

Poručíci let. Miloš Rys a Josef Dekastello:

Lze provádět úspěšně zvědy v přízemních výškách?

Kladnou odpověď na tuto otázku lze odůvodnit charakteristikou zvědných letů a praxí z posledních velkých cvičení.

Cit. L-II-2, hlava 2, str. 29.

„Leteckými zvědy rozumíme vyhledávání zpráv na velkou vzdálenost pro potřebu vyšších velitelství, hlavně HVOA. a armád, podle okolností i armádních skupin.

Cílem zvědů je především zjistit:

hustotu, směr a druh nepřátelské dopravy na komunikacích, vedoucích do předpokládaných zjištěných prostorů, shromaždiště vojsk a jejich ubytování v těchto prostorech, nakládací a vykládací nádraží, letecké základny a jejich obsazení;

činnost průmyslových středisk (zejména objektů válečného průmyslu), aby byly získány nutné poznatky o těchto objektech, zvláště pro potřeby bombardování (jestliže nebyly již dříve zjištěny jinými prostředky).“

Provádíme-li tedy zvědný let, věnujeme svou pozornost téměř výhradně komunikacím a nejbližšímu okolí. Ty budou ovšem chráněny a letec se při provádění svého úkolu setká s několika druhy protiletadlové obrany jak vzdušné, tak i pozemní. Tyto všechny faktory musíme mít na zřeteli; na základě jich stanovíme pak nejvýhodnější způsob a výšku letu, abychom úkol vykonali:

a) s minimálním risikem při

b) maximálním zpravodajském zisku.

K a) Uvažujme nejprve o možnosti pozemní obrany proti letadlům vzhledem k prvnímu požadavku.

Prvním nepřítelem zvědného letce, s kterým se při přeletu fronty setká, je hlásná služba. Na její bdělosti závisí mnohdy zdar celého letu. Zvědný letec má dvě možnosti reakce na existenci této služby:

1. obejít ji ve velké výši (v mracích anebo nad nimi),
2. překvapit ji tím, že se náhle objeví v nejmenší výšce.

K 1. Atmosférické poměry nebudou vždy příznivé pro vysoké lety. Mimo to poslední velká cvičení dokázala, že hlásná služba zachytila i letouny letící ve výšce nad 4.000 m v mracích a že dokonce byla s to je úspěšně sledovat.

K 2. Je-li vhodně volena dráha letu, podaří se velmi často, že se zvědný letoun octne nad nepřátelským územím, aniž o tom hlásná služba vůbec ví. Žádný stát nemůže mít tak hustou síť hlásek, aby bezpečně zachytila každého letce, který využívá konfigurace terénu. I kdyby se OPL. podařilo zachytit letoun v malé výšce (max. 50 m), ztratí jej v nerovném terénu velmi brzy.

DPL. je při tomto způsobu letu vyloučeno úplně, poněvadž není možné, aby zachytilo letoun anebo na něj vůbec zamířilo v tak malé výši, jakou máme na mysli. Je to neproveditelné se stanoviska technického.

Ani VKPL. a KPL., nejsou-li v palebném postavení, nemohou naprosto nic dělat. Ale i když jsou připraveny, mohou zasáhnout v míře jen omezené. Výborně vycvičený střelec, nepřekvapený náhlým objevením nepřátelského letce, potřebuje k zahájení palby 3 vteř. Při rychlosti letounu 250 km/hod. činí dráha za 3 vteř. 210 m a úhlová rychlost je tak značná, že takřka znemožňuje opravu, nehledě ani k možnosti ohrožení vlastních jednotek.

Posledním prostředkem pozemní obrany je palba z pušek. Střílí-li pušky jednotlivě, je to plýtvání střelivem. Hromadná řízená palba z pušek měla však velmi dobré výsledky. Zkoušky byly konány v americké armádě (viz Vojenské rozhledy 1935). Šlo však o letouny letící ve výši nad 150 m, t. j. ve výšce pro střelbu z pušek nejpriznivější. Pro nízký let, o kterém tu uvažujeme, nelze tento příklad aplikovat.

Nejobávanější nepřítel zvědného letce, stíhač, bude mít práci velmi ztíženou. Již okolnost, že hlásná služba mnohdy nezachytí nízko letící letoun, je velmi závažná. Táž obtíž platí i pro LOD., a to zvýšenou měrou. Musí tedy stíhači startovat tehdy, když letoun spatří, t. j. stíhat jej na dohled. Zjistit nízko letící letoun anebo hledat jej proti tmavému terénu, je velmi obtížné. Dojde-li konečně k útoku, jsou tyto útoky pro stíhače v přízemních výškách nevýhodnější a nebezpečnější než ve výškách středních a velkých.

Díváme-li se tedy na věc s hlediska pozemní i vzdušné obrany, mluví všechny důvody pro nízký let.

K b). Účelem zvědného letu je maximální zpravodajský zisk. Při letech ve velkých výškách obsáhne letec větší část terénu, což je mnohdy na újmu přesnosti a úplnosti. Při nízkém letu podél komunikace neunikne pravděpodobně pozorovateli jednotka, i když se snaží krýti. Pouze v osadách nemůže letec zjistit přesně obsazení, ale to konečně neodhadne ani z velkých výšek. Zjistí však bezpečně některé charakteristické detaily, z nichž štáb může usuzovat na druh a někdy i na sílu vojska.

Zvědné letectvo dokládá svou činnost fotografií. Názor, že nízký let činí fotografování nemožným, je překonán. Existují velmi hodnotné snímky, pořízené za nízkých letů, ovšem způsobem odlišným od dosavadní praxe.

Odlišná je také práce při průzkumu zrakem. Pozorovatel nestačí zaznamenávat ve formě hlášení to, co vidí. Zakresluje proto výsledek pozorování do připravené mapy jednoduchými značkami. Z těchto značek, které pouze napomáhají paměti, sestavuje zprávu teprve nad vlastním územím.

Před zdárným provedením letu nutně předchází důkladné studium a příprava mapy před letem, naprostá souhra a zvýšená pozornost posádky během celého letu. Mapa je pouze ke kontrole jednotlivých úseků a k zaznamenávání zpráv. Je-li let dobře připraven, musí být úspěšný.

To ovšem předpokládá systematický výcvik v nízkém létání a detailní orientaci, což znamená létat nejprve v blízkosti letiště a v lehkém, rovném terénu a teprve později i na delší trati v terénu zvlněném a pokrytém.

Bezpečnost letu s mírového hlediska je menší. Musí však být vyvážena zkušenostmi posádek a vhodným typem letounu. Nejlépe by vyhovoval dvoumotorový malý letoun, obratný, s výsuvným podvozkem, velkou maximální rychlostí a velkým rozpětím rychlosti a s dobrým výhledem pro pilota dopředu.

Uvedený způsob létání je i u nás cvičen, ale má dosud mnoho odpůrců, třebaže je pro naše poměry zvláště výhodný, poněvadž časté nízké mraky jiný způsob létání mnohdy ani nepřipouštějí. Poznatky z posledních velkých cvičení nám dávají plně za pravdu.

Letectvo u nás a v cizině.

Zastírání stálých letišť.

U. P.: Maskirovka postojannyh aerodromov. (Věstník protivovozdušnoj oborony, seš. 1, leden 1937.)

Autor uvedeného článku studuje potřebu obrany letišť a leteckých základen. Uvádí, že v budoucí válce bude dosaženo vítězství nad nepřátelským letectvem především ničením jeho letišť a leteckých základen. Jak ukázala světová válka, byl počet letadel zničených na letištích větší, než počet letadel zničených v leteckém boji. Kromě toho je užití tohoto způsobu mnohem výhodnější, neboť zmenšuje pravděpodobnost ztrát. Proto lze předpokládat, že mírová i polní letiště budou důležitými i objekty pro nepřátelské letectvo. Bude tedy vzájemné ničení letišť budoucím způsobem boje letectva.

Proto musí být jak mírová, tak i polní letiště chráněna OPL.

Jedním z nejdůležitějších ochranných prostředků OPL. bude zastírání. Zastíráním je třeba rozumět nejen ochranu letiště proti pozorování, ale i vybudování klamných staveb, jejichž účelem je uvést nepřítele v omyl.

Bude-li však provedena jen ochrana letišť proti pozorování (t. j. skrytí), bude to mít za následek intensivnější nepřátelský průzkum, který dříve nebo později zastírné letiště odryje. Zastírání je tedy hlavní složkou OPL. stálých letišť a musí být proto řešeno jako každý jiný taktický problém.