

CVIČEBNÍ LISTY

Příloha „Vojenských rozhledů“.

ROČNÍK XIV.

Redaktoři: Brig. generál Jiří Birula a
podplukovník gšt. František Pobunek.

ČÍSLO 2.

Plukovník let. Bedřich Starý
a podplukovník let. Karel Stránský:

Pozorovací letka divise jdoucí do střetného boje.

Mapy: 1:75.000 Liberec, Turnov, Kolín, Harrachov, Vrchlabí.

(Pokračování cvičení „Divise jde do střetného boje“, CL., XIII,
čís. 7-8 až 12 a roč. XIV, čís. 1.)

(Dokončení.)

2. zvláštní zařízení letišť:

a) vytyčení letištní plochy třemi lampami (akumulátorovými nebo petrolejovými) tak, aby tvořily pravoúhlý trojúhelník, jehož kratší odvěsna je základnou, označující vstup na přistávací plochu,

b) osvětlení přistávací plochy podél této plochy (po pravé straně) „osvětlovací rampou“ vytvořenou 3 až 4 speciálními lampami velké svítivosti, anebo řadou menších světel (8—12) po levé straně,

c) výstražná světla k vyznačení stálých anebo nahodilých překážek na letišti,

d) sign. osvětlení, signalizační prostředky (lampa startéra, signální letounový světlomet a j.),

3. mobilní majáky (zpravidla tři u každé letky) k vytyčení nálevavých cest (jsou to acetylenové světelné zdroje, umístěné na vozících, které je možno přivést na lehké nákladní auto).

Náš Polní řád L-III-3d předvídá v čl. 112 všeobecnou síť orientačních světel u armád, organisovanou letectvem podle směrnic HVOA. nebo armád.

Tato síť se skládá z majáků velké svítivosti, umístěných co možná nejbliže bojové čáry, asi v 50 km vzdálenostech jeden od druhého.

Každý maják vrhá široký svazek světla směrem k nepříteli, přerušovaný tak, aby dával určitou značku z Morseovy abecedy (kodex značek se mění) a má za účel orientovat již z velkých dálek posádky, vracující se z nočních výprav (bombardovacích nebo jiných), upozorňovat je na zakázaná pásma přeletu (kde event. operuje vlastní a noční stíhací letectvo nebo kde jsou ochranné balony).

Nyní, když jsme si poněkud objasnili podmínky provádění nočních letů, můžeme si již dát odpověď na otázku, co učiní velitel letky, když dostane rozkaz k provádění nočních přezvěď:

Postará se o vytyčení náletové cesty z letiště u Poděbrad směrem k cíli přezvěď prostředky, které má k dispozici (má tři mobilní acetylenové majáky).

Kde je umístiti?

Jeden ponechá v blízkosti základního letiště, asi 2—3 km od letiště, aby letci vracejícímu se udal přibližnou polohu místa, kde je letiště, druhý umístí na letišti u Sobotky (kde má již část letky s 1 majákem) a třetí asi na polovinu cesty mezi základní letiště a pracovní (někde k Rožďalovicům). Ovšem vždy u dobré silnice, aby mohl být přivlečen autem.

Jaké doby bude třeba k rozmístění majáků?

Orientační majáky jsou připraveny, zaklesnuty za lehkým nákladním autem (auta se pohybují rychlostí 12 km/hod.).

Vzdálenost pomocného letiště od základního je 45 km. Potřeboval by tedy asi čtyř hodin k umístění majáku u Sobotky. Poněvadž však velitel divise požaduje zprávy o situaci okolo 22 hod. (letec musí startovat asi okolo 21.30 hod.), je třeba, aby maják již od té doby u Sobotky fungoval. Vidíme, že by s tímto majákem nebyl býval hotov, kdyby byl velitel letky již dříve nepředvídal noční přezvědy.

Připomínáme, že velitel letky odeslal maják do Sobotky již odpoledne, jakmile nařídil předběžné technické přípravy na noční létání na základě návštěvy velitele letectva armády (viz jeho přípravný rozkaz). Druhý maják k Rožďalovicům přijde také včas (vzdálenost asi 20 km), když jej pošle v 18.30 hod.

Z této malé ukázky starostí, které velitel letky má již na př. jen s rozmístěním majáků na náletové cestě nočních přezvědů, vidíme, že nelze počítat s tím, že pozorovací letka bude provádět noční činnost běžně, zároveň s její normální činností denní.

Na takové případy činnosti letky se musíme dívat jako na případy výjimečné.

Rozmístění majáků není však jedinou starostí velitele letky, který má uvést v činnost noční létání.

Musí se též postarati o osvětlení a vytyčení přistávací plochy letiště a o označení překážek (stany event. budovy a p.), dobře poučit letecké posádky a překontrolovat jejich individuální přípravu a výzbroj letounů.

Jaký bude přibližný průběh prvního letu?

Letoun startuje na letišti u Poděbrad asi v 21.40 hod. Start se děje z neosvětlené plochy (utajení), letoun vystoupí nad letiště asi do výše 1000 m. Z této výšky již uvidí maják u Rožďalovic, který mu dává správný počáteční směr letu, a je zřejmé, že vidí též maják u letiště, na který zamíří.

Nespoléhá ovšem jen na udržování směru podle majáků, ale orientuje se i podle jiných pomůcek (podle kompasu, význačných souhvězdí, event. podle měsíce, hodiněk a orientací srovnávací podle mapy; tuto mapu musí mít zvlášť upravenou pro noční létání).

Takto pokračuje až k majáku u Sobotky a mezitím nabírá výšku asi do 1500 m; odtud počínaje letí vodorovně s menší rychlostí směrem na Turnov. (Musí se věnovat co nejvíce orientaci srovnávací, neboť od Sobotky nemá již cestu vytyčenu majáky; snaží se rozeznat komplex lesů u Turnova, Turnov město a Jizeru.) Od Turnova mírně klesá, snaží se zachytit zrakem silnici Turnov, Hodkovice, Liberec. Snad i zář Liberce

napomůže orientaci, neboť pasivní OPL. nebude ještě úplně v chodu (i když nepřátelské přední části již do Liberce vnikly).

Podle situace lesních komplexů a Liberce nebude nesnadné nalézt Rochlice a Dl. Most, kterých dosáhne kolem 22. hod.

Shodí-li nad křižovatkami po 1 až 2 osvětlovacích pumách, může svůj úkol splnit ve 40 až 50 minutách (počítáme-li s dobou 10 minut pro svícení jedné pumy a pro pozorování).

Návrat provede letec stejným způsobem v libovolné výšce na základní letiště, v jehož blízkosti vyžádá signálem svých reflektorů (nebo smlouvenou raketou) osvětlení letištní plochy, a pak přistane krátce po 23. hod.

Následující letoun startuje v 23.40 hod., takže posádka může být dostatečně informována prvním letcem, jak co se týká orientace, tak i o cíli a výsledku přezvědu.

Velitel letky sestaví podle výsledku prvního přezvědného letu hlášení a fonogramem je hlásí divisi. Vyčká startu druhého letce. Pak je se svou činností pro noční lety hotov a může se věnovat další činnosti. (Hlášení z druhého letu může podat již sám pozorovatel.)

Tento případ nočního létání je jednoduchý, poněvadž v našem pásmu létají jen dva letouny v různých dobách. Kdyby startovalo v stejné době, ze stejného letiště několik letounů, musila by být opatření mnohem pečlivější: příjezd letounů na start a start sám podle přesného hodinového řádu, směr kroužení nad letištěm, jiná náletová cesta k cíli a jiná zpět (na př. letouny letící k frontě se drží tak, aby měly majáky po levé straně, mají určenu přesnou výšku letu a p.).

Velitel letectva armády určil pro noční létání základní letiště u Poděbrad a ne plochu u Sobotky, poněvadž ta není ještě všem pilotům známa a s přípravami na noční létání na této nové ploše by letka byla hotova.

Sledujeme nyní další činnost velitele letky, mezitím co část letky provádí noční přezvědy ze základního letiště a část letky se přemísťuje na pracovní letiště u Sobotky.

Z přípravného rozkazu velitele letectva armády vidíme, že letka má přesunout i základní letiště k Sobotce, jakmile budou vlastní přechotou zabezpečeny přechody přes Jizeru.

Je na bíle dni, že neexponujeme základní letiště příliš blízko k frontě, aby nebyla ohrožena jeho evakuace při neúspěchu vlastních vojsk, tím spíše, že právě při takovém neúspěchu je třeba ještě často zvýšit činnost letky; to by nebylo možné, kdyby se letka musila právě v tom okamžiku stěhovat. Naopak příliš dlouhé vyčkávání s přesunem základního letiště prodlužuje nežádoucí a nevýhodnou situaci letky, t. j. udržování dvou letišť (základního a pracovního). Proto se rozhodne velitel letky k přesunu základního letiště bez prodlení, jakmile je splněna podmínka zabezpečení Jizery přechotou.

Kdy se tak stane?

Ze všeobecného operačního rozkazu číslo 3 (viz CL. XIII, čís. 9, str. 90—91) vyčte velitel letky, že tato podmínka bude splněna ve 24. hod. ve všech směrech postupu divise a také u západního souseda, který má

k Jizeře ještě blíže. (Přesné doby vyrazení skupin nejsou udány v tomto divisním rozkaze jen z cvičných důvodů — tato kalkulace časová je rozvedena v pokračování téhož cvičení, viz CL. XIII, čís. 9, str. 99—100.) Lze předpokládat, že velitel letky dostane uvedený divisní operační rozkaz čís. 3, vydaný v Rovensku 1/7 ve 20 hod., asi v 23 hod. do Poděbrad, a proto se ihned po příjmu tohoto rozkazu rozhodne, zahájit přípravy na přesun základního letiště, využívaje tak zbytku noci se zřením na důležitost utajení přesunu.

Shromáždí zbylé důstojníky, rotmistry a poddůstojníky a dá jim ústní rozkaz k přesunu. Provedení přesunu svěří 1. důstojníkovi letky (svému zástupci).

Pozorovatelé byli již odesláni s částí lehké kolony, která odjela kolem 18 hod. (kromě dvou, kteří provádějí noční přezvědy).

Bourání a nakládání materiálu může být započato okolo půlnoci (může si dovolit nechat letouny do rána bez přístřeší — je krásná, bezvětrná letní noc).

Jak dlouho potrvá bourání stanů a nakládání?

Bourání stanů trvá asi 3 hodiny (je noc — ve dne to jde rychleji), nakládání stanů asi 2 hodiny. Zároveň je nakládán ostatní materiál a postupuje se podle plánu přesunu, kterým je mužstvo rozděleno na pracovní oddíly: Přemístění jednoho stanu vyžaduje pracovního oddílu 12 mužů; bourání a složení 45 min., naložení na auto 15 min., složení s auta na novém místě určení 15 min., stavba stanů 70 min.

Bourání a nakládání stanů celé letky trvá podle našich mírových zkušeností 5—6 hod. ve dne. Nemáme v tomto případě sice celou letku, část je již na pracovním letišti, ale je noc.

Můžeme tedy počítat, že 2/7 v 6 hod. bude práce ukončena a kolona může vyrazit.

Cesta potrvá asi 4 hodiny (vzdálenost 45 km), takže kolem 10 hod. máme celou letku na novém základním letišti (mimo zadní sled — ten dorazí později).

Úprava letiště potrvá celý den (mužstvo je vyčerpáno).

Létající sled přelétne za svítání, t. j. v 3.30, ve dvou rojích pod velením pozorovatelů, kteří prováděli noční lety.

Složení: 7 letounů: 1 roj = 4 letouny, 2. roj = 3 letouny;

Posádky: 7 pilotů, 2 pozorovatelé, 3 střelci, 2 mechanici.

Velitelem pojízdného sledu je první důstojník (zástupce velitele letky). Zadní sled pod velením technického důstojníka odjede, až splní svůj úkol (souis materiálu ponechaného na letišti, protokolů a hlášení odjezdu VLA).

Velitel letky se po vydání rozkazů k přesunu základního letiště více nestará o přesun letky a odjede na pracovní letiště; tam jest o 2. hod. očekáván zpravodajským důstojníkem.

Zpravodajský důstojník odevzdá veliteli letky zvláštní rozkaz čís. 7 od velitelství divise (viz níže), který mu byl dodán v 21 hod., a adjutovanou mapu, kterou připravil, aby se velitel letky mohl rychle obeznámit se situací a s novými úkoly letky.

1. divise

Rovensko, 1. červenec, 20 hod.

Štáb, 3 odděl.

Cj. oper.

Zvláštní rozkaz čís. 7

(pro zahájení letecké činnosti 2/7).

I. Letka 1 pokračuje v přezvědné činnosti 2/7 za svtání v prostoru působnosti, označeném ve zvláštním rozkaze čís. 5; hranice působnosti zůstávají beze změny.

Účelem přezvědnosti jest, jednak sledovati již zjištěné síly, směřující do liberecké soutěsky, jednak přispět k zajištění střežením hlavních komunikací, vedoucích od severovýchodu přes Krkonoše do našeho východního boku.

II. Pro přezvědnou činnost ve směru liberecké soutěsky zdůrazňují:

silnice: 1. Chrástava, Růžodol, Hodkovice;

2. Mnišek, Liberec, Rochlice, Jablonec;

3. Liberec, Mšeno n. N., Jablonec, Rychnov, Honsberk, Jablonec;

4. Vratislavice, Jeřmanice, Rychnov;

5. Dlouhý Most, Český Dub.

Zprávy do 5 hod. na SV divise v Jenišovicích.

Zprávy z osy Liberec, Hodkovice shodte též přímo veliteli DPO. a veliteli 1. pěší brigády; z komunikací vedoucích na Rychnov a odtud na jih veliteli pěšího pluku 1; zprávy o pohybu na silnicích, vedoucích z Jablonce na Dalešice a Šumburk, shodte veliteli pěšího pluku 4.

Předvídám opakování přezvědnosti brzy po návratu prvního letounu.

III. Pro přezvědnou činnost ve směru severovýchodním zdůrazňují:

silnice:

Nový Svět, Tanvald, Držkov;

Polubny, Vysoké n. J., Semily;

Jilemnice, Vrchlabí.

Zprávy shodte přímo též veliteli jezdeckého pluku 8.

Mimo to věnujte pozornost ruchu na nádraží Polubny, Marientál, Schreiberhau a Petersdorf.

První zprávy do 5 hod. Předvídám opakování ještě během dopoledne.

IV. Od 5 hod. udržujte na pracovním letišti v pohotovosti:

a) letoun pýchoty pro nejnutnější podporu předvoji; startuje na rozkaz velitele divise. Tento letoun hlásí velitelství divise dosažení 3. a 4. postupného cíle předvoji. Jinak působí v prospěch skupin přímo.

Bližší instrukce vyžádejte do 22 hod. přímo u velitelů skupin (vel. 1. p. brigády, pl. 4);

b) letoun pro spolupráci s dělostřelectvem (pro daleké palby hrubých oddílů na komunikace)

startuje na rozkaz velitele dělostřelectva;

c) velitelský letoun v pohotovosti od 6 hod. na vyhlédnutém místě pro přistání u Turnova, pozorovatel v štábu divise.

V. Pracovní letiště zůstává až do dalšího rozkazu u Sobotky. Nedaleko Turnova a Jenišovic vyhledejte místa pro přistání.

VI. Spojení — viz všeobecný operační rozkaz a spojovací plán.

SV. letky od 5 hod. na letišti Sobotka.

Spojovací služba divise zajistí spojení místa přistání u Turnova s SV. divise (telefon, motocykl s přívěsným vozíkem).

Za spr. náč. štábu N. N.

Velitel divise gen. D-1.

Dostanou: letka 1,

velitelé skupin,

DPO. a vel. jezd. pl. 8,

vel. let. armády.

Jaké úkoly jsou letce dány pro dopoledne 2/7?

Především si prostudujeme zvláštní rozkaz čís. 7 co do obsahu i formy. Vidíme, že dává úkoly ne na celý den — to nelze předvidat. Nestačilo by však také se jen omezit na určení prvního letu. Velitel letky musí být orientován aspoň zhruba a aspoň na půl dne o úkolech, které budou od letky požadovány, aby si mohl nastínit jakýsi program činnosti posádek tak, aby byly úkoly stejnoměrně rozděleny, aby byly posádky pohotovы a na úkoly dané i předvídané připraveny (sledovat situaci a mapy v prostorech, kde budou létat) a aby byly připraveny letouny. Tento program, plán nebo „rozvrh užití letky“ (viz příl. předpisu L-II-2), který si velitel letky sestavuje, je pak dokladem a pomůckou uvedené pracovní metody.

Vidíme dále, že velitel divise zdůrazňuje konkrétně účel jednotlivých úkolů — to je velmi výhodné — neboť usnadňuje veliteli letky a pozorovatelům dobře chápat úmysl velitele divise.

Pak se na př. v přezvědné činnosti jasně rýsuje účel dvojí. Jednak nařizuje velitel divise přezvědy pro potřebu svého manévru (ve směru Liberecké soutěsky), jednak pro potřebu zajištění (střežit komunikace vedoucí od severovýchodu do pásma postupu divise).

Z toho mimo jiné vysvítá, že pozorovatelé provádějící lety ve směru severovýchodním, musí být dobře orientováni o situaci zajišťovacích oddílů v tomto směru, tedy dříve jejich situaci zjistit anebo přezkoušet, aby je zpravili o nebezpečí v daném směru a tak co nejlépe vyhověli účelu. Z toho dále vyplývá, že jeden i druhý účel přezvědu je stejně naléhavý (i když ne stejně důležitý) a že nestrpí žádný z nich nějakého prodlení. Velitel divise neudává počet letounů, kterými mají být přezvědy splněny, to rozhodnout je na veliteli letky. Posoudí šířku a hloubku pásma činnosti, možnosti výkonu strojů a posádek se zřením na počasí a na povahu úkolů, na jejich důležitost a naléhavost.

Žádná z obou skupin úkolů přezvědné činnosti zrána 2/7 nestrpí odkladu, jsou stejně naléhavé — pásmo činnosti příliš široké, a proto je třeba vyslat současně 2 letouny. Jeden ve směru Liberecké soutěsky (viz čl. II zvl. rozkazu), druhý na severovýchod (viz čl. III zvl. rozkazu). Zdá se to samozřejmé, ovšem je-li rozkaz stylisován a upraven tak, jak vidíme v tomto námětu.

Vidíme však často, že tomu tak není; často bývají udány jen prostory přezvědu nebo vypočteny komunikace od západu k východu, a p. (Pak velitel letky může poslat na př. jeden letoun na přezvědy do bližšího pásma, druhý do vzdálenějšího anebo rozdělit pracovní pásmo i do šířky — ale ne podle účelu, jak se jeví veliteli divise, nýbrž tak, aby každému pozorovateli připadl přibližně stejný počet komunikací.)

Stejně důležité je udat komunikace v pořadí naléhavosti, jak na ně nahlížíme s hlediska zpravodajského.

Bude-li dán takto rozkaz letce, můžeme očekávat, že její práce bude účelná, přesně podle úmyslu velitelství, že nebude plýtváno lety a že budou i výsledky uspokojivé, se zřením na obě zpravodajské potřeby velitelství: potřebu manévru (zprávy jako prvek rozhodnutí) a potřebu zajištění (zprávy jako složka zajištění).

Zvláštním rozkazem čís. 7 jsou dány úkoly jen pro první lety. To je přirozené, protože další lety vyplývají z výsledků prvních letů. Nicméně je nutné, aby rozkaz alespoň napověděl, jaké další úkoly jsou předvídány, aby mohl velitel letky připravit letouny a posádky a ty aby se taktéž mohly připravit.

První zprávy mají být dodány do 5 hodin. Doba je volena tak, aby velitelství mělo co nejdříve zprávy o ranní situaci, ale aby byl dán pozorovatelům dostatečný čas k splnění úkolů. Až k zadním hraničním pásma činnosti letky je 50—40 km (z letiště pracovního u Sobotky). To je asi 30 min. letu tam i zpět. Startuje-li letoun za prvního svítání (výhod slunce 3.54 hod.), t. j. krátce po 3. hodině, má k dispozici 1 hodinu 15 minut pracovní doby na svém zpravodajském úseku a to je více než dostatečné. Ovšem musí zprávu shodit na SV. divise.

Letoun pěchoty je v pohotovosti teprve od doby, kdy lze předvídat jeho potřebu. (Dobu pohotovosti je nutno omezit na nejmenší míru, protože posádku značně unavuje, má-li být ústrojena pro lety ve větších výškách a takto vyčkávat za parného dne na zemi po několik hodin rozkazů k letu.)

Případné požadavky nebo bližší instrukce vyžádá od velitelů skupin styčný důstojník. Tento důstojník má s nimi možnost spolehlivého spojení (protože je v štábu divise).

Pro ranní přezvědy určí velitel letky ty pozorovatele, kteří jsou na pracovním letišti a létali k večeru 1/7, neboť znají prostory přezvědu a jsou odpočinuti; jsou na pracovním letišti taktéž jejich letouny, takže start za svítání je možný.

Pro součinnost se zbraněmi mají být v pohotovosti od 5 hod.: 1 letoun pěchoty, 1 letoun dělostřelectva.

Velitel letky určí dva z pozorovatelů, kteří přijeli večer (okolo 21. hod.). Instrukce od velitelů pěších brigád a od velitele dělostřelectva, které obstaral styčný důstojník z rozkazu zpravodajského důstojníka a jemu odevzdal, byly dány na vědomí všem pozorovatelům.

Pozorovatelé byli po příchodu na pracovní letiště ovšem povšechně informováni též o celkové situaci (zpravodajský důstojník ji znal, neboť byl s velitelem letky u velitele divise).

Dva z nich, určené velitelem letky pro součinnost se zbraněmi, vzbudí zpravodajský důstojník ve 4 hod. a stanoví jim přesné úkoly.

Letouny určí z létajícího sledu, který přistane kolem 4 hod.

Velitelský letoun má být v pohotovosti od 6 hod. na místě pro přistání u Maršova.

Styčný důstojník obhlédl ještě 1/7 odpoledne tuto plochu a velitel letky určí k tomuto úkolu dalšího pozorovatele a zpravodajský důstojník dá ho rovněž vzbudit ve 4 hod.

Letoun a pilot je určen z létajícího sledu, který ráno přilétl ze základního letiště na letiště pracovní.

Velitel letky však musí ihned za svítání odeslat do Maršova jednoho mechanika se dvěma vojiny (s nejnutnějším materiálem) tak, aby tam již byli, když tam přistane letoun.

Když velitel letky určil všechna opatření pro zahájení ranní činnosti, může jít spat. Dá se vzbudit teprve, až přijde pojízdny sled nebo při návratu prvního letounu z přezvědů.

Vše ostatní zařídí již zpravodajský důstojník.

Provedení letů přezvědných a součinnosti se zbraněmi, zejména s východní skupinou, přesné rozkazy a poučení velitele letky resp. zpravodajského důstojníka vymývá se již z rámce tohoto cvičení, kde jsme si vzali za úkol podat ukázkou pohybu letky (přesun letiště), aniž se přeruší její taktická činnost, jak tomu bude v případech, kdy jde divise do střetného boje. Z příkladu vidíme, že volba letišť a rozhodnutí, kdy a kam letku přesunout, je věc velmi závažná a že velitel letky musí mít velký rozhled a zkušenost, má-li provádět přesun letky, aniž přeruší neb omezí leteckou činnost. Podmínkou ovšem je, aby dostal přesné rozkazy a aby je dostal včas.

Upozornění redakce.

Tímto článkem jsou ukončena seriová cvičení o „Střetném boji“.