

Pěchota u nás a v cizině.

Major pěch. Alois Moravec:

Přesun přeletem a seskok padákem jednotky letecké pěchoty.

Pod tímto názvem uveřejnil npor. Chevalier článek v La revue d'infanterie z července 1938.

Autor v úvodu praví, že novodobý konflikt započne bez vypovězení války, převapením, použitím všech prostředků a způsobů moderního boje; na konec bude to však pěchota, která bude mít poslední slovo v porážce nebo ve vítězství.

Pomalost pěchoty, nedostatek její strategické pružnosti a malý ofensivní účinek jejich zbraní způsobily, že pěchota sama začala uvažovat o svém novém uplatnění na bojišti. Motorisace a mechanisace vzkřísily však její sebedůvěru. Vždyť již Gallieniho taxíky dopomohly pěchotě k vítězství. Dnes je již pěchota přepravována letadly, s kterých, aby byl získán čas, seskakuje i s materiálem padáky na zemi.

I. Co lze očekávat v moderní válce od letecké pěchoty?

V této stati dává autor několik otázek a hned na ně odpovídá.

1. Může pěchota sama bez pomoci ostatních zbraní bojovat a zvítězit? Francouzské L'Instruction des Grandes unités a Règlement de l'infanterie, 2. díl, říká, že ano. Pěchota může v určitých případech, v určitém terénu, při určitých úkolech bojovat jen vlastními zbraněmi. Má přece své motorisované prostředky a své malé dělostřelectvo.

2. Lze v určité době převézt letadly dostatečný počet letecké pěchoty k splnění úkolu, který by byl úměrný rozsahu použitých prostředků?

Dejme příznivý, schematický příklad. Jednotka je vzdálena 100 km od místa, kde je předvídáno její použití. Disponujeme poněkud zastaralým typem letounů Potez 650, který je s to přesunout, aniž musí doplňovat pohonné hmoty, 12 vybrojených pěšáků na vzdálenost 1000 km; máme dvě letky neboli 12 letounů. Praktická rychlost letounu je 200 km/hod.; nebereme v úvahu čas potřebný k přistávání, nakládání a vykládání.

Cesta tam a zpět je $100 \times 2 = 200$ km dlouhá.

Počet letů $1000 : 200 = 5$; čas potřebný k jich provedení je $1000 : 200 = 5$ hodin. Za 5 hodin přesuneme tedy $12 \times 12 \times 5 = 720$ lidí, t. j. 4 roty letecké pěchoty.

Autor je však toho názoru, že není nejdůležitější přesunout 4 roty za 5 hodin, ale být s to vysadit za půl hodiny rotu letecké pěchoty na místo, kde má provést svůj úkol.

Lze mít za to, že bude sestrojen speciální letoun, který bude moci naložit 40 mužů neboli jednu úplnou četou. Nutno však uvážit, není-li nepřítelem více ohro-

žen transport sestavený z letounů velkých než z letounů malých. Taktéž je zřejmé, že terén pro přistání velkých letounů musí být mnohem příznivější.

3. Není nutné, aby měl letoun upravenou přistávací plochu? Bude vhodný terén pro přistání vždy v okolí místa, kde má převezena jednotka zasáhnout? Na tuto otázku dal odpověď padák.

II. Padák, skokan, seskok, nehody.

Padák.

Není jen přístrojem pro případ nebezpečí nebo akrobacie; je taktéž dopravním prostředkem.

Skokan.

Má dva padáky, jeden je pomocný. Zbraň, střelivo a náčiní je uloženo v koženém pouzdře, které je opatřeno silným koženým pásem. Pás je připevněn k padáku lanem 6 m dlouhým, uloženým ve zvláštní kapse. 50 m nad zemí skokan rozepne pás a padák k zemi. Pás a pouzdro visí pod skokanem, dopadne proto dříve na zemi a nebude mu překážet při přistání.

Seskok.

Skokan vyskočí, když letoun je ve výši 600—1000 m nad určeným místem. Letoun zpomalí let.

Seskok se děje prsy vpřed; nesnažit se zaujmout polohu těla jako při potápění.

Otevření padáku je samočinné (lano padáku je připoutáno k letounu) anebo podle vůle skokanovy, který ve vhodném okamžiku zatáhne za rukověť.

Při seskoku hromadném dojde k otvírání padáků podle vůle skokanovy.

Skokan může otevřít svůj padák ihned, jakmile opustí letoun, anebo teprve za několik vteřin. Po volném pádu asi 12 vteřin dosáhne tělo maximální rychlosti 180—200 km/hod., t. j. 45—50 m/vteř. Na konci této doby je náraz při otevření padáku dosti prudký, ale snesitelný, není-li skokan příliš zatížen. Jakmile je padák otevřen, klesá tělo rychlostí 5—6 m/vteř. podle atmosférických podmínek.

Nehody.

a) Neotevření padáku. Přihodí se zřídka; padák dobře složený se otevře vždy.

b) Nehody při přistání. Mohou to být pohmožděniny i zlomeniny údů. Zkušený skokan se vyhne nehodám i v špatném terénu a za nepříznivého počasí.

V manévrech v jihovýchodní Francii seskočilo 40 skokanů i s materiálem v neznámém terénu, šest z nich bylo zaneseno větrem nad les a všichni přistali bez nehody.

V nejnepríznivějším případě lze předpokládati 1—2% raněných a neschopných boje.

Seskok může být proveden ve dne i v noci.

Nebezpečím pro skokana jsou jen budovy, skály, sloupy, kolíky a p.

Hory a les umožní za jistých okolností zastření seskoku.

III. Shození materiálu padákem, zásobování padákem.

Materiál v ochranném pouzdru s padákem může být s letadla shozen. Ve zkouškách jsou nyní kovové tuby s padákem, v kterých jsou těžké předměty (kulomet, střelivo, patrony). Tuby mohou být upraveny na způsob pum.

Tohoto zařízení lze použít též při zásobování pozemních jednotek letectvem.

Italové za války v Habeši shodili 1700 tun různého materiálu, aby zásobili před-sunuté jednotky.

IV. Způsoby přesunů přeletem letecké pěchoty.

Pěchota musí být přesunuta na výhodné místo. Nejvýhodnější je, když se přesun přeletem děje pod jedním velitelem.

Tento velitel (pilot — pozorovatel) provede napřed průzkum přistávací plochy, přístupů k ní, okolí, charakteristických linií. Možno-li, vezme s sebou i velitele letecké pěchoty. Vyfotografuje přistávací plochu, aby umožnil důkladnou přípravu pozemního úkolu. Každý velitel podřízené jednotky musí mít mapu a snímek pásma činnosti.

Skupina letounů musí letět pohromadě (ne však těsně), aby bylo umožněno po přistání nebo po seskoku rychlé shromáždění jednotky letecké pěchoty.

V. Úkoly jednotky letecké pěchoty:

- udržet důležitá místa do příchodu jiných jednotek,
- uzavřít mezeru nebo zastavit obchvat vlastních jednotek nepřítelem,
- úder do týlu ustupujícího nepřítele,
- ničení v týlu nebo v zápolí nepřítele.

VI. Hrozící nebezpečí při přesunu letecké pěchoty.

Transport letecké pěchoty letadly je vydán nebezpečí útoku nepřátelských stíhačů. Musí se bránit vlastními zbraněmi nebo musí mít vlastní stíhače k ochraně. Lze uvažovat též o použití letecké pěchoty k obraně, bylo by však nutné sestrojiti zařízení umožňující upevnění jejich zbraní na letoun.

Autor dává dále několik jiných otázek.

Je výhodné letět s transportem letecké pěchoty ve velkých výškách anebo nízko nad zemí? Střední výšky jsou tak jako tak nebezpečné, protože transport bude brzo zpozorován a stane se cílem zbraní OPL a stíhačů. Transport poletí proto buď nízko nad zemí nebo zase naopak ve velké výšce. Který z obou způsobů bude zvolen, o tom rozhodne velitel transportu podle okolností.

Má transport letět ve dne či v noci? Nebezpečí nepřátelského útoku je v noci velmi malé, zato nesnáze letu a zejména přistání jsou veliké. Při transportu v noci bude muset letecká pěchota pro přistání na zemi použít padáků. Terén, nad kterým se provede seskok, musí být předem prozkoumán.

VII. Seskok padákem jednotky letecké pěchoty.

Po příletu do prostoru seskoku sestoupí letecký transport do výšky 600—1000 m, letouny se více seskupí, aby umožnily rychlejší shromáždění jednotky po seskoku na zemi. Není-li nutné proletět prostor seskoku podél jednoho z jeho rozměrů, letí letouny při seskoku proti větru, znají-li jeho směr. Rychlost letu zmenší, aby byl seskok usnadněn.

Dobře vycvičená četa letecké pěchoty (40 mužů) opustí letouny (3 Potez 650) asi ve 12 vteřinách; přistane v obdélníku 200 × 400 m.

Za jak dlouho je pohotova k boji jednotka letecké pěchoty, která seskočila s výše 1000 m?

K opuštění letounů je potřebí 12 vteřin.

$1000 : 6 = 170$ vteřin trvá sestup; uvolnění z padáku a dosažení velitele 40 vteř. Dohromady asi 220 vteř. neboli za 3½ minuty je jednotka pohotova k boji.

Je lépe seskakovat s malé či velké výše? Seskok s velké výšky by byl arci výhodnější pro letoun, neboť by byl méně snadno zpozorován a nepochybně méně vydán nebezpečí palby OPL. Avšak sestupující jednotka pěchoty by byla viděna se všech míst na horizontu.

Pro seskok s veliké výšky mohou být padáky opatřeny zařízením, které dovoluje zmenšit nosnou plochu padáku a dosáhnout rychlosti pádu až 15 m/vteř. Tímto zařízením, které se v Americe zkouší, dosáhne pěšák rychleji země. Přes to však se zdá, že seskok s malé výšky bude vždy výhodnější, neboť jednotka dopadne dříve k zemi a bude ji méně vidět z okolí. A potom není zaručeno, že přistávací

plocha bude vždy prosta nepříteli. Letecká pěchota musí být proto na zemi a pohotova k boji v době co nejkratší.

Útok velkých rozměrů na nepřátelské území, přistání letadel nebo seskok letecké pěchoty bude proveden pod ochranou bitevního letectva.

Zkušenosti z války ve Španělsku učí, že je potřeba cvičit skoky padákem s výšky 100—200 m.

V horách lze úplně zastříti seskok letecké pěchoty (údolí, náhorní rovina). Je lepší seskočit ve dne nebo v noci? Ve dne je seskok zajisté snadnější, ale za jistých okolností při transportu na nepřátelské území může být noční seskok velmi výhodný. Jednotka letecké pěchoty má v noci dost času, aby dokončila svou úlohu a vrátila se na místo předem určené pro přistání letadel, které ji za svítání v stanovenou hodinu naloží. K těmto akcím musí být vyslána jednotka v nejnútnejším počtu mužstva a materiálu.

VIII. Závěr.

V moderní válce každá převážená pěchota bude zajisté často pracovat s pěchotou leteckou, která je rychlejší a pružnější, a proto je potřeba zdokonalit dopravní prostředky a podmínky přesunů, zdokonalit zároveň podmínky seskoku jednotky letecké pěchoty a sestavit zařízení k shazování materiálu s letadel.

Leteckou pěchotu nutno pokládat za druh úderné jednotky, od které lze požadovat nebezpečné úkoly. Neobávat se nehod, které se mohou za manévru nebo při zkouškách přihodit. Tak bude postaveno taktické použití letecké pěchoty na pevné základy.

—il:

Cvičební řád pro cyklistické jednotky.

Po vydání všech dílů Cvičebního řádu pro pěchotu, které jsou základem výcviku všech jednotek pěchoty, řeší se cvičební řady i pro speciální jednotky pěchoty, cyklistické a motorisované. Pro první z nich byl již vydán Cvičební řád pro cyklistické jednotky, pro druhé bude vydán co nejdříve. Oba nové předpisy obsahují v podstatě jenom rozdíly proti zásadám vysloveným hlavně v předp. P-I-2.

Cvičební řád pro cyklistické jednotky pěchoty G-IX-2 je rozdělen na dva díly: „Pořadový výcvik“ a „Bojový výcvik“. V obou dílech se výcvik vztahuje na všechny cyklistické jednotky, které jsou ve svazu cyklistického praporu proti dosavadnímu předpisu, který se při jiném uspořádání látky vztahoval jen na výcvik cyklistické roty a cyklistické kulometné čety. Proto je rozsah nového předpisu v podstatě jiný a širší, což je odůvodněno pozměněnou organizací cyklistických jednotek a jinými dopravními prostředky hlavně u kulometných jednotek.

V 1. dílu předpisu jsou uvedeny hned na začátku „Po j m y, z n a č k y, z k r a t k y a z n a m e n í“ i pro 2. díl. Je to proto, aby tyto věci byly soustředěny na jednom místě a aby čtenář už na začátku byl obeznámen s jejich významem. Podstatnou část tohoto dílu zahrnuje v sobě výcvik v jízdě na kole za různých podmínek. Provádění pořadového výcviku je omezeno na nejnútnejší míru, aby se mohla věnovat větší část výcvikové doby vlastnímu poslání cyklistických jednotek, t. j. přípravě k boji.

V 2. dílu je vynecháno vše, co je shodné s výcvikem ostatní pěchoty, a proto předp. G-IX-2 poukazuje často na příslušné statí předpisu P-I-2. Výcvik pěších a kulometných cyklistických rot a cyklistického praporu je probírán na základních myšlenkách uvedených v člancích 164—168 a 177—180, jednajících o vlastnostech a způsobu boje cyklistických jednotek. Nejdůležitější z nich jsou:

„Podstatným znakem cyklistických jednotek je jejich rychlost na malé a pohyblivost na velké vzdálenosti.“

„Cyklistické jednotky mohou zahájit boj s překvapením a samostatně, rychle měnit směr i sestavu, nepozorovaně, co nejpozději a přece včas boj přerušit a v ne-dlouhé době bojovat znovu i na místě dosti vzdáleném.“

„Závislost na dopravních prostředcích nutí velitele starat se v boji neustále o jejich přesun.“

„Čím lépe je vycvičena cyklistická jednotka v jízdě na špatných cestách a na-
příč terénem, tím více se přiblíží ve využívání terénu pěchotě, při zachování své
rychlosti a pohyblivosti a výhod z toho plynoucích.“

Rozdělení látky ve 2. díle je shodné s předp. P-I-2, jemuž se předp. G-IX-2 při-
způsobuje i svým slohem a celkovou vnější úpravou.

Literární přehled.

Plk. amer. arm. George C. Mar-
shall: **Pěchota v boji**. I. díl. Přeložil
pplk. gšt. Bohuslav Procházka. S před-
mluvou arm. gen. Ludvíka Krejčího
1938. Vydal Svaz čs. důstojnictva jako
I. svazek nové své edice „Ostraha“. Stran
135 a 12 příloh s četnými situačními ná-
črtky. Cena 15 Kč.

Tato knížka úhledného kapesního for-
mátu připomíná podobnou německou
práci, o níž jsem zde nedávno referoval.
Úmyslem autorovým a metodickým uspo-
řádáním látky se podobá hodně knize
pplk. Rommela „Infanterie greift an“
(Vojenské rozhledy, r. XVIII, str. 1207),
předčí ji však daleko svým zpracováním.

Na četných příkladech ze situací svě-
tové války, zvláště menších pěších jed-
notek, ukazuje se mladým velitelům
cesta k velitelskému umění. Je to zá-
roveň ukázka práce amerického pěchot-
ního učiliště, a srovnáme-li s ní dřívě
vedenou knihu německou, snadno po-
známe značné rozdíly v mentalitě obou
velitelských sborů. Proti doktrinářství a
formalismu německého autora zjistíme tu
jednoduchost v situacích, racionální je-
jich hodnocení a odvahu osobitě odváž-
ných řešení. Každá situace je málo slovy
jasně podána i vysvětlena v duchu slov
maršála Foché, které autor sám cituje:
„Na bojišti není kdy ztrácet čas hlubo-
kým přemítáním. Je třeba prostě vyko-
nat, co situace právě vyžaduje.“

Autor zvolil několik základních tak-
tických pravidel a hesel a seskupil kolem
nich své příklady z válečných zkušeností
hlavně amerických vojsk; využívá však i

anglických, francouzských a německých
příkladů a u každého cituje řešení a prae-
men; ke všem má jednoduchý, ale plně
vyhovující situační náčrt.

Poukazuji na titulní hesla jednotli-
vých kapitol: nejistota, jednoduchost,
zásady vojenského umění, překvapení,
pohyblivost, význam terénu, slavné činy,
odhodlanost, optimismus a vytrvalost;
forma rozkazů, vydávání protichůdných
rozkazů a vykonávání dozoru na provede-
ní. Jsou to jednak důležité taktické zá-
sady platné všeobecně bez ohledu na
druh zbraně, jednak jsou to však i důle-
žité psychologické momenty bojových si-
tuací. Obě stránky autor účelně spojuje
a objasňuje, nelze je od sebe oddělovat;
boj je veden lidmi.

Metodika autorova ve všech kapito-
lách úzkostlivě vynechává každé theore-
tisoání a dává přednost praktickému
pojetí a využití. Autor uvádí každou stať
stručnou základní poučkou, již definuje
tu onu taktickou zásadu, dokládá ji pak
několika příklady z války (ideálně struč-
ným jejich popisem), ke každému příkla-
du připojuje rozbor a na konec kapitoly
vyvozuje společný závěr pro studovanou
taktickou zásadu.

Náčelník hlavního štábu arm. gen.
Ludvík Krejčí napsal v své předmluvě:
„Naši mladí důstojníci najdou v knize
cenná poučení, která jim mohou do jisté
míry nahradit nedostatek vlastních vá-
lečných zkušeností.“ Je to dozajista nej-
lepší doporučení knihy všem aktivním
a záložním důstojníkům. J. B.