účinkem zbraní. Jezdeckto bylo vyzbrojováno postupně lehkými kulomety a počat těžkých kulometů a dělostřelectva byl zvětšován.

Jak se přizpůsobovalo jezdeckto novým požadavkům a úkolům, možno uvést názorně na srovnání francouzské jezdecké divise z r. 1914 a z r. 1931. R. 1914 měla 6 kulometů, 12 děl 75 cm, jezdec karabinu bez bodáku, kdežto r. 1931 300 kulometů lehkých, 120 těžkých, 40 děl 37 mm, 15 minometů, 24 děl 75 mm a 12 děl 105 mm.

Ale i přes tyto novinky zůstávalo jezdeckto stále velmi zranitelné a s malým bojovým počtem, takže právem bylo tvrzeno, že koně jako dopravní prostředek by se mohli nahraditi materiálem mnohem lacinějším, méně zranitelným a spolehlivějším.

Nelze upříti, že kůň jako dopravní prostředek v terénu je v rukou dobrého jezdce nejspolehlivější, nejrychlejší a nenahraditelný; naproti tomu je však drahý a choulostivý, zvláště uváží-li se, že ho může býti použito jen v některých údobích boje anebo v masách, aby účinek byl pronikavý a trvalý.

Jezdeckto bylo však zesíleno i jednotkami cyklistů. Čeho se tím dosáhlo? Zmenšila se tím v podstatě jeho zranitelnost proto, že jezdecktu zůstal vlastní jeho živel, totiž terén mimo komunikace, kam cyklisté nemohli.

Pokusy s reorganisací jezdeckta, které se prováděly po válce, dospěly tak daleko, že se za stavu, jak se jeví dnes, názory ustalují, což je zřejmě z toho, že se již v některých armádách provedly velké organizační změny v jezdecktu.

Tak na př. italský předpis: „Norme generali per l'impiego delle grandi unità“ vynechává v kapitole o družích zbraní jezdeckto vůbec. Mluví se v něm jen o pěchotě, o rychlém vojsku (jezdeckto a cyklisté), o dělostřelectvu a o ženijním vojsku.

Světová válka byla vedena převážně na ustálených frontách. Mohlo to býti již důvodem, aby se jezdeckto pokládalo za zbraň zbytečnou? Tím by se vlastně připouštěla možnost předpokladu, že vedení příští války bude opakováním války poslední, ale to je velmi málo pravděpodobné. S našeho hlediska pojato, nechceme války útočné, ale bránit se! Při úvahách, týkajících se obrany státu, vyskytují se pojmy o volných, nedostatečně obsazených prostorech, o průlomech, o velikých obchvatech atd., a to hlavně v státech, které mají dlouhé, pro obranu nevhodné hranice. Proto musí příprava budoucí války počítati s manévrem. Všude nemůže býti zřízen takový systém opevnění hranic, jaký přijala a provedla Francie, Belgie a Italie, a nestačí také, aby taková pásma byla obsazena již v míru stálou posádkou, nebo aby za mobilisace mohla býti ihned zesílena. Nestačily by ani jednotky schopné rychlé dopravy ze zápolí, aby zachraňovaly situaci při průlomu, k němuž došlo na určitých místech. Proto by ani tento obranný systém, třeba i důkladně prováděný, nezamezil možnost porážky aktivním nepřítelem. Tak odolné pevnostní zdi dosud nikdo nevynašel, aby se nedaly buď zbořit anebo ztéci.

Ale obrana přes účtyhodný účinek palby nikdy nestačí pro rozhodnutí. K tomu je třeba opět manévru, t. j. pohybu.

Ostatně z válečné historie víme, že obyčejně jen ofensivní činnost může zabrániti vniknutí nepřítele do země, která je bráněna.

K tomu je třeba, aby vrchní velení mělo předem dobré zprávy o nepříteli bojem potvrzené a při tom také dosti času a prostoru k tomu, aby

mohlo v klidu připravit bitvu. Pro získání nezbytných zpráv bojem třeba zase bráti v úvahu jezdectvo, ovšem přizpůsobené úkolům v nové době.

Názory, které se vyskytly brzy po světové válce, že totiž jen letectvo může vyhledávat zprávy na větší vzdálenost, kdežto rychlé jednotky jsou určeny pro boj (rychlými jednotkami se myslila vlastně pěchota, dopravovaná na autech), při nynějších podmínkách, počítajících s manévrovací akcí, budou zajisté poněkud změněny. Velké jednotky jezdectva budou vyhledávat zprávy samy nebo alespoň doplňovat zprávy dodané jim letectvem. K tomu je třeba vyšších jednotek pozemních, které se vyznačují rychlostí a pohyblivostí.

Studium vyhledávání zpráv, prováděného jezdectvem a letectvem, abych tak řekl, s ptací perspektivy a průzkumu pozemního ukazuje nezbytnost spolupráce obou zbraní. Činnost letectva do hloubky počíná čarou dotyku; nemá vzhledem k mnoha činitelům dostatečné kontinuity. Činnost pozemního vojska je ustavičná, za každého počasí i ještě s tou výhodou, že lze donutit nepřítele bojem k tomu, aby se prozradil.

Tato činnost vyžaduje vojsk, která by předešla armádu, pro kterou má pracovat na větší vzdálenost, a proto musí být rychlejší a zároveň musí být s to udržet se v terénu.

Tyto rychlé vyšší jednotky budou nejen vyhledávat zprávy, ale budou musit hned od začátku války, která vlivem letectva bude mít zajisté rychlý spád, být s to zajistit vrchnímu velení jak čas, tak i prostor ke klidné přípravě manévru, to znamená, že budou musit mít dostatečné prostředky i pro boj.

Bude snad zajímavé sledovat podrobněji postup myšlenek, které vedly ke konečnému sestavování nové rychlé jednotky. Celý problém jejího složení musí být řešen jednak vzhledem k úkolům, které se jí ukládají, jednak i se zřetelem na geografické podmínky státu.

Vyhledávání zpráv na velkou vzdálenost vyžaduje větší rychlosti, než má obyčejná vyšší jednotka, a naproti tomu zase samostatně vedený boj při velké vzdálenosti od ostatních vojsk, kdy takováto jednotka bude vlastně osamocena, vyžaduje zvláštní její bojové schopnosti, zvláště schopnosti udržet se v terénu.

Vzhledem na požadovanou větší rychlost je třeba bráti v počet jezdectvo, cyklisty, obrněná auta a dělostřelectvo a mimo to také taková vojska, která mohou zvýšit bojovou schopnost rychlé jednotky jak v útoku, tak i v obraně. Může to být jenom pěchota, dopravovaná zvýšenou rychlostí.

Jako této pěchotě bude třeba dodati obdobné rychlosti i příslušným službám.

Největší potíží bude sloučiti všechny tyto různorodé prvky v jednu homogenní jednotku a přizpůsobiti jí rovněž i služby tak, aby i ony mohly jednotlivé složky této velké jednotky udržovat na výši situace jejich potřeb svou včasností a přesností funkce.

V Itálii se rozpředla pod heslem „Grandi unita celeri“ velmi obsáhlá anketa s více méně objektivními polemikami vedenými v týdeníku „Le Force armate“. Ankety se zúčastnili hlavně důstojníci „bersagliérů“ (cyklistů) a důstojníci jezdectva a kromě nich ovšem také hlavně důstojníci generálního štábu. Úvahy a příslušné polemiky dotýkající se oné otázky, které se vedly asi tři měsíce, prokázaly veliký zájem a důležitost, která byla věnována řešení tohoto problému italskými vojenskými odborníky rozličných složek armády.

Z těchto polemik zastánců jezdeckta na jedné a cyklistů na druhé straně vynikly dva hlavní požadavky pro vytvoření této nové jednotky, která bude v jádru složena z těchto dvou uvedených složek. Prvním požadavkem bylo: zvětšiti co nejvíce průbojnost jezdeckta v těch částech pásma terénu, v kterých jen ono samo může působiti, druhý požadavek: vybaviti jednotku ještě jinými rychlými zbraněmi, které budou působiti v ostatních pásmech terénu. Pro takto určené složení nové jednotky, ovšem jen v hlavních rysech, bylo třeba vytvořiti konkrétní základnu tím, že se pro její složky podrobně a přesně stanoví úkoly v mezích této kombinované jednotky, jejímž úkolem bude vyhledávání zpráv a boj. Vyhledávání zpráv bude vlastně dvojí, a to pro vlastní taktickou potřebu a pro zajištění, a zvědy pro jednotky, pro něž bude pracovati. Pokud jde o boj, v podstatě bude sváděn proto, aby se mohly získati zprávy. Úlohy takto stanovené nutno svěřovati rozličným zbraním podle jejich možností, kterými se odlišují.

Jezdeckto má možnost rychlého a snadného pohybu i v terénu bez komunikací, možnost rychle se v tomto terénu rozčlenit a využít dokonale přirozeného krytu, schopnost rychle terén prozkoumat; ohraničenou schopnost pro překonání větší vzdálenosti proti prostředkům mechanickým, ohraničenou palebnou silou a malou průbojnost.

Cyklisté mají větší rychlost na cestách a na silnicích a tím i větší akční radius než jezdeckto, menší pohyblivost v terénu bez komunikací než jezdeckto, větší palebnou sílu než jezdeckto a tím i větší průbojnost.

Pěchota na autech má větší rychlost než cyklisté i větší akční radius, větší palebnou sílu, velkou schopnost útočnou i obrannou. Za to je velmi zranitelná během pohybu, vykládání a rozčleňování a těžkopádná pro pohyb ve volném terénu bez koní a kár.

Jednotky dopravované na autech mají vůbec velkou pohyblivost strategickou, proměnnou pohyblivost taktickou, malou schopnost průzkumu, velkou viditelnost i zranitelnost, potíže s opravami a zásobováním.

Posuzujeme-li a srovnáváme-li pozorně vlastnosti těchto různých hlavních složek, z kterých by mohla býti jednotka sestavena, seznáme, že se mohou vzhledem k úkolům jednotky velmi dobře doplňovati.

To tedy by byl asi v hrubých rysech postup myšlenek při konstrukci rychlé jednotky. Mohla by tedy býti složena:

- | | |
|--|------------------|
| z jedné jezdecké brigády o dvou až třech plucích, | |
| z jednoho pluku cyklistů o dvou až třech praporech a | |
| z jedné roty těžkých kulometů, | |
| z jedné až dvou eskadron obrněných aut, | |
| ze dvou oddílů jezdeckého dělostřelectva, | |
| ze dvou oddílů motorisovaných houfnic, | |
| z jedné roty ženijní, | } motorisovaných |
| z jedné roty telegrafní, | |
| z jedné radiotelegrafní čety pro velitelství, | |
| z jedné zvědné letky. | |

Další možné zesílení jednotky by bylo provedeno pěchotou na autech, nebo jak se nyní počítá v Itálii, prapory bersagliérů na autech.

Ze služeb by musila míti rychlá jednotka službu zdravotnickou, intendantní, zbrojní a dopravní, lehký automobilní oddíl ovšem s takovou výkonností, aby mohl vězti jednu normální dávku potravin pro celý stav, jeden palebný průměr pro všechny zbraně a materiálů tolik, kolik spotřebují všechny složky divise za jeden den.

O činnosti asi takto složené rychlé jednotky lze se velmi názorně poučiti z italského předpisu „Všeobecné směrnice pro užití velkých jednotek“, který rozlišuje čtvero velkých jednotek: armádu, armádní sbor, divisi a rychlý sbor (Corpo celere).

Hlava třetí, která pojednává o přibližování (la marcia al nemico), v hlavních rysech uvádí asi toto:

Postup velkých normálních jednotek předchází
na velké vzdálenosti letecký průzkum (esplorazione aerea),
na střední vzdálenosti průzkum předsunutý (esplorazione avanzata),
prováděný rychlými sbory, a konečně
na malé vzdálenosti průzkum blízký, prováděný smíšenými rychlými skupinami (naš převzvědný oddíl), sestavenými podle potřeby.

Po tomto objasnění ihned následuje článek, nadepsaný „Esplorazione avanzata“ — naše zvědy. O těch se praví, že jsou prováděny zpravidla v rámci armády a provádí je rychlý sbor, který, jakožto nejvyšší jednotka, je zpravidla složen z jezdeckta, z cyklistů, z polního nebo motorisovaného dělostřelectva, z tanků, z obrněných vozidel, z jednotek motorisovaného ženijního vojska a z pěchoty na autech. Toto složení je ovšem také měnivé. Mění se případ od případu podle situací daných zvláštními úkoly armády a podle terénu. Nyní je již tento sbor „Corpo celere“ definitivně jmenován rychlou divisi a jeho složení v hlavních rysech je asi takové, jak bylo shora uvedeno.

Tento rychlý sbor, jak o něm stanoví předpis, musí oplývatí zvláště střelivem a dopravními prostředky. Ženijní jednotky musí býti vybaveny, třeba-li, mostní soupravou a musí býti schopny v krátkém čase opravit komunikace všech druhů.

Úkol sboru „Corpo celere“ je asi takovýto:

1. Především postup vlastních vyšších jednotek normálních až do získání dotyku s nepřítelem, donutiti ho k rozvinutí a rušiti ho v jeho vlastní činnosti, při čemž má získati zprávy o nepříteli a zjišťovati jednotlivosti, které nemohlo anebo nemůže právě zjistiti letectvo, a tak doplňovati všeobecné hlášení letectva.

2. Především nepřítele do všech částí terénu, které jsou důležité, a usnadniti klidný postup vlastních vyšších jednotek, pohybujících se vzadu, to znamená, býti schopen na tomto terénu se i účinně bránit.

V terénu velmi členitém, pahorkovitém anebo hornatém, zvláště je-li prostoupen vodními toky, bude tento druhý úkol dočasně důležitější než první a jeho splnění se v tom případě stává nezbytnou podmínkou pro řešení prvního úkolu, který se má vždy pokládati za úkol hlavní.

Potud mluví předpis o úkolech oné rychlé divise.

Jistě však tato rychlá divise nepovede boj jen za tím účelem, aby získala zprávy. Tak velká masa palby v rukou iniciativního a rozvážného velitele zdědí i jiné úkoly, které mívaly dřívější masy jezdeckta. Snad nebude daleko od skutečnosti, že rychlé divise a třeba i několika rychlých divisí ve svazku bude použito na příklad k zamezení jakékoli krise v boji nebo k strategickému rozhodnutí situace, budou-li zjištěny slabiny nepřátelské sestavy, snad také při ofensivním krytu křídla a dokonce i při velkých samostatných nájezdech. O tom ovšem zatím italský předpis nemluví.

Ve vzpomenutém předpise se vykládá dále, že vlastní postup rychlé divise bude brzděn několika překážkami, a to:

1. nepřátelskými zvědnými vojsky, která bude musit vyhledat a s nimi se rozhodně bit, a

2. rozmanitými překážkami a odpory, které nepřítel zřídil v terénu a které musí rychlá divise stůj co stůj odstraniti.

O způsobu boje se praví, že jednou z hlavních podmínek boje rychlé divise je, že se její první sled nesmí dát upoutat podružným proslakáním menších částic nepřátelských sil, které tak jako tak buď nebudou mít význam anebo budou zdolávány druhým sledem.

Úkol pro rychlou divisi stanoví velitel oné velké jednotky, v jejímž rámci bude tato divise pracovati. Ať je však tento úkol jakkoliv jasný na počátku akce, musí se veliteli rychlé divise ponechat samostatnost rozhodování a široké pole iniciativy po dobu celé akce.

Rychlá divise operuje členěna do šířky a do hloubky podle stejných zásad, jaké platí i pro ostatní vyšší jednotky. Znamená to tedy, že zaujme sestavu, která bude odpovídati danému úkolu a terénu.

Postup rychlé divise musí býti rozhodný. Proto musí býti jednotlivé složky sestavy početně dosti silné, tak, aby se mohly navzájem také účinně podporovati. Tato vzájemná podpora jednotek různých zbraní je právě možná u oněch dvou základních prvků, t. j. u jezdeckta a cyklistů, jejichž vlastnosti se sice různí, ale vespolek se doplňují a tudíž umožňují harmonickou spolupráci v terénu. Vzhledem k možnosti pohybu jezdeckta rychle mimo cesty a naproti tomu zase k větší možnosti pohybu cyklistů po komunikacích, cyklisté mohou býti taktickou zálohou více dopředu posunutého jezdeckta. Naopak zase vzhledem k rychlejšímu pohybu po cestách může býti dán cyklistům zvláštní úkol v tom případě, počítá-li se s překvapením nepřítel. V tomto případě jsou však cyklisté zesíleni obrněnými auty, tanky a palbou dělostřelectva.

Pro velkou zranitelnost pěchoty na autech bude tato pěchota držena zpravidla vzadu a bude tedy vlastně skutečnou zálohou rychlé divise.

Ať už úkol rychlé divise bude jakýkoliv, musí se v její činnosti nezbytně projevovati dvě vlastnosti, a to rychlost a průbojnost.

Rychlá divise musí mít proto velitele zvlášť rozhodného, ale klidné rozvahy, který by dovedl uvést v soulad svou bezprostřední činnost s potřebami velitele jednotky, pro niž pracuje. Po stránce taktické musí se pak jejich práce nésti sice v úzkém společenství, avšak musí se též vyznačovati velikou pružností.

Vzájemná vzdálenost obou řečených jednotek bude určována případ od případu. Bude ji především určovati jak úkol a terén, tak i daná situace.

Za normální vzdálenost v rovině nebo v terénu mírně kopcovitém nebo i hornatém možno pokládati 2—4 normální denní pochody (40—60 km), měreno od čela armády k hlavnímu voji rychlé divise.

Rychlost pohybu rychlé divise.

Různé složky rychlé divise budou se pohybovati rozličnou rychlostí jim vlastní a podle terénu.

Jezdeckto rychlostí 7—8 km na dobrých cestách a v malých jednotkách i 10 km, při průměrném denním výkonu až 45 km. Při úsilném pochodu až 90 km ve 24 hodinách.

Cyklisté závisící svou rychlostí na stavu cest, vykonají 10 až 20 km za hodinu. Mimo cesty, kde musí částečně vésti nebo nésti kola, bude jejich rychlost menší než rychlost pěchoty. Průměrný normální denní pochod cyklistů bude 75 km, úsilný až 150 km ve 24 hodinách.

Dělostřelectvo hipomobilní má obdobnou rychlost pohybu jako jezdectvo.

Motorisované oddíly tvořící samostatné proudy se pohybují rychlostí 12—15 km za hodinu, při denním výkonu až 140 km.

Bojový postup rychlé divise musí být souhrn kombinace rozhodného pohybu s využitím zvýšené rychlosti a účelné a účinné palby.

Rychlá divise může být vystřídána teprve tenkrát, když se k ní velké jednotky zezadu těsně přiblíží. Okamžik vystřídání může být určen jen velitelem oné velké jednotky, pro kterou rychlá divise pracuje.

Tolik asi stručně mluví italský předpis o rychlé divisi v pojednáních o postupu vstříc nepříteli.

Toto nové použití jezdeckta a cyklistů zařazených do nové organické jednotky mělo arci za následek i změnu v předpisech těchto zbraní. Nové předpisy, týkající se jezdeckta a cyklistů v intencích předpisu „Norme generali“, nabyly již platnosti a jsou již v používání. Směrnice předcházející vypracování oněch předpisů jednaly ve čtyřech kapitolách o úloze rychlých vojsk, o vyhledávání zpráv, o boji a o výcviku. Ve čtvrté kapitole se stanoví způsob výcviku. V ní se stanoví:

Pro jezdectvo: Výcvik musí směřovati k tomu, aby z jezdců byli vychováni výborní a odvážní patrači, aby u jednotek se vžil manévra a boj na koni i pěšky. Proto je třeba intensivního výcviku v jízdě na koni ve volném terénu, v otevřených tvarech a dobrý výcvik jezdců v boji pěšky.

Pro cyklisty: Výcvik se musí konati tak, aby se částice vycvičily v rychlé jízdě a v boji pěšky. Taktický výcvik musí být metodický a přičítá se mu větší důležitost než výcviku v jízdě na kole.

Dříve ještě než bude promluveno o organisaci služeb rychlé divise, třeba se zmíniti o dvou problémech, které budou mít v zápětí různost názorů při úvaze o pružnosti rychlé divise v boji. Je to problém dopravy pěchoty na autech a problém cyklistů. Ve Francii na příklad má rychlá divise tři prapory dragounů na autech, kdežto v Itálii má dva prapory bersagliérů-cyklistů a jeden prapor pěších bersagliérů na autech. Francie má k tomu účelu speciální dopravní auta „tous terrains“, která se mohou pohybovat i mimo cestu.

V Itálii zajisté právem se projevila důvěra k lehkému kolu, které jezdec snadno přenesé i přes překážky, které by ani „tous terrain“ nemohl zdolati. Italští zastánci lehkého kola usilují nyní o to, aby i onen třetí prapor bersagliérů, v poslední době rychlé divisi přidělený, byl jimi vybaven, a to tím spíše, že se stává vlastně zálohou pluku bersagliérů.

Nemůže být pochyby o tom, že jezdec na kole sám i jako příslušník většího celku je element takticky mnohem pružnější než pěšák, dopravovaný autem. Cyklista se svým kolem, které má stále po ruce, může snadněji a dříve změnit své místo než celá pěší četa, která musí třeba dlouho hledati své auto, aby mohla potom zvýšenou rychlostí pokračovati v pohybu.

Konečně by převozy vojska při rychlé divisi prováděné autem zvětšovaly autokolonu, beztoho již dost dlouhou, čímž by se jen zmenšovala rychlost divise.

Organicky přičleněná pěchota na autech znamenala by tedy vlastně více podstatných nevýhod než výhod. To ovšem nemůže vylučovati důležitost anebo možnost nepředvídaného zesílení rychlé divise pěchotou, dopravenou na autech.

Z toho, co bylo uvedeno, lze seznati, že organické bojové složky rychlé divise vyžadují spíše jednotlivců vybavených možnostmi zvýšené rychlosti, než oddílů, třeba by šlo jen o čtyři, neboť jen takovéto složky mohou dodat rychlé divisi, čeho nutně potřebuje, t. j. pružnosti v boji.

Pro zajímavost lze se zmíniti ještě stručně o tom, jak by asi byly organisovány služby u rychlé divise.

Kriteriem pro organisaci služeb rychlé divise musí býti vlastnosti, které rychlá divise vlastně musí míti a jimiž jsou velká rychlost, snadná členitelnost, schopnost samostatné akce a značná palebná síla. Při srovnání organisace služeb normální divise a rychlé divise má míti rychlá divise o dvě vlastnosti více, a to velkou rychlost a schopnost samostatné akce. Nezbytnost zajistiti rychlé divisi tyto vlastnosti může býti řešena jen tím způsobem, že jednotlivé složky služeb budou míti rychlost, odpovídající bojovým složkám, to znamená, že budou motorisovány, ovšem zase jen v takovém měřítku, aby nezatěžovaly rychlou divisi a tím nezmenšovaly její rychlost na újmu akce. Znamená to tedy zmenšiti na nejmenší míru materiál, ale zase jen tak, aby s ním vystačili jak lidé, tak i koně. Tuto možnost musí služby bez výjimky zajistiti na dobu aspoň 24 hodin, nehledě k možnosti využití místních zdrojů.

Vozidla, která budou sloužiti jen k dopravě určitých dávek, budou v okamžiku, kdy se materiál složí aby byl dodán dále vojskům, k dispozici pro další dopravní potřeby, buď pro tentýž druh služby nebo třeba i pro jiný, kde je toho právě potřeba.

Intendanční služba. U rychlé divise má intendanční služba na starosti jen zásobování proviantem. Provádí je zásobovací rota, která musí míti také speciální auta na dopravu masa. I tato rota musí býti schopna dělení na několik částí. Automobilní oddíl, na kterém je naložena normální dávka potravin a krmiva, je vlastně pohyblivou zásobovací výdejnou. Ale přes to pro intendanční službu rychlé divise je zásadou využití všech možných místních zdrojů, protože by styk autokolony s týlem na vzdálenost až tří denních pochodů vyžadoval v mnoha případech dosti silného ozbrojeného doprovodu k zajištění převozu. Vlastní rozdělování proviantu se řídí zpravidla z jednoho místa, t. j. z místa ubytování zásobovací rot, která má k tomu vozy automobilního oddílu. Velitel zásobovací roty musí znáti tedy včas správné rozmístění všech složek divise, aby mohl bez ztráty času odeslati přiděly co nejbližše jednotkám v úsecích tak, aby je mohly snadno dopravit vlastními prostředky až na místo skutečného použití.

Bude-li možné normální zásobování zezadu bez obtíží, bude dojížděti autokolona do zásobovacích výdejen armády na rozdíl od normální divise, která je zásobována sice také armádou, ale dopravními prostředky armádního sboru.

Zbrojní služba u rychlé divise. Řídícím orgánem pro dělostřelectvo je velitel dělostřelectva rychlé divise, kdežto pro ostatní zbraně je jím náčelník štábu rychlé divise. Výkonnými orgány jsou velitelé různých složek rychlé divise.

Vlastní pohyblivou výdejnu tvoří muniční kolona, která s sebou veze jen palebný průměr pro celou rychlou divisi. Zbrojní služba u rychlé divise má za úkol zásobovati jen střelivem. Nemůže býti zařízena na opravu zbraní, které se musí, pokud to jde, opravovati u vlastních částí, jinak se musí odsunouti. Zásobování od armády se děje vlast-

ními dopravními prostředky rychlé divise a odběr střeliva si musí jednotlivé složky této divise obstarati vlastními vozidly z výdejen, které zřídí příslušný řídicí orgán.

Zdravotnická služba. Řídicím orgánem je přednosta zdravotnické služby divise, výkoným velitel zdravotnické rot. Přidělenými jednotkami jsou zdravotnická rota na autech s příslušnými ambulancemi, které mohou býti doplněny improvizovanými vozy z vlastního lehkého automobilního oddílu.

Hlavními složkami pro boj u rychlé divise jsou především jezdci a cyklisté, pak teprve pěchota dopravovaná na autech. Rozčlenění rychlé divise jak do šířky, tak i do hloubky bude mít za následek, že k ztrátám dojde na velmi různých místech a ztráty budou zajisté i velmi početné. Jednotky jezdecké i cyklistické mají ovšem své zdravotnické orgány, které mohou poskytnout první pomoc raněným na vlastních malých obvazích, odkud se teprve o jejich odsun bude starati zdravotnická rota, používající svých nosičů raněných. Úkolem zdravotnické roty bude shromáždit raněné z míst prvního ošetření na místa, kde mohou býti naloženi na auta a odsunuti dozadu k polním nemocnicím armády nebo do sběren, které toto velitelství zvláště určí. Zdravotnická rota rychlé divise nevezze s sebou polní nemocnici, a proto musí býti ranění, kteří nejsou schopni dopravy, po ošetření na obvazích umístěni v budovách nejbližšího prostoru. To se děje také v případech, když odsun raněných z jakéhokoli důvodu není možný. Zdravotnická rota musí býti schopna utvořit alespoň tři skupiny pro tato shromaždiště raněných.

Ženíjní služba. Řídicím orgánem je velitel ženíjního vojska rychlé divise, kdežto výkonnými orgány jsou velitelé ženíjních jednotek. Ženíjní jednotky rychlé divise jsou ženíjní rota, podle okolností mostová souprava. Kromě mostové soupravy není zvláštního materiálu ženíjního. Musí se počítati jen s využitím místních zdrojů; je-li třeba některého speciálního materiálu, vyžádá si jej velitel rychlé divise na návrh velitele ženíjního vojska u velitelství armády.

Spojovací služba. Řídicím orgánem je velitel ženíjního vojska, výkonným orgánem velitel telegrafní rot. Příslušné jednotky pro spojovací službu jsou telegrafní rota a radiotelegrafní četa, určená pro velitelství rychlé divise, a organické spojovací čety složek rychlé divise.

Stálá změna situace a veliké vzdálenosti jednotlivých bojujících složek a veliká šířka fronty při zvýšené rychlosti činí spojovací službu velmi obtížnou, naproti tomu však velice důležitou. Nejlepším pojítkem ovšem v takovýchto poměrech bude radiotelegrafie a letectvo. Radio bude asi jediným prostředkem, který ihned zabezpečí spojení velitelství s rozčleněnými částmi.

Dopravní služba. Řídicím orgánem je náčelník štábu rychlé divise, výkonným orgánem velitel lehké autokolony.

Lehká automobilní kolona si veze pro sebe dostatečnou zásobu pohonných hmot. Je vlastně v celku nejen pro službu dopravní, ale vzhledem k tomu, že veze též určitou dotaci zásobovací stále s sebou, je zároveň jakýmsi pohyblivým zdrojem zásobovacím vůbec. Kolonu řídí náčelník štábu, a to nejen, pokud jde o vlastní dopravní činnost, ale i pokud jde o ozbrojený doprovod, provádí-li se zásobování z větší vzdálenosti zezadu.

Remontní a veterinářskou službu řídí přednosta této u rychlé divise. Výkonnými orgány jejími jsou důstojníci veterináři u jezdeckých pluků a u dělostřelectva. Tato služba je obdobná jako u normální divise.

*

Bude snad zajímavé srovnati ještě s touto italskou rychlou divisi také rychlé divise jiných armád, ať už se jmenují jakkoliv, jak jsou nyní pravděpodobně formovány, třebaže o nich není dosti zaručených zpráv.

Tak na příklad francouzská jezdecká divise má

- 2 jezdecké brigády o 2 plucích,
- 1 pluk dragounů (3 prapory na autech),
- 1 skupinu 2 eskadron obrněných aut,
- 3 oddíly dělostřelectva, 2 jezdecké 75 mm, 1 motorisovaný 105 mm,
- 1 rotu tanků (event.),
- 1 ženijní rotu cyklistickou,
- 1 letku.

Německá jezdecká divise moderního typu „by měla míti“:

- 3 jezdecké brigády po 2 plucích,
- 1 prapor cyklistů nebo motocyklistů,
- 1 oddíl těžkých kulometů a pěchotu na autech,
- 3 oddíly dělostřelectva (jezdeckého, motorisovaného a protiletadlového),
- 1 letku.

Jihoslovanská jezdecká divise má

- 2 jezdecké brigády po 2 plucích,
- 1 prapor cyklistů,
- 2 oddíly dělostřelectva (jezdecký a motorisovaný),
- 1 letku.

Itálie, která tolik propaguje jezdeckto a která tolik peněz věnuje právě na tuto zbraň, má v své divisi nejméně jezdeckto, totiž jen 3 pluky, kdežto všechny ostatní armády nejméně 4 pluky. Vysvětluje se to tím, že italská rychlá divise bude působiti jen v pásmu armádního sboru a ne armády, tedy na menší šířce. Zato však italská rychlá divise má 4 oddíly dělostřelectva, kdežto obdobné vyšší jednotky všech ostatních armád nemají více než 3 oddíly. Větší počet dělostřelectva a cyklistů dodává italské rychlé divisi větší palebné síly a tím i průbojnosti a schopnosti udržeti se v terénu. Uskutečňuje se tím také hlavně to, co nařizuje Norme generali v čl. 78, kde se praví: „Činnost rychlé divise musí býti výslednicí dvou složek, a to síly a rychlosti.“

Takto vybavena palebnými prostředky může se italská rychlá divise rozčleniti i v širokém pásmu do hloubky, takže u ní i značná šířka nebude na újmu odolnosti. Mohutnost palby italské divise potvrzuje mínění Francouzů, že takovéto divise bude lze užiti nejen pro zvědy a pro boj k získání zpráv, ale i pro boj jinak zcela normální u pěších divisí.

O spolupráci s dělostřelectvem v rámci rychlé divise bylo mnoho diskutováno. Brala se v úvahu hlavně pohyblivost a přizpůsobení se dělostřelectva ostatním složkám rychlé divise.

Uvažovalo se o tom, zda je lepší dělostřelectvo jezdecké či motorisované. Strategické pohyblivosti by bylo nejlépe dosaženo motorisací, kdežto taktické pohyblivosti by svědčila motorisace i koňský potah.

Zkušenosti dokázaly, že se v tomto druhém případě musí vždy počítati s terénem. Proto snad u italské rychlé divise jsou určeny dva oddíly jezdecké pro potřebu jezdeckva a 2 motorisované pro potřebu cyklistů.

S rychlou divisi, která byla v Itálii organisována r. 1930, provádějí se každým rokem větší manévry. Roku 1932 bylo jí užito ve svazku na křídle, a to v Umbrii. Tamější terén, hornatý, porostlý a velmi členitý, působil motorisovaným jednotkám potíže při pohybu mimo silnice. Postup rychlé divise na křídle byl úmyslně řízen napříč přes hluboká údolí.

Při cvičeních šlo především o to, aby byla prakticky přezkoušena účelnost organisace a způsoby použití rychlé divise. Při tom se zejména přihlíželo k těmto věcem:

1. způsob použití dělostřelectva,

2. způsob obrany pochodujičích proudů. Pochodovala ve 2 proudech, z nichž jeden byl složen z praporu cyklistů, z autobaterií a z 1 roty obrněných aut a druhý (bez motorů) z 3 jezdeckých pluků, z 1 praporu cyklistů, z 2 oddílů jezdeckého dělostřelectva a z 1 roty obrněných aut,

3. spolupráce dělostřelectva s jezdeckvem v pěším boji v horách.

Po stránce technické se zkoušel nový typ malých horských nákladních aut, automobilní materiál u dělostřelectva v horách (částečná motorisace horského dělostřelectva) a také nákladní auta pro každý terén, jejichž zavedení by vedlo k částečné motorisaci pěchoty (snad proto, aby mohli býti nahrazení bersaglieri motorisovanou pěchotou).

Na těchto manévrech bylo 6.000 koní a 2.900 aut.

Názory na jezdeckvo a na jeho použití, vzniklé pod zorným úhlem bojů na ustálené frontě, jimiž se všeobecně vyznačovala světová válka, se mění s časovým odstupem od ní. V Itálii byly mocnou vzpruhou zkušenosti z konce války, zvláště poslední rozhodující bitva u Vittorio Veneto, v níž skutečně bylo jezdeckvo použito v mase v pravý čas a na pravém místě.

Ale i v ostatních armádách bylo jezdeckvo reorganisováno tak, aby mohlo převzít úkoly starého jezdeckva.

Vzkříšením jezdeckva se potvrzuje triumf manévru, který jediné a vždy zůstane nejúčinnějším a nejspolehlivějším prostředkem vítězství. Vždyť to byl jen a jen manévr, který učinil Hanibala Hanibalem a Napoleona Napoleonem. Jen dobře provedený manévr dával veliteli to vnitřní zadostiučnění, které ho jediné vedlo k dalším vyšším metám.

Z tohoto krátkého nástinu vývoje italské organisace rychlých a moderně vybavených jednotek nutno zdůrazniti:

Pro žádoucí strategickou pohyblivost rychlých jednotek, ať už se jmenují jakkoliv, jsou-li jim svěřeny zvědy nebo působení v massách, stačí úplně rychlost, kterou dává jezdeckvu kůň a cyklistům kolo. Není tedy třeba další nákladné motorisace nebo mechanisace těchto složek. Pokud jde o taktickou pohyblivost u těchto složek, je nájisto lepší kůň a kolo než motor.

Dělostřelectvo potřebuje aspoň v své části motorisace, a to aspoň u těch oddílů, které budou určeny k přímé podpoře cyklistů.

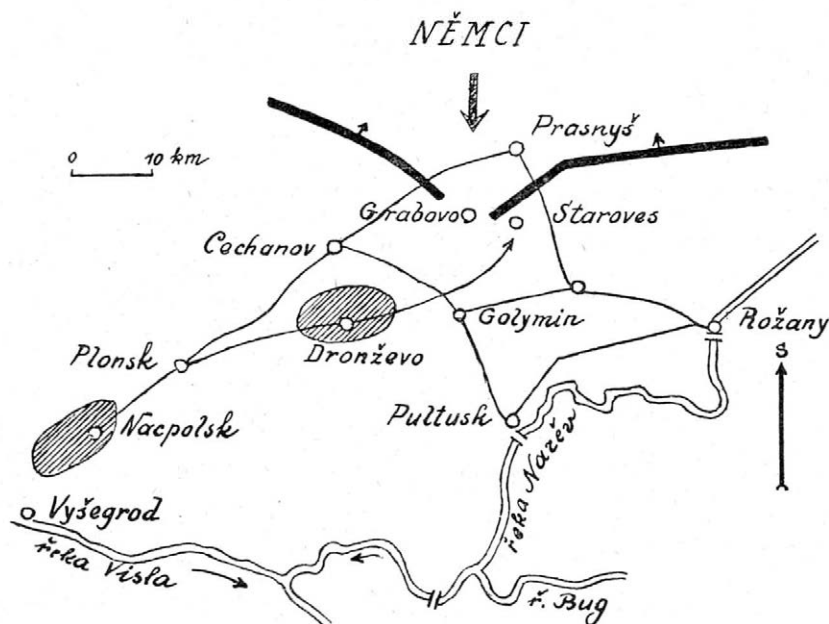
Co se týká pěchoty, přidělené rychlé divisi, bylo by lépe, aby její jedinci pro zvýšení rychlosti byli vybaveni takovým prostředkem, který by mohl jedince dopravovati i ve volném terénu. To nemůže býti motor, nýbrž jen kolo. Výkony cyklistů jsou opravdu obdivuhodné.

Po těchto konečných úvahách se zdá, že italská rychlá divise v dnešní formě nejlépe vyhovuje požadavkům moderní rychlé vyšší jednotky.

Štábní kapitán Vsevolod Milodanovič:

Ataka 2. brigády 14. ruské jezdecké divise.*)

13. července 1915 byla ubytována 14. ruská jezdecká divise v prostoru Nacpolsk (viz náčrtek 1) a kolem 14. hodiny dostala rozkaz k přesunu do prostoru Cechanova. Divise vyrazila asi v 16 hodin a k 3. hodině 14. července se shromáždila u Dronževa.



Náčrt 1.

V Cechanově bylo velitelství I. Turkestanského armádního sboru. Velitel divise za pochodu předjel své pluky autem a hlásil se v 21 hodin u velitele tohoto sboru, aby se napřed seznámil se situací.

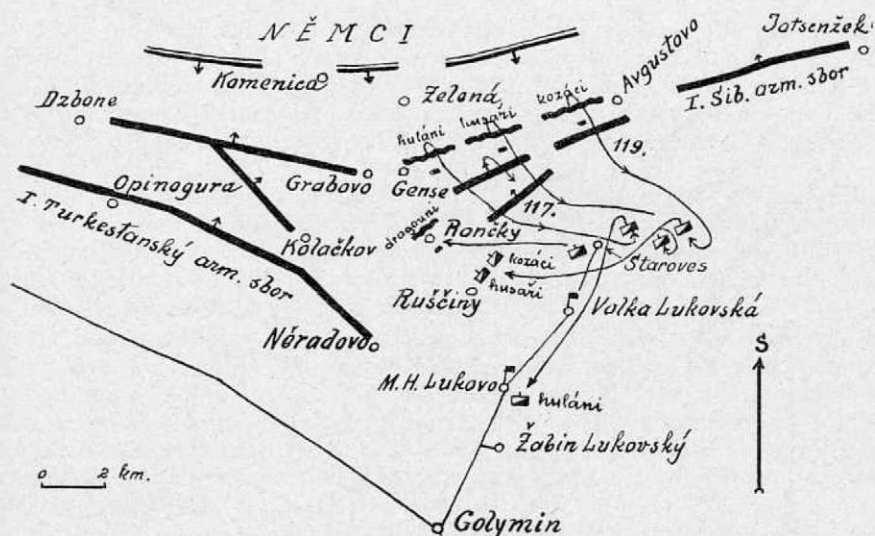
Zjistil toto: Němci silně tlačili na 11. Sibiřskou střeleckou divisi. Ta měla již za sebou velmi mnoho urputných bojů a utrpěla velké ztráty (z některých pluků zbylo jen 400—800 mužů), proto neodolala náporu a ustoupila. Armádní velitelství dalo nyní 14. jezdeckou divisi veliteli I. Sibiřského armádního sboru, jehož velitel jí nařídil vystřídati část 11. divise a vydržeti do příchodu pěchoty IV. armádního sboru.

14. července v 7 hodin vyrazila divise po jedné polní cestě rozmáčené deštěm z Dronževa a v 10.30 hodin byla u Starovsi, urazivši 25 km za 3½ hodiny. V 11.30 hod. obsadila určenou frontu v šířce asi 8 km (viz náčrtek 2).

V 13 hodin vyrazili Němci po prudké dělostřelecké přípravě k útoku s hlavním úsilím na obě křídla divise; byli však odrazeni. K 6. hodině 15. července divise byla vystřídána p. pl. 117 a 119 a odešla do zálohy k Starovsi.

*) Podle „Taktiky v příkladech“ A. N. Suvorova, Moskva 1926.

Během celého 15. července pokračovali Němci v útocích v prostoru na rozhraní I. Turkestanského a I. Sibiřského armádního sboru. V obzvláště těžké situaci se ocitl p. pl. 117, neboť část jeho byla vyslána k podpoře p. pl. 119. Zbytek pluku byl donucen k ústupu a zahrnul své západní křídlo k jihu. Dragouni obsadili Rončky a dlouho je bránili. K večeru byla v tomto směru zasazena celá 2. jezdecká divise; zůstala však v záloze u Ruščinů. Hulánský pluk s velitelstvím divise se přemístil ještě večer do M. H. Lukovo.



Náčrt 2.

Na frontě I. Turkestanského sboru se události vyvíjely velmi nepříznivě: 7. střelecký Turkestanský pluk také byl zatlačen a začal ohýbat své východní křídlo a pak vůbec ustoupil do nového postavení.

Tak vznikla již večer 15. července v souvislé frontě mezera, kterou by nepřítel mohl snadno proniknouti na Golymin a dále na Pultusk, k důležitému přechodu přes močálovitý Narěv. Tím by vznikla hrozivá situace, neboť počet přechodů přes tuto řeku byl velmi omezený. Mimo to dlouho trvajícím boji s nepřítelem, jenž byl ve značné přesile, obzvláště v dělostřelectvu, zejména hrubém a těžkém, a při nedostatku střeliva u vlastní dělostřelectva, ostatně velmi skrovného počtem, poklesla i morálka ruského vojska tak, že objevení se i nepatrné německé jednotky v bližším týlu mohlo vésti k úplné katastrofě. Bylo tedy nutno stůj co stůj nepřítele zastaviti.

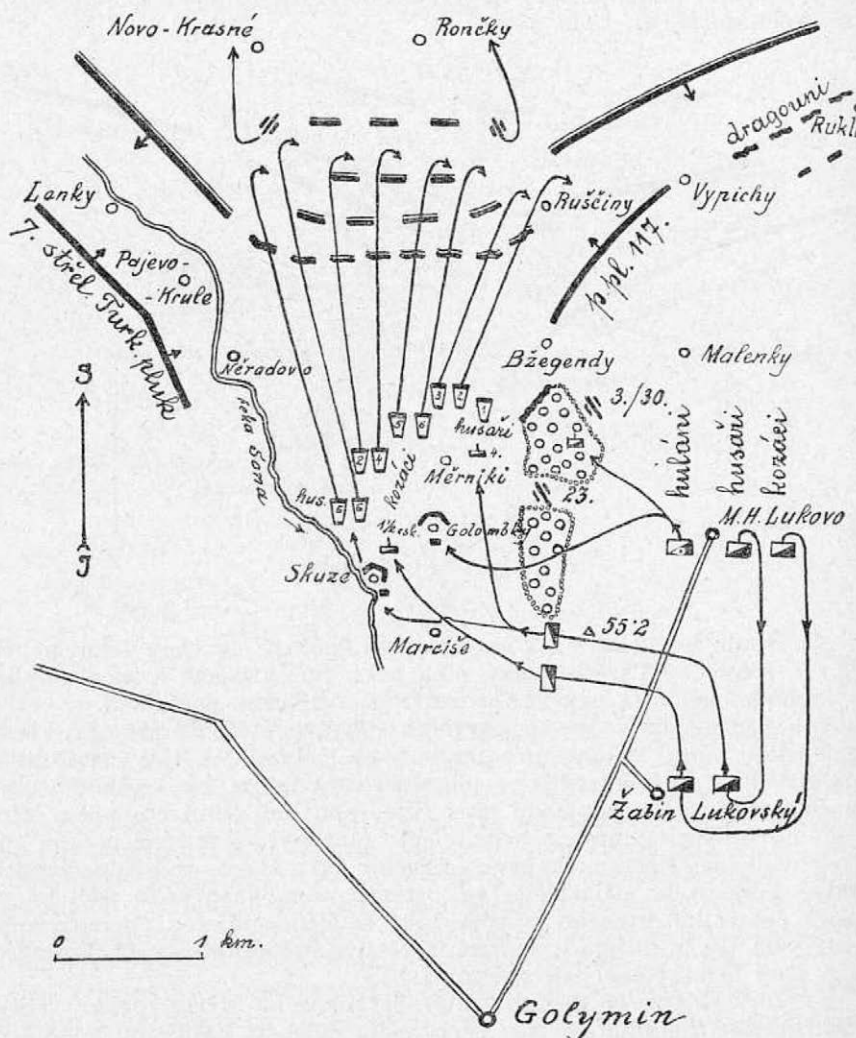
15. července večer dostal velitel 14. jezdecké divise rozkaz velitele I. Sibiřského armádního sboru „energickou činností i atakami koňmo zastaviti další postup nepřítele!“ Detaily provedení se zřetelem na místní podmínky byly přenechány veliteli divise.

K ránu 16. července byla situace tato (náčrtek 3.): pěší pluk 117, podporovaný 3./30. baterií, se sotva držel;

7. střelecký Turkestanský pluk ustoupil za řeku Sonu. Tento pluk ještě před svítáním zaslal po důstojníkovi k veliteli 14. jezdecké divise žádost o pomoc a hlásil, že mužstvo je vyčerpáno a nepřetržitě ustupuje;

od rána zahájil nepřítel na ustupující jednotky silnou palbu dělostřelectva všech ráží, 21 cm v to. Na tuto palbu mohli Rusové odpovídati jen slabě 8 cm kanony;

z dělostřelecké pozorovatelny bylo hlášeno, že se proti vzniklému průlomů rozvinují husté řetězy nepřátelské pěchoty v síle asi dvou pluků s četnými těžkými kulomety.



Náčrt 3.

Ze všech těchto dat odvodil velitel závěr: Je nutno útočit!

Ze čtyř svých pluků mohl velitel divise použít jen tři, neboť dragouni se 24. jezdeckou baterií vyplňovali mezeru mezi p. pl. 117 a 119. Pohnouti jimi velitel divise nemohl. Ostatní tři pluky s 23. jezdeckou baterií byly soustředěny u M. H. Lukovo.

Velitel divise se rozhodl: 1. atakovati dvěma pluky (2. brigádou) přímo vstříc nepřátelské pěchotě (od jihu na sever); 2. přípravu svěřil hulánskému pluku s 23. baterií, a 3. část hulánů ponechal v divisní záloze. V 6 hodin vyslal svého náčelníka štábu na obhlídku terénu.

Ten se vrátil kolem 8. hodiny a hlásil, že nejvýhodnější směr pro ataku vede od Žabina Lukovského kolem trig. 55.2 a jižního okraje lesa 11½ km západně od M. H. Lukovo a dále kolem vesnice Měrníky na Nové Krasné. Až k vesnici Golombky se dá jeti skrytě, dále je terén otevřený a porostlý vysokým obilím.

Velitel divise dal veliteli hulánského pluku rozkaz obsaditi opěšalými jednotkami západní okraj lesa, vejíti ve styk na východ s p. pl. 117 a ve styk palbou na západ se 7. Turkestanským plukem a spolu s 23. jezdeckou baterií připravití ataku v naznačeném směru; dvě eskadrony ponechati v lese jako divisní zálohu. Týž les byl určen za shromaždiště divise po atace.

Velitel hulánského pluku obsadil okraj lesa dvěma eskadronami, jiné dvě s kulomety odeslal do Golombků, kde sesedly a snažily se uskutečnit spojení palbou se západním sousedem. 23. baterie se postavila na mýtině a měla velmi pěknou pozorovatelnu na stromě. 3./30. baterie byla upozorněna na nastávající akci s žádostí o palbu.

Za nějakou dobu bylo lze viděti z dělostřelecké pozorovatelný, že palba, kterou přepadly obě ruské baterie nepřátelskou pěchotu, působí: nepřítel zpomalil postup. Avšak zanedlouho zesílili Němci svou dělovou palbu a znovu postupovali. Tehdy zasáhly do boje obě skupiny opěšalých hulánů. K nim se připojily dvě eskadrony husarů, které pod velením pplk. Suroževského byly vyslány velitelem 2. brigády k vesnici Skuze, tam sesedly a postřelovaly terén až po Něradowo.

Zatím, co se vedla tato přehra, 2. brigáda: 4 eskadrony husarů a 51½ eskadrony kozáků — soustředila se u Žabina Lukovského a v 1015 hodin zahájila postup. U lesa byla poslední zastávka. Velitel brigády dal rozkazy stran směru a sestavy. Brigáda se rozvinula, jakmile obešla les.

Sestava, v které byla provedena ataka, je znázorněna na náčrtku 3, rozstupy a vzdálenosti podle předpisu. Eskadrony 1. sledu na levém křídle byly, jak se ukázalo na začátku ataky, špatně usměrněny; velitel brigády osobně se postavil před ně a uvedl je do správného směru. Dvě husarské eskadrony pplk. Suroževského se také zúčastnily útoku: jakmile brigáda prošla mimo Skuze, pplk. Suroževský na vlastní popud nasedl se svými eskadronami, dohonil brigádu a atakoval na levém křídle 2. sledu.

Němci byli překvapeni; jejich přední linie zahazovaly pušky a zvedaly ruce (to bylo vidět z dělostřelecké pozorovatelný); dělostřelectvo, které na začátku ataky vyvinulo prudkou palbu, najednou umlklo a ustoupilo. Ruská pěchota ihned přešla k útoku, a to jak „Sibirjaci“, tak i „Turkestanci“.

Eskadrony projely třemi nepřátelskými liniemi (palebným sledem a bližšími zálohami), ničíce všechno, nač přišly. Po dosažení čáry (přibližně) Lenky-Ruščiny narazily však na souvislou frontu dalších nepřátelských záloh s četnými kulomety, skrytými v obilí. Ataka se zastavila a lidé se otáčeli dozadu k určenému shromaždišti, do háje, v němž se shromáždili kolem 11. hodiny. Němci však nepronásledovali ani palbou. Podle svědectví velitele hulánů, jeli vracející se jezdci krokem. Německé

dělostřelectvo mlčelo pak po celý zbytek dne. Styk mezi oběma ruskými sbory byl obnoven a průlom likvidován.

Dosažený úspěch přišel brigádě velmi draze: brigáda ztratila 20 důstojníků (velitele husarů v to), 411 mužů a přes 400 koní, více než 50% svého početního stavu!

Major Karel Fialka:

Postup denní výcvikové práce na koni podle italského vojenského předpisu z r. 1932.

Přirozený způsob ježdění a na něm vybudovaná výcviková metoda jsou příznačně italské a pocházejí od kapitána Federika Capriliho, který byl cvičitelem a velitelem ekvitače v jezdecké škole; zemřel 6. prosince 1907.

Přirozený způsob ježdění se zakládá na zásadě, že jezdec ponechává koni volnost (neruší jej) v přirozeném držení těla a v pohybu, doprovází trupem a rukama každou změnu v jeho rovnováze a nepřepíná nijak jeho síly tělesné a nervové, kterých je mu právě nejvíce potřebí, aby bez násilí a ochotně poslouchal. Metodu práce popsanou v italském Cvičebním řádě lze lehce pochopiti a snadno jí použiti; má-li vésti k výsledkům, je nezbytná kromě její podrobné znalosti též trpělivost, vytrvalost a píle. Snadnost postupu při výcviku koně, kterou poskytuje přirozený systém, může svést k domněnce, že lze zkrátiti některá údobí výcviku nebo vůbec vynechati. To by byl zásadní omyl, protože bez systematické práce nelze dosáhnouti uspokojujících a trvalých výsledků.

Především je nutno koně cvičiti a vycvičeného koně udržovat ve znalosti cviků. K tomu je nezbytná pravidelná denní práce.

Denní výcvikovou práci lze rozdělit na tři části.

V první části — přípravné — se má kůň uvolnit a natáhnout a má nabýti důvěry k jezdcí.

V druhé části — při vlastní práci — se zopakují krátce cviky již známé, k nimž se připojují nové.

V třetí části — závěrečné — se kůň uklidňuje, aby získal znova důvěru v jezdce, jestliže o ni přišel. Tato závěrečná část je ze všech tří nejkratší.

I. Přípravnou práci začíná jezdec, ať je sám anebo v oddělení, vždy ve volném, nezkracovaném kroku a s dlouhou otěží, při čemž se vystříhá jakékoli činnosti, již by koně znepokojil. Tato práce trvá několik minut. Když se kůň uvolnil v kroku, přejde jezdec do klusu. Jezdí neustále s dlouhou otěží, v klidném ruchu, aniž co žádá od koně (změny ruchu, zastavení, couvání). Tato práce trvá rovněž několik minut, až se kůň rozehrěje a uvolní v kloubech (v svalstvu). Poté počne jezdec jezdit na kruhu, aby kůň poslouchal na mírné působení otěží. Mění častěji ruku a vždy se vrací na kruh, je-li třeba koně uklidniti nebo dostati jej znovu do klusu, když zacvála.

Při tomto přípravném cvičení mají ležeti na zemi bariéry; jezdec je však nemá vyhledávat, aby je kůň přecházel; jde přes ně náhodně, jak leží, právě ve směru, kterým jede. Při přecházení přizpůsobuje pohybu koně pohybu svého těla.