

Činnost 1. letecké rakouské setniny na srbské a ruské frontě na počátku světové války.

Vzpomínky na mou první leteckou činnost a poznatky, o nichž se chci v tomto pojednání krátce zmíniti, spadají do doby ke konci měsíce července v roce 1914, kdy Rakousko vypovědělo válku Srbsku a provedlo částečnou mobilisaci, jíž bylo tehdy mobilisováno 5 rak. arm. sborů, a pak do doby všeobecné mobilisace a prvních bojů na ruské frontě.

V době částečné mobilisace bylo velitelství rakouského letectva v arse-nále ve Vídni a odtamtud vyšel popud k zřízení 1. let. rak. setniny. Velite-lem této 1. let. setniny byl ustanoven npor. Smetana (nynější čs. plk. p. p. l. v. v.), jenž ve Vídni dostal od vel. rak. letectva rozkaz odjeti do Fischamendu a tam sestaviti let. setninu, která pak se měla odebrati na srbskou frontu.

K této let. setnině byl jsem přidělen po absolvování pozorovatelského kursu, v němž jsem právě dokončil teoretický výcvik. Hlavní důvod mého přidělení k let. setnině byl, že jsem znal zacházení s kulometem „Schwarzlose“ a že jsem se přihlásil, když byli frekventanti onoho kursu na tuto znalost dotazováni. Praktický výcvik jsem absolvoval jenom zběžně něko-lika orientačními lety nad letištěm ve V. N. Městě a 2 přelety z V. N. Města do Fischamendu, před samým pak odjezdem let. setniny na frontu jsem

absolvoval ještě dva vzlety ve volném balonu typu „Hergessel“ (700 m³) nad Vídní, při nichž jsem byl poučen o orientaci. Po absolvování tohoto kursu nedostalo se frekventantům již žádných vědomostí praktických o fotografování, střelbě a kompasu.

Pozorovatelský kurs byl zřízen výnosem min. války, avšak pro významné politické události, které tehdy za sebou rychle následovaly (zavraždění Ferdinanda d'Este v Sarajevě atd.), nemohl být tento kurs podle propozic ministerstva války ukončen. Bylo již třeba důstojníků pro 1. leteckou setninu a tak se stalo, že žáci kursu měli možnost osvojit si jen výcvik teoretický a na praktický výcvik již času nezbylo; praxi a zkušenost získali si pak tito důstojníci teprve na frontě.

Sestavená 1. let. setnina měla 6 letounů typu Brandenburg o 100 ks. a několik set barelů benzinu a oleje. Rozložený letoun se převážel na jednom trupovém a na jednom křídlovém voze, taženém dvojspřežím těžkých koní. Na převážení benzinu měla setnina najatý určitý počet selských vozů, tažených rovněž těžkými koňmi. Setnina měla celkem 90 koní, z nichž asi 50 koní bylo těžkých. U setniny byl pro každý letoun 1 důstojník-pozorovatel a 1 důstojník-pilot. Technickou službu u setniny vykonával technický důstojník. Z pomocného mužstva, jehož bylo asi 200 mužů, připadal největší počet na vozy.

Přesun takto sestavené 1. let. setniny byl proveden po železnici z Fischamendu do Pancsové. S letouny se nepřeletávalo, nýbrž byly rovněž dopraveny po železnici.

Rozložené letouny, naložené na křídlových a trupových vozech, barely s pohonnými hmotami a ostatní let. materiál, naložený na selských vozech, byly dopraveny na nádraží ve Fischamendu (asi 20 km na vjv. od Vídně na řece Fischa) a tam naloženy na nákladní žel. vozy. Při nakládání bylo pamatováno na opatření proti požáru, lehce vznětlivé součástky, jako letouny a benzin, byly naloženy dále od lokomotivy a na každém otevřeném voze byly připraveny konve s vodou, aby mohl být vzniklý požár ihned uhašen.

Koně byli dopravováni jiným vlakem a to po odjezdu transportu s letouny a materiálem. Úkol důstojníka poz. letce, kterému bylo svěřeno řízení transportu koní, byl velmi nesnadný, neboť koním vůbec nerozuměl, vozkové a pomocné mužstvo bylo převážně národnosti maďarské, německy nerozumělo a on jinou řeč neovládal.

Transport s letouny a materiálem dojel do Pancsové (na levém břehu Temeše, asi 5 km na sever od jejího ústí do Dunaje) po 2 dnech a 3 nocích. Transport jel z Fischamendu přes Budapešť a Szegedin do Pancsové, kterážto trať je 550 km dlouhá. Transport koní dojel až za dva dni po příjezdu transportu s materiálem, takže po celé dva dni jsme byli nuceni nečinně čekat na nádraží v Pancsové.

Při vykládání koní, s nimiž byla největší starost, se zjistilo, že asi 8 koní je chromých. Poněvadž otázka odsunu a léčení koní nebyla u let. setniny pro začátek války nijak řešena, byli koně ponecháni u starosty v Pancsové.

Ještě před odjezdem transportu odjel velitel setniny s 1 důstojníkem osobním autem, které měl velitel let. setniny k dispozici, z Fischamendu na rakousko-srbské hranice směrem k Pancsové s úkolem, aby vyhledali letiště a zajistili ubytování let. setniny: byl to vlastně nynější ubytovací sled setniny. Vyhlédnuté jimi letiště bylo hned u nádraží v Pancsové a rozkládalo

se na velkém pastvisku (puszta), přistávací plocha byla rovná, měkká — přímo ideální. Vykládání letounů, materiálu a stavění stanů na letišti trvalo od rána až do odpoledne.

Vozba let. setniny byla seskupena do několika pravidelných obdélníků, v nichž byly vozy po vynětí ojí sraženy těsně k sobě, a v takto vzniklém vnitřním prostoru byli koně uvázáni k vozům a ponecháni pod širým nebem. V téměř prostoru pod stany, zhotovenými ze stanových dílců, se ubytovali i vozkové, aby měli koně po ruce. Ostatní mužstvo a důstojníci byli ubytováni ve vesnici, kromě mužstva strážní služby na letišti, které střežilo letounové stany a letecký materiál.

Letouny nebyly vyzbrojeny ničím, co by se hodilo pro nějakou leteckou činnost. Pamatuji si jen, že jsem před odjezdem setniny převzal v arsenále součástky kulometu „Schwarzlose“ a ty že byly naloženy na lehké auto a dopraveny do Fischamendu. Za jízdy vlakem se uvažovalo, k jakým úkolům by se dalo kulometů použít, a došlo se k tomu názoru, že se jich použije k obraně letiště. Já pak jsem dostal úkol přemýšlet o tom, jak by se dal kulomet umístiti v sedadle pro pozorovatele. Dal jsem vyříznouti otvor v podlaze u pozorovatele a kulomet upevniti silnými svorkami na okraje výrezu, takže visel kolmo dolů. Kulometem nebylo lze pohybovati do stran, nýbrž pouze vertikálně dopředu a dozadu. Mířidel bylo použito beze změn a mířilo se jimi jako při střelbě pozemní. Zda se takto upevněnými kulometry dosáhlo nějakých výsledků, nevím. Domnívám se však, že žádných.

První lety, které let. setnina prováděla, byly zpravodajské a orientační; byly to velmi krátké, více nebo méně pokusné lety nad rakousko-srbským pohraničím v úseku 5. arm. sboru generála Krausse.

I já jako pozorovatel jsem vykonal s npor. pilotem Stojsovlovičem jeden takový let do onoho pohraničí, avšak toliko jeden, neboť již při tomto prvním leteckém pokuse jsme se pro zkřížení kormidel po chybném manévru zřítili s malé výše vývrtkou na naše území a zranění byli jsme odvezeni do nemocnice v Zemuni. Odtamtud jsme se asi po 14 dnech vrátili zpět k let. setnině.

Činnost let. setniny v úseku 5. arm. sboru proti frontě srbské netrvala dlouho. Hned v den vyhlášení všeobecné mobilisace začátkem srpna dostala let. setnina rozkaz přesunout se na haličskou frontu do prostoru Stanislawów, kamž velitel setniny jel autem dva dni napřed vyhledat vhodnou plochu pro letiště. Přesun vlakem na toto nové letiště trval dva dni.

Na letišti Stanislawów však let. setnina nezahájila žádnou činnost, neboť sotva vyložila a postavila stany, dostala rozkaz přemístiti se do východnější části Haliče, do prostoru Czortków.

V okolí Czortkova se tehdy koncentrovaly 2 jezdecké divise, 1. honvédska jezd. divise (4 pluky) pod velením generála Ffloreicha a 2. rak. jezd. divise pod velením gen. Póthéanyho.

Pro obě tyto jezdecké divise vykonávala 1. let. setnina zvědnou činnost, byly to vlastně nynější přezvědy jezdeckta a letectva. Získané zprávy o nepříteli se tehdy neshazovaly s letounů, nýbrž každý pozorovatel je po přistání osobně dodal veliteli, pro kterého pracoval.

Vykonal jsem tam 2 zvědné lety s npor. Schwabem, a to z letiště Czortków přes Skala do Ukrajiny na Skolinjany až k železničnímu uzlu Žmerinka, kde se křižují železniční trati od Lwowa na Oděsu a od Černovic do Kijeva; tyto lety byly asi 100 km dlouhé. Tehdy vědělo rakouské velení, že velitelství ruské jižní armády gen. Ivanova bylo s počátku ve Žmerince,

a proto byla převážná letecká činnost soustředěna do prostoru u Žmerinky. I na této ruské frontě vykonávala let. setnina pouze převědy a kulometů zamontovaných v letounech nepoužila nikde k střelbě na pozemní cíle.

Za převážné činnosti let. setniny ve prospěch uvedených dvou jezdeckých divísi byl zjištěn čilý ruch na železnicích i na ostatních komunikacích, směřujících od Žmerinky směrem na Skolinjany, a zvláště pak zjištěny velké masy ruského jezdeckva a pěchoty, soustředěné v okolí Skolinjan.

Proti těmto zjištěným ruským vojskům nastoupily obě rakouské jezd. divise, z nichž 1. honvédská gen. Froricha přímo proti Skolinjanům, a střetly se pak v boji s ruským jezdecktvem.

Vylíčení další činnosti let. setniny nebylo mým úmyslem. Chtěl jsem jen nastínit zřízení 1. let. setniny rakouské v době mobilisace, způsob jejího přesunu a její počáteční činnost na začátku války na srbské i ruské frontě.

Z cizích revuí.

REVUE DES FORCES AERIENNES, leden—březen 1932.

Vojenský letoun v Indočíně. Kapitán Auphan.

Studie o technických zvláštnostech a podmínkách leteckého materiálu, přizpůsobeního použití ve zvláštních poměrech této francouzské kolonie. Země tato má nedostatek komunikací pozemních i přírodních letišť. Klimaticky je velmi nepříznivá pro svou značnou mlhavost a stálou nadprůměrnou vlhkost.

Velmi zajímavá technická studie, která bude zajímat obzvláště letce, pracující v klimatických poměrech kolonií.

Stíhací jednomístný či dvojímístný letoun?

Pojednání, které je vlastně pokračováním diskuse o tomto ožehavém a zajímavém námětu, jež byla již otištěna v říjnovém a prosincovém čísle R. F. Ae. z r. 1931. Technické pokroky od roku 1918 daleko ještě nepřivedly k rozřešení této otázky. Studie se skládá z dvou článků, které si nečiní také nároků na řešení, ba spíše přispívají k novému rozvíření otázky. Jeden článek je od kapit. Koechlin-Schwartzte o anglickém a italském pojetí stíhacího letectva a druhý je z pera generála Voisina o německých stíhacích dvojímístných letounech za války 1914—1918. V první studii dokazuje autor podle voj. leteckého tisku dotčených zemí, že Italie je toho názoru, že jednomístník je ideální stíhací stroj, kdežto Angličané mají snahu ponechat jej pouze letectvu lodních letišť (porte-avions), pro letectvo normální dávají však přednost dvojímístníku. Generál Voisin ve své studii o německých dvojímístných stíhacích strojích ukazuje jejich výhody i nevýhody a v závěru velmi výstižně tvrdí, že dvojímístník nepředčí ve stíhání jednomístníky, ale v boji je doplňuje a v praxi že byly velmi vhodné zařazené do hlídek stíhacích jednomístníků.

Problém světelného vytyčení cesty. Ing. chef. let. Franck.

Pečlivá studie otázky, která vzhledem k vzrůstajícímu se rozvoji zvláště civilního letectva, naléhá již na konečné řešení.