

Automobilisování polního dělostřelectva.

Automobilní potah se ustálil u dělostřelectva v době, kdy technika sestrojila děla mohutných ráží, a zdomácněl postupně u všech ráží těžkého dělostřelectva, neboť byl za daných okolností nejvhodnějším prostředkem při řešení pohyblivosti tohoto dělostřelectva.

Nyní jest „automobilní baterie“ totožná s „těžkou baterií“. V našich služebních předpisech se užívá také těchto názvů střídavě, ačkoli lze již dnes předvídati, že budoucnost si vyžádá přesného specialisování názvu „automobilní“.

Není úkolem těchto řádků, zabývat se podrobněji otázkou automobilní dopravy u těžkého dělostřelectva, kde okolnosti prostě diktovaly toto řešení. Technika, a to zvláště na poli automobilismu, kráčí kupředu a nadhazuje dnes otázku, nahraditi automobilním potahem i koňský potah lehkého a hrubého dělostřelectva. Přiznal-li jsem automobilnímu potahu u těžkého dělostřelectva a priori nutnost a účelnost, pak nelze tak učiniti u lehkého a hrubého dělostřelectva, nýbrž nutno uvážiti před konečným řešením co nejbědlivěji všechny okolnosti, protože jde o otázku neobyčejně důležitou a o věc velikého významu.

Při dalších úvahách vyřaďuji předem otázku nutnosti, která v armádě naší republiky nerozhoduje, ačkoli je známo, že na př. za světové války rakousko-uherská vojenská správa byla nucena pro všeobecný nedostatek koní a jich špatný stav, způsobený nedostatkem krmiva, zabývat se otázkou automobilisace lehkého a hrubého dělostřelectva.

Pokud jde o účelnost, rozhodují povšechně tyto tři činitelé: stránka operativní neboli čistě vojenská, stránka technická a stránka hospodářská.

Stat' operativní.

Povšimněme si se stanoviska operativního hlavního rozdílu mezi divisním dělostřelectvem a dělostřelectvem armádním, a to v jejich pohyblivosti, při čemž pro jednoduchost označuji taktickou pohyblivostí možnost sledovati bojující jednotky v boji a strategickou pohyblivostí pohyblivost v mezích operací vůbec.

U divisního dělostřelectva klademe největší váhu na pohyblivost taktickou, tedy na pohyb v boji, na pohyb z valné části mimo

dobré cesty. Strategickou pohyblivost nutno zde posuzovati jen s hlediska, že divisní dělostřelectvo jako část bojující divise koná své pochody téměř vždy jen s ostatními částmi, hlavně s pěchotou. Jeho pohyblivost strategická nemusí tedy nikterak převyšovati strategické pohyblivosti pěchoty.

Že v tomto případě lehké a hrubé dělostřelectvo s koňským potahem úplně dostojí ve svém úkolu, je nade vší pochybnost. Účelnost záměny potahu koňského potahem automobilním není nikterak dokázána a je, hledíc k vyvrcholující důležitosti taktické pohyblivosti, dokonce pochybná. Toto stanovisko nevyvrátí při dnešním stavu automobilismu ani nejhouževnatější jeho zástupce, a tvrdí-li dnes někdo, že speciální automobilní vozidlo dokáže při pohybu mimo cesty totéž, co dokáže vozidlo s koňským potahem, ba i více, má snad v 99 případech pravdu, stý případ však jej přece zklame.

A nyní k lehkému a hrubému dělostřelectvu armádnímu. Zde vstupuje do popředí strategická pohyblivost a je nezbytná v míře co největší. Vedle rychlosti nabývá zvláštního významu vytrvalost na pochodech, neboť tato musí býti přední vlastností armádního dělostřelectva, zvláště důležitého pro naši armádu. Zde hledíme těžiště celé otázky a zde právě dospějeme k přesvědčení, které odmítá koňský potah a žádá jako jediný účelný potah — potah automobilní.

Kůň pochoduje svou dobu, motor jde nepřetržitě. Armádní dělostřelectvo, odkázané při přesunech vždy jen na sebe, zvětší svůj akční radius, je-li automobilisováno; usnadní tím velitelům kombinaci s prostorem a časem a rozšíří tím i možnost úspěchu.

A abychom nenechali ani taktickou pohyblivost této části dělostřelectva nepovšimnutu, vracím se k onomu stému případu, kde koňský potah dokázal to, čeho automobilní nedokázal. Armádní dělostřelectvo však již pro okolnosti, za jakých bude zasazeno do boje, se tomuto stému případu lehce vyhne; rovněž tak může učiniti, i kdyby těchto případů bylo snad i více.

Že jinak automobilní potah v tomto případě vyhovuje i taktickou pohyblivostí, o tom promluví v technické stati. Zde chci jen opakovati, že po stránce operativní, tedy čistě vojenské, je nejen účelné, nýbrž i svrchovaně žádoucí, aby lehké a hrubé dělostřelectvo armádní bylo automobilisováno.

Stat' technická.

Řešíme-li automobilní potah polních děl, vyžadují úvahy tažné vozy, jež nahradí buďto jen spřežení, dopravují tedy dělo i s kolesnou nebo táhnou jen dělo, nahrazují proto jak spřežení, tak i kolesnu. Tažné vozy musí býti v tomto případě zařízeny pro dopravu obsluhy a střeliva, jež se dopravují jinak na kolesně. Tažnými vozy mohou býti buď traktory nebo katerpiláry. Pro úplnost buď zde také uvedeno, že tak zvaná „děla na autech“ jsou dnes věci již obytnou pro nepatrnou pohyblivost taktickou.

Technice jest tedy dáno dostatečně široké pole pro řešení otázky. S hlediska vojenského omezují je dvěma činiteli, a to požadavkem určité maximální rychlosti a váhy vozidla. Největší spolehlivost typu pak rozhoduje.

Co do rychlosti mají požadavky svou hranici, neboť nelze dělostřeleckého materiálu vzhledem k jeho konstrukci vydati otřesům

při jízdě s velikou rychlostí. Mezníkem je rychlost 22 km. Tuto možno pokládati za maximum, rovnající se pohybu děla ve cvalu, tedy v ruchu, užívaném jen v případech výjimečných, na krátkou vzdálenost a při úplně způsobilé půdě.

Dalším mezníkem je rychlost 13 km, rovnající se pohybu děla v ostrém klusu, rychlost se stanoviska vojenského dostatečně veliká a nemající nepochybně nepříznivý vliv na konstrukci materiálu.

Minimální hranici možno uvést číslíci 6 km.

Požadavek vojenské správy bude se tedy pohybovati mezi číslíci 6 a 22 km.

Co do maximální váhy vozidla nebude lze překročiti váhy 30 q, maximálního to zatížení válečných mostů.

Spolehlivost vozidla nutno posuzovati přirovnáním s vozidlem taženým koňmi, a to se stanoviska taktické pohyblivosti. V tomto směru si získala naše vojenská správa dosavad dostatečné zkušenosti, pokud jde o traktory. Jsou to jednak malé traktory dvoukolové, mezi nimiž vyniká typ „Tap“ (dvoucyldrový motor o 22 až 25 HP., celková váha vozidla 19 q), jednak malé traktory čtyřkolové, jejichž nejpřednějším reprezentantem je traktor firmy „La Mottomeccanica, Brevetti inž. Pavesi, akc. spol.“, typu „P 4“ (čtyřkolový pohon, dvoucyldrový motor o 25 HP., celková váha vozidla 24 q).

První typ zasluhuje úvahy jen tehdy, bude-li ponechána kolesna, čímž je toto vozidlo již v nevýhodě proti traktoru čtyřkolovému, jehož lze použiti jak s kolesnou, tak i bez ní. Vynecháním kolesny se stává vozidlo beze vší pochyby pohyblivějším, pochodové proudy se zkrátí a konečně se ušetří i náklad na kolesnu.

Pokud jde o katerpiláry, nemáme ještě vlastních zkušeností. Jistě však mají katerpiláry značné výhody proti malým traktorům (veliká výkonnost při dosti malé celkové váze a velmi malé specifické zatížení, čímž snadno překonávají všechny překážky a nezapadají v žádné půdě), vedle vážných nevýhod (malá maximální rychlost a choulostivost plazivých řetězů). Důležité je zde také to, že naše automobilní továrny podobných vozidel ještě nevyráběly.

Vojenská správa chce získati vlastní zkušenosti i s tímto druhem automobilního vozidla, při čemž bude nám asi vzorem katerpilár, zavedený již v americké armádě, nebo také podobný, avšak lehčí.

Stat' hospodářská.

Výhody s hlediska vojenského a technického zůstanou nevyužity, nebude-li hospodářský argument dostatečný a přesvědčivý, neboli jinak řečeno, nebude-li automobilní potah lacinější potahu koňského. Označuji proto argument ten úmyslně, ať právem či neprávem, jako rozhodujícího činitele, neboť bývá uváděn v diskusích s oblibou těmi, jímž hledisko vojenské a technické prostě nestačí.

Stanovisko to ztotožňuje se konečně i se stanoviskem vojenské správy. Bude-li automobilní potah lacinější, je to jen v jejím zájmu.

Po stránce hospodářské je věc poněkud složitější, neboť souvisí úzce s technickým řešením. Zde vypočtu jen stručně okolnosti, které mají přímý vliv a význam.

Peněžní náklad na malý traktor je menší nákladu na kolesnu a šestispréžení s postroji. Nechci tvrditi, bude-li tomu také tak u ko-

nečného vzoru, přizpůsobeného potřebám vojenským, zvláště tehdy, bude-li výroba vozidla monopolem jen jedné továrny. Vedle nákladu na pořízení je však i udržování traktoru, který potřebuje provozné hmoty, jen když pracuje, daleko levnější než vydržování šesti koní. Uvážíme-li konečně, že u traktorů možno přihlížeti k amortizační době 20 let, u koní pak nejvýše 10 let, je celková úspora peněžní zřejmá.

Vedle úspory peněžní je pro vojenskou správu stejně důležitá i úspora personálu. K obsluze šestispřežení je třeba tři jezdců, k obsluze traktoru jednoho řidiče.

Dosavad vylíčené okolnosti vystihují stav jen potud, pokud máme na mysli mírovou potřebu těchto vozidel. Vedle této nutno však zajistiti i augmentační zásoby k doplnění jednotek na válečný počet. Podrobný výpočet přesvědčí nás i zde, že náklady na automobilní vozidla zůstávají za náklady za augmentační zásoby jednotek s koňským potahem, přesto že u těchto se nečítá náklad na koně, kteří se zakoupí teprve za mobilisace.

Náklady na vydržování mobilizačních zásob automobilních vozidel by byly ovšem menší, ba nepatrné, kdyby šlo o vozidlo běžného typu, tedy o vozidlo, jež je v používání soukromém (u zemědělců a pod.). O to však neběží, neboť vozidla běžných typů nevyhovují vojenským potřebám a musila by jim býti se značným nákladem přizpůsobena.

Z obdobných důvodů nemohou býti náklady sníženy tím, že by vojenská správa propůjčovala svá vozidla k soukromému užívání.

Tímto pojednáním není nikterak vyčerpán soubor otázek, týkajících se automobilisace lehkého a hrubého dělostřelectva. Není to také účelem těchto řádků, rovněž tak jako nebylo úmyslem, podati jistý názor o té věci; bylo by to jen uplatňováním osobních názorů. Jde mi pouze o to, abych zde informoval nejširší kruhy našich čtenářů o stavu věci, která pro svůj význam vyžaduje všestranného porozumění.
