Štábní kapitán let. Václav Langer:

OPL. motorisovaných jednotek na pochodu.

Nové prostředky bojové přinášejí s sebou i nové úkoly k řešení jejich použití, obrany a utajení. Jedním z těchto úkolů jest otázka protiletadlové obrany motorisovaných jednotek na pochodu. Názory odborníků na tuto otázku jsou různé a často protichůdné. Řešení této otázky bude vyžadovat dalších diskusí a postupného vyjasnění jednotlivých otázek.

Podkladem mého článku bude diskuse v německém časopise Militär-Wochenblatt číslo 6 a 18 z roku 1936, „Fliegerabwehr aus der Kraftwagen-Marschkolonne".

Jistě nebude sporu o tom, že nejlepší obranou proti letadlům je pasivní obrana. Proto se budeme snažit, aby většina pochodů motorisova-

ných jednotek byla prováděna v noci. Noc nám pomůže pochod utajit před letectvem zpravodajským a tím i před letectvem bojovým.

Musí-li být pochod motorisované jednotky proveden ve dne, nutno volit sestavu co nejširší a zvětšit vzdálenost mezi jednotkami.

Využití přirozených masek ve dne — jak o tom uvažuje autor v MW. čís. 18/1936, na př. velkého lesa s hustými korunami stromů, lze si těžko představit pro vyšší jednotku vzhledem k délce jejího proudu. Je však výhodné pro samostatné malé jednotky.

Aktivní OPL. motorisovaných jednotek na pochodu:

Nejlepší obranou bude převaha stíhacího letectva. Zdá se skoro jisté, že vzdušná převaha v určitých údobích, na př. na přechodech, bude naprosto nezbytná.

Převaha stíhacího letectva může nás ochránit před letectvem zpravodajským i bojovým, ale přítomnost letectva stíhacího sama naši přítomnost prozrazuje.

Dělostřelectvo proti letadlům bude moci účinně zasáhnout rovněž jen při přechodech toků, v soutěskách a při zastávkách.

Kulomety proti letadlům se stanou za pochodu nejužívanější zbraní, která může vždy a ihned zasáhnout.

Zásadní otázkou pro motorisování jednotky při leteckém útoku je: Má jednotka při leteckém útoku jet dále, nebo dokonce zvýšit rychlost nebo má zastavit a bránit se?

Důvody mluví pro i proti. Nakonec rozhodne vždy situace a jako rozhodující důvod vidím: druh a stav použité komunikace.

Jsem pro pokračování v jízdě z následujících důvodů a předpokladů:

Motorisovaná jednotka je při zastavení i při uvádění v pohyb velmi těžkopádná. Improvisované zastávky, zvláště během leteckého útoku, mohou uvést celou jednotku v nepořádek. Náhodné nahromadění jednotek může být pak dobrým cílem pro letectvo.

Kulometná obrana proti letadlům musí být organisována předem. Vozy VKPL. musí být rozděleny v proudu a při leteckém útoku zajedou na volnou stranu silnice a aktivují obranu.

Jde-li o nálet s menších výšek, zahájí palbu i tělesová OPL. a střílí za jízdy. Jsou námitky, že tato střelba je mrháním střeliva, pro svou nepřesnost, že ohrožuje na přímých úsecích silnic zad jednotky při střelbě zpředu a opačně, že je možné zranění následujících vozů, zvláště při střelbě na velikou vzdálenost, při malém úhlu výstřelu a při drkotání vozu.

Jest jisté, že pravděpodobnost zásahu při střelbě z jedoucího vozu je menší než z vozu stojícího, nelze ji však nazvat mrháním střeliva pro tuto menší pravděpodobnost zásahu.

Ani ohrožení vlastní jednotky při obraně na přímočarých úsecích silnic — zadu, střílí-li čelo, a opačně — nemůže být důvodem k zastavení. Rozptyl při maximálním dostřelu (neboť střelba bude prováděna většinou okolo úhlu výstřelu 45°) je tak veliký a dopadová rychlost tak zmenšena, že toto nebezpečí je více jen theoretické. Ostatně tato otázka jest u VKPL. rozřešena tím, že střela po proletění určité dráhy letu vybuchuje.

Při náletech velmi nízkých — pod 250 m — nutno určit část tělesové obrany, která vyjede na volnou stranu silnice nebo, ještě lépe, mimo silnici a zahájí střelbu ze stojícího vozu. Nezůstane však stát déle, než

projede vlastní jednotka, a připojí se na konci, aby nebyly trhány organické svazky.

Zranění osádky vozů vlivem drkotání po nerovné silnici nebo smeknutí se střelce možno zamezit vhodnou konstrukcí podstavce kulometu, která nedovolí střelbu při malém náměru.

Praktickými zkouškami bylo zjištěno, že pochodující prapor pěchoty nestačí se při leteckém náletu rozptýlit.

Pro názornost uvedu několik dat, aby lépe vysvitlo, jak těžko by bylo spořádaně zastavit pochodující motorisovanou jednotku.

Nelze předpokládati, že by, kdykoli se objeví nepřátelští letci, zvláště jednotliví, byl dán povel k zastavení. Letoun lze pozorovat při výborných podmínkách pozorovacích na vzdálenost asi 6 až 7 km. V našem případě musíme vyloučit použití dalekohledů při jízdě. Rozpoznání státní příslušnosti letonu odhaduji na 4 km pro cvičené protiletecké pozorovatele.

Vzdálenost 4 km (od poznání státní příslušnosti) uletí letec při rychlosti 250 km/hod. za 59 sec,
300 km/hod. za 48 sec,
350 km/hod. za 41 sec,
400 km/hod. za 36 sec.

V daném čase, který se při leteckém útoku proti směru jízdy ještě zmenší, by bylo tedy nutno dát povel k zastavení, mužstvo by opouštělo vozy, aby se rozptýlilo a ukrylo, a kulometná obrana by zahájila palbu. Je zřejmé, že provedení za tak kritických časových podmínek vyžaduje naprosto iniciativního jednání.

Zatím co u motorisované vyšší jednotky bude útočeno na zad jednotky, nebude mít čelo o leteckém útoku potuchy. Při leteckém útoku na čelo proudu nutno očekávat sražení jednotek na zastavené čelo a takto natlačené jednotky staly by se vhodným cílem letců.

Jak budou provedeny letecké útoky a jaké jsou pravděpodobné výsledky těchto útoků?

Letecký útok bude nejvýhodněji proveden na přímočarých úsecích silnic buď ve směru jízdy nebo proti němu. Použito může být: palby kulometů, pum nebo obojího zároveň.

Při střelbě kulometů jde hlavně o střelbu pozorovatelů. Aby střelba byla účinná, musí být provedena s přízemních výšek pod 250 m. Jsem toho názoru, že tento způsob útoku bude výjimkou, a že převaha palby bude na straně obránce. Podmínky střelby jsou na obou stranách přibližně stejné a obránce má možnost využít všech svých kulometů.

Autor článku v MW. čís. 18, odpůrce v pokračování jízdy, se rozpisuje o pravděpodobnosti zásahu na kolonu, jedoucí ve směru a proti směru letu. Odvozuje na základě theorie „opravy střelce" a „opravy cíle", že pravděpodobnost zásahu je větší při souhlasných směrech, že roste při stoupající rychlosti motorových vozidel a že největší je při stejných rychlostech, a proto doporučuje zastavit. Přiznává, že „něco je pro pokračování v jízdě" při leteckých útocích proti směru jízdy, protože pravděpodobnost zásahu v tomto případě klesá.

Všimněme si však blíže způsobu provedení útoku, o němž autor mluví v svém článku dále a jenž odporuje užití této theorie pro daný případ. Převedeme-li opět potřebný čas a vzdálenosti na čísla, to je, jak autor uvedeného článku asi při těchto vývodech myslí, že by letecký střelec za-

měřoval jednotlivá vozidla při vlastní rychlosti 69 až 111 m/sec. a vzdálenosti vozů 50 m, klesla by prakticky pravděpodobnost zásahu na nulu. Letci nezbývá nic jiného než souvislá střelba na silnici, ať se cíl pohybuje kterýmkoli směrem nebo stojí. Při střelbě dvojkulometu a při kadenci 900 ran/min., vystřelí letec 30 ran/sec., to je při uvedených rychlostech 1 rána na každý 2.—3. m.

Nechci tím vyloučit možnost zamíření vůbec. Na př. na velitelské vozy, které jsou odlišného typu od vozů ostatních. Ty jistě budou jedinou úlohou vybraných střelců.

Závěr tohoto odstavce: Pravděpodobnost zásahu kulometné palby letce je prakticky vzhledem k provádění skoro stejná na kolonu, jedoucí ve směru letu nebo opačně, nebo stojící. Nelze jí tedy dokazovat ani správnost zastavení jízdy, ani pokračování v ní.

Letecký útok pumami: Předpokládám tříčlenné roje za sebou, bombardování řadou s různých výšek do 1000 m, podle okolností, bude-li použito i kulometů či ne. Pumy 20 až 50 kg na náraz a některé se zpožděním.

Jaká je pravděpodobnost zásahu jedné letky o 9 letounech při útoku na motorisovanou jednotku?

Pravděpodobné úchylky: $Ed = 35$ m, $ES = 30$ m.

Počet potřebných zásahů na 1 vůz 1 puma. Interval 0·5 sec., to je při uvedených rychlostech 35—56 m.

Cíl (rozměry vozu zvětšené o plochu, při níž může být ještě vůz účinně zasažen) : 20×20 m.

Pravděpodobnost, že bude zasažena přímá silnice v dohozu : 100%.

Pravděpodobnost, že bude zasažen vůz na této silnici : 16%.

Pravděpodobnost ve směru : 48%.

Je tedy pravděpodobno, že by celá letka zasáhla asi 3—4 vozy (18 pum u jednoho letounu), při použití pum 200 kg a 1—2 vozy při použití pum 50 kg.

S touž ztrátou však nutno počítat i v tom případě, že jednotka včas zastavila.

Nakonec uvedu důvody, které jsou uváděny proti pokračování v jízdě.

Zásah za jízdy může mít větší účinek na ztrátách lidí i materiálu.

Prasklá pneumatika — nutnost ihned se zastavit — se zmenší používáním dvojitých kol.

Zranění řidiče. Četl jsem, že nejvíce zranění řidičů ve Španělsku jest od střepin skla. Bude nutno uvažovat o tom, aby sklo bylo nahrazeno kovovými žaluziemi. Zraněného řidiče vystřídat spolujezdcem a pokračovat v jízdě.

Díry od dopadu pum se zpožděným výbuchem bude třeba objevit, jejich rozměry na dobrých silnicích nám to dovolí.

Nespornou výhodou zastavení je hodnotnější obrana a větší pravděpodobnost zásahu. Této výhody se však nezbavujeme, jen vozy k tomu určené, ale jednotka sama pokračuje v jízdě.

Útoky na okresních silnicích s mnoha zatáčkami a úzkých jsou cílem méně vhodným pro letce jak z důvodů již výše uvedených, tak hlavně vzhledem k snadnému nalezení cíle s překvapením.

Závěr: Jsem přesvědčen, že v jízdě nutno pokračovat i za cenu ztrát na osádce a materiálu, protože tyto ztráty nelze vyloučit ani při zastavení pohybu.

Zastavením pohybu dosáhl již letecký útok svého účelu: Zastavená jednotka nebude moci včas zasáhnout a její desorganisace je pravděpodobnější pro improvisaci zastávky.

Vzdálenost vozidel 50 m je dostatečnou zárukou před najetím na havarované vozidlo.

Denní pochody motorisovaných jednotek musí být zajištěny převahou ve vzduchu a pečlivou organisací pozemních prostředků obrany proti letadlům.

Jezdectvo u nás a v cizině.

Kapitán děl. Karel Gruncl:

Rakouská „rychlá divise".

V rámci programu reorganisace armády (stanoveného již v létě r. 1935) byla i v rakouské armádě organisována „rychlá divise". Jádro její bylo zprvu tvořeno jezdectvem a cyklisty, postupně byla však doplňována novými jednotkami různých zbraní. Organisaci „rychlé divise" umožnil jednak domácí velmi dobrý automobilní průmysl, jednak zkušenosti, které byly již získány při manévrech spolkové armády v roce 1930 s „rychlou brigádou". Mnoho poznatků pro organisaci „rychlé divise" získali Rakušané od svého souseda — od Italie.

Nynější organisace rakouské „rychlé divise":

velitelství, motorisovaný telegrafní prapor, prapor útočné vozby, lehká motorisovaná brigáda („Kraftfahrjägerbrigade") o 4 praporech, jezdecká brigáda o 2 jezdeckých plucích, motorisovaný dělostřelecký oddíl.

Prapor útočné vozby byl organisován již v srpnu 1935 a byl stále označován, jako „pokusná jednotka".

Prapor má velitelství, velitelskou rotu, rotu lehkých tanků, rotu obrněných automobilů a pomocnou rotu.

Velitelská rota má kromě jiných úkolů nyní vyzkoušeti motorisované káry, jichž má býti používáno pro dopravu těžkých zbraní rakouské pěchoty. Rota lehkých tanků má italské tanky „Fiat Ansaldo" vz. 1933, které se velmi dobře uplatnily v habešském tažení. Kromě nich jsou ovšem v rakouské armádě též tanky jiného typu. Obrněným jednotkám věnuje nyní rakouská armáda zvýšenou péči. Mnoho nových typů obrněných vozidel se zkouší a uplatňuje se snaha, aby obrněné jednotky měly hlavně vozidla domácího typu. U nových konstrukcí se přihlíží hlavně k hornatému rázu Rakouska.

Rota obrněných automobilů bude mít nyní vesměs osmikolové 12tunové obrněné vozy, které budou vyzbrojeny protitankovým dělem ráže 20 mm, 1 těžkým a 2 lehkými kulomety. Všech 8 kol u těchto vozů jest hnacích, čímž je umožněna značná rychlost vozidel na komunikacích — až 85 km za hod. 4 prapory „lehké motorisované brigády" jsou utvořeny z bývalých cyklistických praporů. Každý prapor má: velitelství, velitelskou rotu, k níž patří: četa obrněných automobilů (pro průzkum) o 3 vozidlech, minometná četa o 2 minometech, spojovací četa (materiál telefonní a radiotelegrafní), ženijní četa a štábní četa; dále 2 motorisované roty, z nichž každá má četu velitelskou a 3 čety střelecké, konečně motorisovanou kulometnou rotu, která má četu velitelskou, 3 čety kulometné, četu protiletadlových a protitankových kulometů a štábní četu.