

LETECKÉ ROZHLEDY

Redaktoři: Plukovník p. p. let. Vilém Stanovský a plukovník děl. Čeněk Zikmund.

LISTOPAD 1937.

Podplukovník gšt. Vítězslav Rosík:

Letectvo a válka ve Španělsku.

Válka ve Španělsku přinesla pro nás mnoho cenných poznatků, zvláště pokud jde o použití letectva. Jsou to především poznatky všeobecné, týkající se veškerých vrstev obyvatelstva našeho státu, a pak poznatky odborné, vojenské, vztahující se k letecké taktice a leteckému materiálu.

I.

V denním i periodickém tisku byla již několikrát vytčena všeobecná poučení, vyplývající pro náš národ ze španělské války. Pokusíme se je zde shrnout alespoň ve stručné formě:

běda tomu, kdo bude překvapen, je třeba býti připraven a spoléhat především na vlastní síly, je třeba býti odolný, a to zvláště na počátku;

nelze počítat s tím, že by útočník měl ohled na historické památky a zanechal bombardování hlavních měst, kde je sídlo vlády a centrálních úřadů, které jsou nepostradatelné pro vedení státu;

nutno připravit i obranu ostatních měst, neboť útočník nezanechá bombardování nádraží, křižovatek, komunikací, elektráren, továren a p. jen proto, že by mohl při tom zasáhnout i civilní obyvatelstvo přilehlých míst.

K těmto poznatkům je však třeba v zápětí připojit velmi důležitou a povzbuzující zkušenost ze španělské války: obrana velkých měst proti leteckému bombardování je možná a účinná. Toto tvrzení není klamným povzbuzováním mysli; vedou k němu skutečné zkušenosti. Organisovanou a dobře připravenou protiletadlovou obranou i ochranou může velké město čelit i větším bombardovacím útokům, než se dály a dějí na Madrid a ostatní města ve Španělsku, kde pro blízkost fronty nelze těžit z výhod hlásné služby a kde mimoto obrana nebyla připravena, nýbrž jen improvisována.

II.

Pro nás, kdož nejsme zúčastnění a nemáme ani vlastních pozorovatelů na žádné z bojujících stran ve Španělsku, je velmi důležité sledovat tamní události a studovat způsob boje jakož i účinek nových bojových prostředků. Dobrým pramenem jsou odborné vojenské a letecké časopisy zahraniční.¹⁾ Při tom třeba býti opatrný a kritický, neboť vše se nehodí pro naše poměry.

Každá válka jest jiná a dává jiné zkušenosti. Ani války, bojované v stejné době, nejsou si podobny: jiná byla na příklad válka na západní a jiná na východní frontě za světové války. Proto zkušenosti z každé války jsou relativní. Tak světová válka, která vypukla před 23 lety, přinesla použití letectva jako zbraně; bylo to překvapení tak velké, že se

¹⁾ Pro tento článek byly čerpány údaje z časopisů: L'Ala d'Italia, září 1937, Revue de l'Armée de l'Air a Revue de deux mondes 1937.

jeho dosah a správné užití plně nepochopilo, ač válka trvala 4 leta a technický pokrok letectva dával velké možnosti. Teprve po světové válce se studiem docházelo k názoru, že letectvo mohlo mít daleko významnější podíl v průběhu válečných událostí, kdyby ho bylo bývalo správně použito. Poválečná teorie Douhetova dala letectvu rozhodující význam pro rychlé a vítězné ukončení války. Za tím účelem byly budovány samostatné letecké armády a bylo také mnoho diskutováno o tom, zda tato teorie je správná. Bylo všeobecně poukazováno na to, že zkušenosti ze světové války již nestačí k správnému posouzení možností moderního letectva, jehož technický pokrok se po světové válce nezastavil, nýbrž pokračoval a pokračuje dále rychlým tempem.

Nuže, je za námi válka v Habeši, pozorujeme již déle než rok válku ve Španělsku, takže nové zkušenosti nám dovolují přezkoušet užití a možnosti letectva.

Válka v Habeši, pro kterou lépe přiléhá název „tažení koloniální“, nedala žádných zvláštních zkušeností po této stránce. V Habeši italské letectvo nemělo ve vzduchu nepřítele. Bombardovalo, střílelo na cíle na zemi, aniž samo mělo příležitost bránit se nebo útočit na nepřátelská letadla. Hodnotu habešské obrany proti letadlům nemůžeme srovnávat s obranou ani vojensky nejslabšího státu v Evropě. Za nejcennější zkušenost je třeba považovat zprávu, pocházející z italského pramene, že 20 mm kulomety proti letadlům nemají při zásahu letounů onen velký ničivý účinek, jak se předpokládalo. Nebyl-li letoun zasažen přímo ve své vitální části, mohl vždy pokračovat v letu. Nelze také pochybovat o tom, že Itálie v této válce získala cenné zkušenosti, pokud se týká pravděpodobnosti zásahu při střelbě a bombardování pozemních cílů, a dále cenné zkušenosti v leteckém zásobování jednotek v poli.

Zato válka ve Španělsku dává nám možnost několika přesnějších poznatků, a to nejen o letectvu, ale též o tancích a motorisovaných jednotkách. Francouzský generál Armengaud publikoval část důvěrné zprávy německého důstojníka, která zní: „... bylo možno učinit ve Španělsku mnoho pozorování interesantních a instruktivních a stanovit definitivně určité výsledky pozorování a výsledky, které nezůstanou bez účinku na vývoj techniky a taktiky budoucí moderní války.“

Přes tuto příznivou kritiku musíme být — zvláště co se letectva týká — opatrní. Bylo již poukázáno na to, že technický vývoj letectva činí a bude činit další pokroky. Proto vypukne-li evropská válka v krátké době, budou mít zkušenosti ze Španělska větší význam, než když bude evropská válka zahájena až za několik let. Čím rychlejší je technický pokrok válečných prostředků, tím nejistějšími a méně cennými se stávají naposled získané válečné zkušenosti. Při hodnocení španělské války nutno uvážit také to, že nebyly zasazeny do boje počty lidí a materiálu v takovém množství a v tak krátkém čase, jak tomu může býti v budoucí válce evropské. Dále zasáhly ve Španělsku i politické vlivy, které zvláště působily na to, že nebylo žádnou bojující stranou použito plynu.

III.

Budeme se nejprve zabývat zkušenostmi, jaké byly učiněny ve Španělsku, co se týká leteckého materiálu, hlavně letounů. Události potvrdily správnost předpovědí, které jsme slyšeli od techniků.

Podle údajů generála Armengauda disponují povstalci letouny italskými (stíhací „Fiat“, bombardovací „Caproni“ a „Savoia“) a německými (stíhací „Arado“ a „Henkel“, bombardovací třímotorový „Junkers“). Vládní mají typy ruské a francouzské (ruské jsou: stíhací 1—15 a 1—16, bombardovací: dvumotorové „Katinska“; francouzské jsou: stíhací „Dewoitine“ a „Fairez“, bombardovací: dvumotorové „Potez 54“, „Bloch 200 a 210“).

Průběh leteckých bojů mezi těmito letouny potvrdil, že dosud nastal soumrak stíhacího letectva. Klasický stíhací jednomístník, kterému byl jeho zánik a zmizení z výzbroje několikrát předpovídán, dokázal znovu oprávněnost své existence. Nesčíslněkrát měli stíhači jedné i druhé strany příležitost napadnout bombardovací letouny; výsledek ve většině případů byl, že za nynějšího stavu techniky není bombardovací letoun s to odolat útoku stíhačů. V posledním období, kdy se ve Španělsku objevily bombardovací letouny nejnovějšího typu (ruské „Katinska“ a německé „Dornier“), ukázalo se, že tyto letouny mají sice lepší schopnosti bránit se stíhačům, ale že stále nelze učinit závěr, že by stíhači byli proti bombardovacím letounům bezmocni.

Italové sami přiznávají, že technika v žádném případě nehledá rozřešení problému letecké obrany bombardovacích letounů v tom smyslu, jak to naznačil generál Douhet. Ten ve své teorii o integrální letecké válce předpovídal, že bombardovací letoun bude moci odolat stíhačům, když zvýší tonáž jednotek a uskupí je v sevřených formacích tak, aby letouny byly jeden vedle druhého. Proti takto utvořeným bombardovacím formacím, které by byly složeny z opravdových leteckých křižníků o 50 t, by podle generála Douheta nemohly mít stíhací letouny žádnou výhodu ve své rychlosti a obratnosti. Zůstala by jim pouze nevýhoda slabší výzbroje. K útoku na takovéto jednotky leteckých křižníků, měl-li by mít naději na úspěch, by podle generála Douheta bylo třeba obdobných jednotek, avšak početnějších, mohutnějších, lépe vyzbrojených a lépe chráněných pancířem. Tyto předpovědi technické a taktické byly výsledkem snahy dátí letectvu nový vývojový směr, neboť zkušenosti ze světové války zdály se končit v slepé uličce. Jistě měla vliv na tyto Douhetovy předpovědi i taktika námořnictva, která svádí k napodobení. Odborná kritika již před španělskou válkou otřásla do základů touto částí Douhetových předpovědí, neboť dokazovala, že by taková divise leteckých křižníků ve formaci Douhetem předvídané poskytovala cíl o 1.620 m² na ploše 16.500 m². A tu by každý stíhač, střílející z velké vzdálenosti, měl pravděpodobnost zasáhnout jednou z deseti ran. Výsledek boje za těchto podmínek nenechává nikoho na pochybách a netřeba to dále rozvádět. Technický pokrok v letectví ukázal, že lze konstruovat letecké křižníky typu Douhetova, ale takové letouny se nevyrábějí, neboť by to byl jeden z nejzranitelnějších válečných prostředků.

Letectvo bombardovací hledalo svou spásu právě v opačném směru, než to předpověděl Douhet. Moderní bombardovací letoun se konstruuje tak, aby byl rychlý jako „stíhač“ anebo pouze o něco méně než on, dále má být obratný, ne příliš obrovský a má mít zbraně, které by mohly střílet v jeho ose. Krátce řečeno: má býti využito všeho, aby se co možná nejvíce podobal svému úhlavnímu nepříteli, stíhačce. To není věc nová, neboť již při recenzi velmi cenné knihy „Letectvo bombardovací“ od inž. Rougerona, která byla uveřejněna v tomto časopise v únoru 1937, měli

jsme příležitost poukázat na to, že moderní koncepce bombardovacího letounu je budována na tomto závěru.

Vzhledem k velkým ztrátám, které bombardovací výpravy ve Španělsku utrpěly právě od stíhačů, stalo se tam pravidlem, že bombardovací letouny jsou přímo doprovázeny stíhačkami. To se nám zdá paradoxní, neboť stíhačka vzhledem k svým vlastnostem (větší rychlost, stoupavost, menší dolet) se nehodí k doprovodu letounů bombardovacích. Vysvětlení, proč se tak děje ve Španělsku, musíme hledat v tom, že na tomto bojišti se převážně bombarduje v blízkosti fronty, takže je tam možný přímý doprovod. Přes to zůstává nám velmi cenný poznatek v tom, že bombardovací letouny při denních akcích nutno chránit, a nelze-li tuto ochranu bombardovacím výpravám na vzdálenější cíle poskytnout přímým doprovodem stíhaček, bude nutno organisovat alespoň nepřímou ochranu, jak se o tom zmiňují předpisy pro stíhací a bombardovací letectvo. Taktická souhra stíhačů s bombardovými je pro zdar ofensivních akcí naprosto nutná. To potvrdil také francouzský generál Armengaud ve své úvaze, uveřejněné v *Revue de deux mondes*: „... třeba vytvořit dva druhy letounů — bombardovací a stíhací — které se při ofensivních akcích doplňují.

Než ukončíme stať o materiále, je třeba si také všimnout, jaké nové typy letounů Itálie ukázala na Mezinárodní letecké výstavě v Miláně. Tato výstava se konala v říjnu 1937 a vystavený materiál potvrzuje správnost výše uvedených závěrů, t. j. koncepci bombardovacích letounů střední nosnosti, jejichž vlastnosti se blíží vlastnostem letounů stíhacích, a koncepci klasického stíhacího letounu jednomístného, který má nejušlechtlejší formy aerodynamické — právě aby mohl dohonit bombardovače — a který je vybaven ve směru své podélné osy početnými zbraněmi různé ráže.

Ještě jedna věc zasluhuje na milánské výstavě pozornosti: je to speciální bitevní letoun. Není to překvapení, neboť existence speciálních bitevních jednotek v Itálii je známa. Že Itálie přikládá tomuto druhu letectva opravdu důležitost, vysvitne nejlépe z těchto údajů:

v červenci 1929 se daly v Itálii první pokusy s použitím bitevního letectva;

v říjnu 1931 byla zřízena samostatná bitevní peruť;

v lednu 1934 byl zřízen bitevní pluk;

v červnu 1936 byla zřízena bitevní brigáda.

V poslední době zaznamenal denní tisk zprávu, že velitel italské letecké bitevní brigády brig. generál A. Mecozzi odjel na bojiště do Španělska, aby tam studoval použití letectva, a to zajisté na prvním místě použití a účinky bitevního letectva. Studium této otázky je i pro nás velmi naléhavé, poněvadž z dosavadních leteckých velmocí mají Amerika a Itálie speciální letecké bitevní jednotky a válka ve Španělsku již několikrát ukázala, že zásah letectva do pozemní bitvy je velmi účinný.

IV.

Povšimněme si nyní taktických poučení ze španělské války. Uvedeme zde příklady, získané z článku A. Guerriera v *L'Ala d'Italia* (září 1937), a spokojíme se pouze popisem pozoruhodných bitevních episod, kde letectvo zasáhlo proti silám pozemním anebo námořním. V období od počátku

španělské války až po ofensivu na Santander se letectvu naskytla takováto příležitost čtyřikrát: třikrát ve prospěch povstalců proti vládním a jednou ve prospěch vládních proti povstalcům.

1. Po prvé to bylo na počátku války. Jak známo, stali se povstalci v některých oblastech pány situace, v jiných zase byli potřeni; ale oblasti, v kterých zvítězili, byly od sebe odděleny. Povstalecký sever byl oddělen od povstaleckého jihu a obě tyto části byly vzdáleny od povstaleckého Maroka, při čemž vládní lodi zabraňovaly přepravě vojsk z pobřeží marockého na pobřeží španělské. Bylo to letectvo, které v tomto období zasáhlo rozhodujícím způsobem a napravilo kritickou situaci povstalců: vládní lodi byly bombardovány letectvem a přinuceny se vzdálit, takže přeprava marockých sil mohla být rychle uskutečněna po moři i vzduchu.

2. Druhý případ se stal na Malorce. V září minulého roku sestavil velitel Barcelony expediční sbor o síle 8000 mužů a poslal jej dobýt ostrova. Vylodění bylo celkem snadné a odpor povstalců na zemi povolil. Úspěch vládních zdál se být již jistý, ale v tom zasáhlo letectvo povstalců. Situace se úplně obrátila. Expediční sbor vládních byl přinucen ustoupiti a ústup se brzy proměnil v naprostý nepořádek.

3. Po třetí to bylo u Guadalajary; v tomto případě výhoda letecké zbraně byla na straně vládních.²⁾ V celku je známo, jak se události zběhly. Silné motorisované jednotky povstalců, když překonaly odpor vládních, postupovaly rychle několik desítek kilometrů, ohrožující tak nebezpečně kruh, který chránil Madrid. Vtom naráz byl spuštěn protiútok vládních a síly povstalců musily ustoupit a přenechat protivníkovi část terénu, který předtím získaly.

Příčiny této události byly různé: jednou z nich — a tu je třeba jmenovat na prvním místě — byla ta, která byla oznámena v Popolo d'Italia: chyba velitelství. Tato chyba, jak se zdá, byla dvojnásobná. V prvním okamžiku, když velitelství motorisovaných sil nechalo tyto síly postoupit příliš rychle a neudržovalo při tom spojení s vojsky, která pronikala na křídlech a která, poněvadž nebyla motorisována, postupovala, jak se samo sebou rozumí, pomaleji. A v druhém okamžiku, když velitelství motorisovaných sil nařídilo předčasně ústup.

Ale též jiný faktor měl snad stejnou důležitost: bylo to ovládnutí vzduchu, které toho dne působením příznivých okolností přešlo do rukou vládních. Zdá se vskutku, že letectvo povstalců pro rychlý postup motorisovaných sil musilo opustiti svá základní letiště a bylo nuceno použítí pomocných letišť anebo letišť náhodných, která nebyla předem vhodně stanovena a připravena. Tato náhodná letiště byla po silných deštích, které v oněch dnech panovaly, zaplavena, takže se letouny povstalců dostaly při svém manévru do velmi nepříznivých okolností a byly tak skoro úplně vyřazeny z činnosti. Tehdy se letectvo vládních stalo pánem vzduchu a bylo bez protivníka. A důsledky toho jsme připomenuli již shora. Tak byl Madrid zachráněn před dobytím.

4. Konečně na území při Biskajském zálivu ukázalo letectvo jasné a přímo svou všemohoucnost. To dokazuje ve své dlouhé zprávě ze Španělska mr. Yeats-Brown, anglický dopisovatel Observeru, v němž bylo možno 22. srpna 1937 čísti: „Převaha ve vzduchu je životní předpoklad v bitvách této války. U Bilbaa nebylo vlastně velkého boje muže proti muži, vojska obou stran byla statečná, nebo lépe řečeno, jak povstalci, tak i baskičti

²⁾ Podáváme přesné znění toho, co o Guadalajaře píše A. Guerriero.

separatisté byli udatní; ale tito protože byli vydáni všanc rozsáhlému bombardování, byli vždy vyhnáni ze svých opevněných postavení dříve, než je povstalci brali útokem. Stejně tomu bylo i při obraně „železného kruhu“, kde byla opevnění vybudována z cementu; ta, když byla zasažena s výšky třaskavinou, stávala se smrtelnou pastí pro posádku.“ Bylo to tedy letectvo, které rozbilo „železný kruh“ kolem Bilbao (to potvrzuje také francouzský generál Armengaud v *Revue de deux mondes*), a bylo to letectvo, které umožnilo další vývoj operací na této frontě, t. j. dobytí Santanderu povstalci a jejich další postup.

V.

Z těchto událostí, kterým přihlíželi italští odborníci a kterých se zúčastnili činně italští dobrovolníci, lze zajisté činit hodnotné závěry. Spokojíme se prozatím tím, že budeme citovat z pramenů již dříve označených úsudky a závěry italské. Jsou velmi opatrné. Poukazuje se v nich na zvláštní povahu války ve Španělsku a připomíná se, že závěry mají jen provisorní cenu a budoucí velká evropská válka je může jak potvrdit, tak i vyvrátit. Podle názoru A. Guerriera má budoucí válka potvrdit tyto zkušenosti, vyplývající z dosavadního průběhu války ve Španělsku:

1. že letectvo proti pozemním silám může všechno: zastavit vylodování, zastavit ofensivu rychlých jednotek, rozbít opevněná postavení;

2. že ta strana, která má v příslušné akci nadvládu ve vzduchu, vyhraje vždy bitvu;

3. že proti letectvu není než letectvo (o střelbě proti letadlům nedala válka ve Španělsku prvky dostačující k závěrům);

4. pokud se týká leteckých útoků proti silám námořním, neposkytují zkušenosti španělské dostatečné ukázky, neboť akce, vykonané letadly povstalců proti špatně vyzbrojeným lodím vládních, neopravňují k širším závěrům;

5. také co se týká účinku leteckých útoků proti továrnám a obyvatelstvu, nejsou ze španělské války dostatečné výsledky.

To jsou, jak se zdá, nejjasnější poučení, která dala válka ve Španělsku, pokud jde o letectvo. Není nemožné, že v průběhu dalších událostí bude možno nalézt poučení nová.

Je třeba připomenout, že poučení mají sloužit pouze k tomu, abychom vlastní názory opravili a abychom dohonili to, v čem jsme zůstali pozadu, ale to nikdy nemá být brzdou dalšího vývoje. Zaznamenáváme zde výrok ppl. Mayera, který zvlášť platí pro letectvo: „Historikové hledají vždy příklady v minulosti, je na průkopnících, aby je vytvořili.“

VI.

Průběh posledních událostí v posledních třech letech přesvědčuje dokonale i největší zastánce pouhých historických zkušeností ze světové války, že letectvo není již pouhým operativním prostředkem bojujících armád, nýbrž že se stalo význačným prvkem mocenským a politickým. Po prvé jasně a oficiálně to prokázal v únoru 1935 anglický pokus o letecký pakt tří (Anglie, Německo a Francie); důkaz se znovu opakoval v roce 1935 ve Středozemním moři při napětí britsko-italském v době habešského tažení a tento důkaz máme nyní po třetí před očima, kdy se za španělské války opakuje napětí ve Středozemním moři a kdy kromě Anglie se věc

týká i Francie, neboť jsou ohroženy i její spoje se severní Afrikou. Politický význam letectva jsme pocítili dostatečně na vlastní kůži i my, když jsme byli tendenčně označeni za mateřskou loď pro letectvo východní mocnosti.

Proto se při této příležitosti hodí lépe než kdy jindy opakovat zde vtipnou historickou parabolu A. Guerriera: Když Soliman Veliký, znepokojený úspěchy Andrey Doria, zavolał k sobě největšího piráta té doby Kair et Dina (Chaireddina), nazývaného též Barbarossa, aby mu svěřil velení nad všemi námořními silami Otomanské říše, tu tento, ač byl již 77 let star, při čemž neztratil nic ze své bojové energie a ze svého námořního mistrovství, předstoupiv před sultána řekl: „Pane, kdo je pánem moře, stane se brzy i pánem země!“

Tento citát, který ještě před 10—20 lety mohl býti v čele každého díla, pojednávajícího o námořních silách a námořní strategii, pozbyl v posledních 3 letech velmi mnoho na svém významu. Za dnešní doby musil by Kair et Din odpovědět sultánovi takto: „Pane, buď silným ve vzduchu, buď stále silnějším ve vzduchu, protože kdo je pánem vzduchu, stane se také brzy pánem země i moře!“

Těž inž. Rougeron ve své knize o bombardovacím letectvu vystihuje plně soudobý význam letectva větou, kterou dává na konec svého významného díla: „Letectvo by bylo špatným objevem pro ty, kdo by z něho nevytěžili tolik, co Mongolové ze svých koní a Normani ze svých lodí.“

Pro nás pak, ohlédneme-li se po naší vojenské historii, je příkazem, abychom z letectva vytěžili tolik, co Žižka ze svých vozů.

Major děl. František Schneider, dipl. inž. ESE:

Několik poznámek o německém dělostřelectvu proti letadlům.

(Pokračování.)

Ať dělostřelectvo p. l. manévruje nebo tiše čeká na nepřítele v zápolí, vždy závisí jeho činnost jediné na jeho technické dokonalosti. Rozkazy pro umístění a činnost dělostřelectva p. l. budou vždy snadnější než technické jejich provedení.

Příprava dělostřelectva p. l. pro válku vyžaduje, aby jeho mírové studijní středisko bylo dostatečně dotováno osobami i materiálem.

Dělostřelectvo p. l. bude za války střílet tak, jaké budou jeho přístroje pro přípravu střelby, jaká bude jeho doktrína střelby, vybudovaná v míru, a jaké budou praktické zkušenosti příslušníků zbraně.

Nelze spoléhat na to, že by palbu řídící důstojník mohl svým vlastním zákrokem vyvážit nedokonalost přístrojů a metod střelby. To bude tím pravdivější, čím větší budou rychlosti letounů, čím větší bude jejich manévrovací schopnost a čím více půjde o činnost v noci.

Je to stará vojenská zkušenost, že se novoty v armádě užívají jen velmi pozvolna. Použití nových přístrojů a metod bude u dělostřelectva p. l. tím snadnější, čím důkladnější bude všeobecné technické vzdělání jeho kádrů.