

Letectvo u nás a v cizině

Úkoly zpravodajského letectva na počátku války.

(Podle článku kapitána N. Iljina ve Věstniku vzdušného flota, roč. XIX., čís. 4.)

I. Zvláštnosti počátečního období války.

Pod názvem počáteční období války se obvykle vyrozumívá doba od prvních pohraničních srážek až do ukončení nástupu hlavních sil do prostoru předpokládaného hlavního válčiště.

Nežli se pokusíme o krátký výklad zvláštností nynějšího počátečního období války, musíme si připomenout činnost na počátku světové války. Celková doba počátečního období světové války na západě trvala 10—12 dní, na východě 20—24 dní a obsahovala několik etap. Byly to:

1) Vypovězení války a provádění mobilisace.

Německý průmysl a část armády byly připraveny k válce již mnohem dříve před oficiálním vypovězením války, ale přes to bylo nutno vydat mobilizační rozkaz a provádět četná opatření, spojená s mobilisací.

2) Opatření pro utajení mobilisace a soustředění.

Němci vtrhli do Belgie s několika nemobilisovanými jednotkami a tím dosáhli soustředění svých hlavních sil blíže k státním hranicím. Pohraniční pevnosti byly napadeny současně a naprosto neočekávaně. 1. srpna vyhlásilo Německo válku a již 3. srpna vtrhlo 8 brigád s mírovými počty a 1 jezdecký sbor do Belgie. Ještě v srpnu byla neočekávaně obsazena belgická pevnost Liege.

3) Přeprava mobilisované armády k státním hranicím do nástupního prostoru.

Mohutnost převozu ve světové válce je charakterisována těmito daty:

a) Pro soustředění německé armády bylo od 7. do 14. srpna 1914 převezeno k státním hranicím 3,120.000 mužů a 860.000 koní. Jenom přes Rýnský most (u Kolína n. R.) přešlo od 2. do 18. srpna 2150 vojenských vlaků.

b) Převoz francouzské armády do nástupního prostoru od 6. do 18. srpna 1914 si vyžádal 4035 vlaků. Bylo převezeno 1,200.000 mužů, 400.000 koní a 80.000 povozů. Některými regulačními stanicemi projelo denně až 200 vlaků. Po každé z 10 hlavních tratí projíždělo denně 40—50 vojenských vlaků.

4) Operační nástup armád na hranicích, t. j. zaujetí výchozího místa pro zahájení útoku.

Vojenští teoretikové velkých států schematicky popisují počáteční období války takto: mohutná útočná armáda, jejíž základní jednotky jsou dislokovány poblíž hranic již v míru a která se skládá z rychlých pozemních vojsk a letectva, vtrhne na území protivníka bez vyhlášení války. Podle názoru gen. Seckta do počtu této armády a do její první vlny je nutno zařadit nejméně 70% veškerého letectva.

Tato útočná armáda bude složena z nejlépe vycvičených jednotek, vyzbrojených nejmodernějšími zbraněmi.

V čem tedy bude záležet zvláštnost při zahájení budoucí války?

Tak dlouhého přípravného období, jako bylo za světové války, v budoucí válce již nebude. Pohraniční boje na zemi začnou pravděpodobně současně s činností letectva, neboť přední vlna pozemní útočné armády (motorisované jednotky a jezdecko) bude již v míru blízko hranic a bude mít skoro válečné počty, t. j. k jejímu rozvinutí bude třeba celkem jen několika hodin.

Tyto pohraniční rychlé a daleko působící bojové prostředky budou také tvořit první vlnu útočné armády. Tato první vlna přejde současně s letectvem státní hranice a vtrhne na území protivníka, aby překazila jeho soustředění a nástup, kdežto hlavní síly se soustředí přímo na hranicích a jejich nástup bude prováděn již na území protivníka.

V každém případě veškerá pozemní činnost bude usilovat o to, aby první boj nastal již na území nepřítel.

Účelem veškeré činnosti bude snaha dosáhnout jediného cíle — aktivně zajistit vlastní mobilisaci, soustředění a nástup armád.

Bude mít tedy počáteční období budoucí války tyto zvláštnosti:

- a) nebude v něm přípravného období k prvnímu rozhodujícímu boji,
- b) činnost na zemi i ve vzduchu bude zahájena současně,
- c) každý z bojujících států bude se snažit přenesením svého nástupu na území protivníka porušit jeho mobilisaci, soustředění a nástup armád.

Vojenští teoretikové počítají, že v tomto období bude moci letectvo rozřešit všechny hlavní úkoly a ostatním zbraním se ponechá jen podřadný význam.

II. Cíle leteckého průzkumu.

Hlavními úkoly leteckého průzkumu budou:

- a) průzkum letectva a leteckých základů u nepřítel v prospěch vlastního bojového letectva,
- b) průzkum velkých hospodářských, politických a vojensko-administračních středisk,
- c) průzkum přesunů pro soustřeďování (železničních, automobilových a vodních cest),
- d) zjištění nástupních prostorů nepřátelské útočné armády, prostoru k soustřeďování a nástupu hlavních sil v prospěch vlastního bojového letectva.

V tomto nejdůležitějším období bude od zpravodajského letectva požadováno největší vypětí sil.

III. Průzkumné letectvo.

Aby se dosáhlo operačního překvapení, předběžný průzkum před prvním bombardovacím náletem prováděn nebude. Rozhodnutí nastane podle dat z míru a podle hlášení průzkumu, prováděného současně s bombardovacím náletem.

Současný průzkum bude organizován útočným letectvem. Start průzkumné vlny bude předcházet jen o málo start útočného letectva, aby se utajila útočná činnost,

ale tak, aby velitel útočného letectva mohl na základě zpráv letounů této vlny způsobit dřívější rozhodnutí.

Je možno útočit na letiště bez průzkumu?

Pro utajení náletu bylo by sice dobré útočit bez průzkumu, ale na mírových letištích asi sotva bude ještě letectvo. Značné rozšíření sítě letišť dovoluje rozptýlit letectvo na polní letiště.

Podle toho většina letišť může být opuštěna a prováděný nálet by byl nucen bombardovat podřadnější cíle, nebo shodit pumy na opuštěná letiště. Zdá se, že bez průzkumu lze bombardovat jen pevné cíle.

Průzkum organizuje štáb podle nařízení velitele a stanoví počet letounů tak, aby byl prozkoumán celý prostor, který je třeba brát v úvahu pro napadení letectvem. Při stanovení úkolů musí být přesně určeno, komu, kdy, jakým způsobem a o čem má být dodáno hlášení. V daném případě má včasné dodání hlášení veliký význam, a proto všechna pozornost musí být věnována rychlému odevzdání zpráv.

Průzkum může být prováděn dvěma způsoby.

První — letem po přesně určené trati v určeném prostoru, jsou-li známa všechna letiště v míru a je-li území takové, že nedává možnost manévrování letectvem na jiných letištích. V takovém případě se dává pozorovateli do trati několik letišť. Celý prostor, určený pro ničení letectva v něm umístěného, je nutno pozorně prozkoumat a podle toho se určuje počet letounů, potřebný k průzkumu.

Druhý způsob — léty několika letounů současně na široké frontě. Zpravodajskému letounu se určuje pás široký nanejvýš 5 km. Pozorovací letouny pak prozkoumávají v určených pásmech podle pozemních orientačních bodů s překrytím celý prostor, v kterém má být nepřátelské letectvo napadeno.

Při zjištění letectva na letišti hlásí to pozorovatel ihned radiem podle kodexu. Hlášení je sestaveno v tomto pořádku: doba, místo, počet a typ zjištěných letounů.

Důležitý význam pro zjištění dislokace letectva má současný průzkum ve velké šířce a do hloubky 250—300 km.

Jen na základě současně získaných zpráv je možno si sestavit úplnou představu o rozmístění letectva. Na základě časově rozdílných hlášení nejen nelze udělat správné závěry o dislokaci, ale nelze ani odhadnout poměr sil.

Je známo, že protivník bude často měnit letiště a používat rozptýleného rozmístění, a proto do hloubky bude nutno vésti průzkum až po nejvzdálenější základní letiště.

Zároveň s přímým průzkumem bojových jednotek bude pracovat i armádní zpravodajské letectvo podle směrnic štábu armády (fronty).

Armádní (frontový) průzkum bude připravovat nutné prvky k sestavení bombardovacích dat pro útoky na letecké základny, výcviková střediska a letecké továrny.

Podle názoru mnoha známých vojenských teoretiků boj o ovládnutí vzduchu předpokládá nejen ničení nepřátelského letectva na jeho letištích, ale i potlačování veškeré letecké moci v celé hloubce.

Tento předpoklad je úplně jasný, neboť kdyby se i podařilo zničit více než polovinu letectva, nebylo by tím rozhodnuto opanování vzduchu, protože rozsáhlý letecký průmysl by v dosti krátkém čase obnovil ztráty letounů a výcviková střediska by pak doplnila ztráty personální.

Veškerá průzkumná činnost musí být plánovitě řízena štábem armády (fronty), kde se soustřeďují a kam se dodávají veškerá zpravodajská hlášení.

Je velice těžko uvést nejvýhodnější taktický a technický způsob provádění průzkumu. Uvedu jen věci hlavní:

1) Let průzkumné jednotky současně na široké frontě, obvykle jednotlivými letouny a jen zřídka v malých skupinkách.

2) Objevit se nad letištěm neočekávaně (s překvapením), a využít k tomu polohy slunce, kouřma, roztrhaných mraků.

3) Pro podrobnější zjištění se opakovaný nálet provádí s opačné strany než předchozí a je nutno dbát toho, aby pobyt v obvodu nepřátelského letiště byl co nejkratší.

4) Průzkum zvláště vyslanými letouny, které mají za úkol vyhledávat přistávací místa nepozorovaným sledováním nepřátelských skupin letounů.

5) Rozhodně je nutno letiště za jeho přeletu fotografovat dvakrát až třikrát. Lze provádět průzkum pouze zrakem?

Nutno vždy předpokládat, že nepřítel může používat důmyslného maskování. Často se vyskytne způsob dobrého maskování letiště: použití kamufláže na letištní ploše a obarvení letounů, uspořádání klamných letišť. Při tom na klamném letišti nejen mohou být postaveny modely, poškozené letouny, jichž umístění se může několikrát denně změnit, ale na těchto klamných letištích mohou i přistávat a startovat skutečné polní letouny. Rozpoznat skutečné letiště od klamného je možno jen podrobným studiem fotografických snímků.

Dalším úkolem zpravodajského letectva bude, aby nepřetržitým pozorováním stále dohlíželo na všechny změny v dislokaci nepřátelského letectva.

Také je důležité stanovit pracovní dobu nepřátelského letectva na základních i pomocných letištích.

Průzkum letectva na počátku války je jedním z nejdůležitějších úkolů nejen zpravodajského letectva, ale i ostatních druhů letectva.

IV. Průzkum velkých hospodářských, politických a vojensko-administračních středisk.

Vyšší velitelství mohou se zřetelem na tato střediska požadovat, aby vlastní letectvo:

1) odkrylo jejich činnost a přezkoušelo data nutná k provedení výpočtu pro jejich zničení (bombardování),

2) zjistit způsob OPL. — letiště stíhacího letectva, patřícího k TOPL., rozstavení DPL., vzdušné překážky (přehrady),

3) přesvědčilo se po provedení bombardovacích náletů o rozsahu způsobeného poškození a o postupu obnovovacích prací.

Volba způsobu provedení průzkumu závisí na skutečné pozemní a vzdušné situaci; výhodnější je provádět průzkum během činnosti útočného letectva, a to jednotlivými letouny.

Útočné letectvo v samé blízkosti prozkoumávaného objektu nebo přímo nad ním provádí útočnou činnost, zatím co zvědný letoun zaujímá výhodnou polohu a zakresluje vše, co zpozoroval, do mapy nebo do náčrtu pořizovaného ve velkém měřítku.

V takovémto případě se průzkum provádí jednotlivými letouny.

Ne však vždy bude možno provést úkol jednotlivými letouny a bude nutno vyslat na průzkum menší skupinky (do letky).

Systém OPL. je často možno odhalit jen pomocí klamného náletu; k provedení takového demonstračního bombardování mohou být vyslány menší skupiny bombardovaček, které přilákají na sebe veškerou palbu OPL.

Fotografovat se musí vždycky. Nejlepší odpovědí na požadování dat o provedení daného úkolu je předložení přesných fotografií (vyhodnocených). Odhalit činnost ně-

jakého objektu je možno jen studiem snímků pořízených v různých denních dobách. Studiem podrobností je možno skoro vždy přesně zjistit činnost fotografovaného objektu. Výpočty prostředků pro zničení určitého objektu je možno sestavit jen podle dostatečně ostrého snímku v potřebném měřítku. Systém OPL., zvláště DPL., se prozkoumává nejen proto, aby se zjištěním palebných postavení volil nejbezpečnější manévry a směr náletu, nýbrž i pro vyřazení (umlčení) DPL. před přiletem bombardovacího letectva. Nejvýhodnější je umlčet DPL. nad zaměřovacím (řídícím) bodem a právě zjištění jeho palebného postavení je možné jen pomocí fotografií.

V. Průzkum železničních a automobilních přesunů pro soustředění.

Má-li útočná armáda všechny výhodné podmínky, může být soustředěna při zahájení válečné činnosti zcela blízko státních hranic. Je možno, že tyto síly budou dostatečně pro první pohraniční bitvu, ale pro rozvinutí činnosti bude nutno provádět přesun z vnitrozemí za účelem soustředění sil.

Při průzkumu železničního provozu (přesunů) je nutno získat tato data:

- 1) prostor pro nakládání a vykládání vojsk,
- 2) intenzitu přesunů po železnici,
- 3) prostor pro soustředění a nástupní prostor.

Při odhalování prostoru pro soustřeďování vojsk po železnici je třeba brát v úvahu toto:

Prostory pro nakládání a vykládání vojsk se odkrývají dosti snadno podle znatelných příznaků (nahromadění lidí a vojenských vlaků, postavených k nakládacím rampám a na krajních kolejích).

Hustota železničních transportů se zachytí současným průzkumem železničního úseku do hloubky denního pohybu transportu (asi 400 km). V období nejintenzivnějšího dopravování se celý železniční úsek fotografuje. Každému letounu se přidělí úsek nanejvýš 50 km, a to s menším překrytím. Všecky letouny letí na průzkum úseků najednou. Při takovémto způsobu průzkumu musí být každému letounu přesně určen čas jeho přiletu na výchozí bod průzkumu.

Podle dat o výkonnosti určité železniční trati z dob míru a na základě řadového snímku této trati je možno nejen stanovit zvýšení přepravy, ale i pořádek při přesunu.

Je známo, že přesuny mohou být prováděny podle rovnoběžného grafikonu, podle normálního grafikonu a postupnými vlnami.

Podle normálního grafikonu děje se pohyb vojenských vlaků dvěma směry. Pohyb podle rovnoběžného grafikonu nastane, když se obou kolejí dvoukolejná trati použije pro pohyb vlaků v stejném směru. Na jednotlivých úsecích anebo v celém směru mohou se přesuny provádět při přetížení některých úseků. Takového způsobu se často užívá za noci.

Při dalších průzkumných letech na stejný úsek není třeba provádět složité fotografování, nýbrž se fotografuji jen jednotlivé úseky, pro kontrolu ruchu. Každý pozorovatel při všech kontrolních letech musí zaznamenat do plánu každý zpozorovaný vlak.

Právě tak jako železniční přesuny, mají velký význam i přesuny za účelem soustředění, prováděné na autech.

Při průzkumu přesunů po autostradách je velice důležité zjistit:

- a) prostor pro nakládání a vykládání vojsk,
- b) rozestavení stanic aut, nejzranitelnější místa na autostradách (sklady pohonných hmot, správkárny aut a pod.),
- c) hustotu automobilních kolon.

Hustota přesunu se zjistí obdobně jako u železnic a průměrný denní přesun auto-kolony se počítá asi na 500 km.

Nakládací a vykládací prostor se pozná podle vojska a automobilů, nahromaděných v těchto prostorech.

Stanice aut mohou být umístěny u samé autostrády nebo také v její blízkosti, ale obvykle vždy v obydleném místě.

Autostrády budou jistě chráněny nepohyblivým DPL (na stanicích), vlastní kolony pak za pohybu převozným DPL a KOPL.

Při volbě trati průzkumného letounu je třeba se vyhnout přelétávání železnic a jiných obydlených míst do 40—60 km od objektu průzkumu, neboť se tím může zhatit náhlé objevení nad cílem a průzkumu se mohou postavit v cestu překážky (hlásky stačí oznámit, že se objevil zpravodajský letoun).

VI. Průzkum soustřeďování a nástupu.

Tu je nutno věnovat zvláštní pozornost pohybu rychlých jednotek (motorisovaných jednotek a jezdeckta).

Místa vykládacích stanic se poznají dosti snadno nejen podle vlastního vykládání transportů, ale i podle pomocných opatření (vybudování dalších vykládacích ramp, příjezdných cest, skladů a p.).

Pozorným sledováním prací ve vykládacím prostoru je možno určit i prostor pro soustřeďování. Vojenské jednotky z prostoru soustřeďování obvykle odcházejí do nástupního prostoru pochodem. Pozorným sledováním pohybu kolon z vykládacího prostoru je možno pak určit prostor nástupní. Dobrá znalost taktiky nepřítele značně usnadní rychlejší rozřešení těchto otázek.

VII. Zvláštní požadavky na letecký průzkum.

Tyto požadavky lze krátce shrnout takto:

a) Při volbě taktických a technických způsobů průzkumu používat chytrosti a klamání, ale nepřipustit šablonovitost.

Nutno si připamatovat, že každá šablonovitost může být lehko pochopena nepřítelem, a při druhém nebo třetím letu se již objeví vážná obrana a podle okolností může být průzkum i překažen.

Je nutno využívat každé vtipné a klamavé myšlenky letců a pěstovat tuto dobrou vlastnost zpravodajských letců.

b) Při získání důležitých objevů rychle dodat zprávu na příslušná místa, a proto je třeba znát, komu především je třeba tyto zprávy hlásit. 4. července 1918 zpozoroval francouzský zpravodajský letec soustřeďování asi 1 německé divise v úzkém místě (defilé), ihned to oznámil a vzletnuvší bitevní letectvo skoro celou skupinu německé pěchoty zničilo. Takových příkladů ze světové války je dosti. Pohyblivost nynějších pozemních vojsk vyžaduje ovšem od zpravodajského letce ještě větší pozornosti v do-
dávání zjištěných zpráv.

c) Posádky letounů musí být velmi dobře spolu secvičeny, aby jim při letu nic neuniklo.

VIII. Zvláštní požadavky na štáby.

Počátek války je nejodpovědnější období. Je třeba se starat, aby každé úsilí dávalo skutečný výsledek. Bude-li snad později činnost letectva lehčí, na počátku války bude mít jistě značné ztráty. Průzkum a zvědy mají v tomto období důležitý význam.

Při organisování průzkumu je nutno vycházet z těchto předpokladů:

1) Možnost rychlého dodávání nejn nutnějších zpravodajských dat, rychlé zpracování a oznamování jich leteckým jednotkám, kterých se týkají.

Vždy je nutno pamatovat na to, že velmi dobré zprávy z průzkumu, ale pozdě zpracované, jsou často nepotřebné pro štáb, nehledě ani na letecké jednotky, pro které mohou být i nebezpečné, protože pro opožděné dodání mohou způsobit desorientaci ve zprávách.

Letecká hlášení musí být posádkou i v míru zpracována tak, aby bylo vidět nejen to, co se děje na zemi, ale i ve vzduchu. Je mnoho příkladů, kdy posádka nevěnující dostatek pozornosti vzduchu byla sestřelena stíhači nepřítele. Pozorování země a zároveň i vzduchu je nutno provádět při každém letu, každý zpozorovaný letoun má být pokládán za nepřátelský.

Ve skutečnosti práce štábů zpravodajského letectva nesmějí se obírat při zprávě letcem dodané jen potřebou štábu, nýbrž tyto zprávy musí být ihned oznámeny sousedním jednotkám bez ohledu na to, že budou později obsaženy ve zprávách o nepříteli.

2) Dobře promyslet centralisaci průzkumu (zvědů), aby bylo usměrněno úsilí o získání určitých zpráv. Jen plánovitost a určitost odpovědí na otázky, co třeba získat a jaká data jsou známa, dávají možnost ekonomického využití prostředků.

3) Účelné kontrolní opakované průzkumy, srovnávání zpráv a důkladné jich prostudování umožňují vyvarovat se falešným závěrům.

Potvrzování zpráv a jich srovnávání musí velitel průzkumné jednotky stále cvičit. Umět vybrat cenné zprávy z většího počtu zpráv a utvořit z nich správné závěry — to není lehká práce, jak si mnozí představují. Takového umění se dosáhne jen úporným a systematickým výcvikem.

4) Výměna zpráv mezi štáby a časté vzájemné informování má velký význam pro ekonomické využití daných prostředků.

Učit, nacvičovat a využívat jednotek zpravodajského letectva štábů vyšších jednotek a štábů leteckých zpravodajských jednotek je povinností nejen jejich velitelů, ale na prvním místě i velitelů vyšších jednotek.

Fln.