

Technické zbraně u nás a v cizině.

Bríg. gen. G. Cardona:

Železniční a automobilní manévr ve válce.

Autor v uvedeném článku zkoumá všeobecné podmínky, přednosti a nevýhody různých dopravních prostředků, a to železnic, automobilů, trénů s koňským potahem a soumarů. Dále se všeobecně zmiňuje o železničním manévru, ale hlavně se podrobně zabývá velkými přesuny na motorových vozidlech.

Největší obtíží při velkých železničních transportech je nutnost rozsáhlých příprav daleko od prostorů použití (shromáždění a sestavení vlaků), dále vázání manévru na kapacitu železniční sítě a nakládacích a vykládacích stanic a snadná zranitelnost. Podobné operace jsou možné jen daleko od nepřítele a mají zpravidla strategický ráz — byl to na př. německý převoz dvou armádních sborů na 150 vlcích na východní frontu po zahájení operací v r. 1914, nebo v Itálii v květnu 1916 transport pěti armádních sborů a dvou jezdeckých divisí (430 vlaků, mimo to i automobily) k Vicenze k zastavení rakouské ofensivy v jižním Tyrolsku.

Naproti tomu lze provést automobilní manévry v blízkosti nepřítele — třebaže je to značně obtížná operace — a jeho účelem může být:

rychlé obsazení určitých prostorů, zesílení vlastních vojsk, nebo rychlé vyplnění mezery,

- krytí ohroženého boku,
- ohrožení nebo obchvat nepřátelského křídla,
- přesun záloh buď vpřed aneb vzad (aby nebyly předčasně zasazeny),
- pronásledování nepřítele, obsadíme-li místa přechodu dříve než nepřítel.

Pro podobné strategické transporty blízko nepřítele je však třeba — mimo vlastní dopravu — pečovat o zajištění vyšší jednotky, dále o možnostech jejího zasazení ihned po vyložení, zásobování a odsuny. Proto pokládá autor za nutné organizovat nebo připravit organizaci automobilních jednotek, typovaných na př. pro dopravu jedné pěší divise za předpokladu, že hipické zbraně a trény divise pochoduji vlastním ruchem v druhém sledu. Tuto svou myšlenku podává jen jako námět k diskusi, a podrobně se jí nezabývá.

Taková „automobilní divise“ by měla obsahovati:

velitelství divise,

dopravní prostředky pro vojska a zásoby — asi 1200 až 1300 automobilů (v to^{1/20} zálohy vozidel), z nichž zhruba 20 autobusů, 600 automobilů pro mužstvo, 300 automobilů pro koně nehipických zbraní a 300 automobilů na materiál),

rychlé jednotky (tanky, obrněné automobily), pěchotu a protiletadlové dělostřelectvo na autech — určené k zajištění transportu a vykládání,

ženijní vojsko na automobilech pro technické zajištění silnic,

polní dělostřelectvo, vezené nebo tažené auty k podpoře zasazené převážené vyšší jednotky,

nutné částice různých služeb.

Podle potřeby by pracovalo spolu letectvo, cyklisté a jezdeckto.

Zajištění převozu této divise bude prováděno vyhledáváním zpráv jednak přezvědnými oddíly (cyklisté, jezdeckto s obrněnými automobily, zesílené podle potřeby pěchotou na autech), vyslanými na velké vzdálenosti (70–80 km) a pracujícími spolu s letectvem, jednak zajišťovacími oddíly (předvoj, bočné voje a zadní voj). Předvoj, složený z rychlých jednotek pěchoty na autech s dělostřelectvem a podporovaný letectvem, bude postupovati přískoky zhruba na 20 km před divisí, členěn jsa do hloubky. Na touz vzdálenost musí pracovati bočné voje pohyblivé, nebo, podle okolností, i stojící. Spojení mezi zajišťovacími jednotkami a gros sil bude zabezpečováno letectvem, radiotelegrafií a motorovými vozidly. Protiletadlová obrana bude zabezpečena nočními přesuny, protiletadlovým dělostřelectvem, umístěným na důležitých místech a kulomety u autokolon.

Gros divise se přesunuje rychlostí ve dne 10–12 km, v noci 6–8 km za hodinu; sestava závisí na úkolu divise. Vyložení divise se bude dít za ochrany zajišťovacích jednotek, první operace budou se dít za podpory motorisovaného dělostřelectva, rozhodující akce pak s podporou hipomobilních baterií, které zatím dorazí.

Autor soudí, že organisováním nebo improvisováním dopravních automobilních skupin lze hospodárně nahradit budování samostatných motorisovaných vyšších jednotek.

B—ger. (RAG, roč. 1932, čís. 7.)

Různé zprávy.

Elektropneumatický automobil. Časopis „Rivista di Artiglieria e Genio“ z května 1932 přináší zprávu o vynálezu německého inženýra Ericha Greicha, který — osvědčil-li se a není-li fantasií — způsobí převrat v automobilní dopravě a konec výbušných motorů. Vynálezce vyzkoušel první nový typ elektropneumatického automobilu, který si vyrábí sám pohonnou energii a jehož provoz je ne-smírně levný. Pohonné zařízení se skládá z motoru na stlačený vzduch a z akumulátoru, obě za jízdy jsou samočinnými generátory, dodávající vozidlu a sobě navzájem potřebnou energii. Motor je opatřen elektrickým startérem. Vůz váží 450 kg. Podle tvrzení vynálezce urazil s vozidlem 250 km a dosáhl rychlosti 98 km při obsazení 2 osobami, minimální rychlost je 2 km/hod.

Automobilová pozorovací věž (pozorovatelná) Fiat. Za nejvýhodnější z typů věží „Fiat“ dosud vybudovaných je pro vojenské účely pokládána nová konstrukce, namontovaná na automobilu s autobusovou karoserií. Otáčivá pozorovatelná — podlaha opatřená zábradlím — je nasazena na třídlínný vysouvací sloup z ocelových trub; spodní trouba je pevně vmontována do chassis ve středu automobilu, další dva díly sloupu lze vysouvat až do výše několika desítek metrů. Vysouvají se buď olejovou tlakovou pumpou poháněnou motorem nebo ručně, anebo elektrickým motorem napájeným z akumulátorů. Automatický zdvih a klesání věže obsazené osobami je řízeno pohyben páky u šoféra, celý zdvih trvá méně než minutu, pozorovatelná může být zastavena v libovolné výši. Stabilita je plně zajištěna. Při jízdě spočívá pozorovatelná na střeše karoserie a vozidlo může bez obtíží projíždět viadukty a p.

Italské traktory Pavesi v Polsku. Továrna Fiat uzavřela 21. září 1931 smlouvu s polskými státními továrnami ve Varšavě o licenční výrobě znárodněných traktorů Pavesi. Uzavření smlouvy má být

v souvislosti s motorisací některých jednotek dělostřelectva, které dosud mělo 20 vozů Citroen-Kegress. Traktor Pavesi je pro své vlastnosti vyhledáván k motorisaci vojsk i k zemědělství, v této době je zkoušen v Belgii, Japonsku, Španělsku a Řecku. — Hodí se velmi dobře k tahu děl po silnici i terénu a jako chassis pro obrněná vozidla (terénní automobily); vyrovná se plně vozidlům značky Citroen.

Krátkovlnné radiotelegrafické stanice v Itálii. Pro spojení s loďmi, plujícími po všech světových mořích, byly radiotelegrafní stanice v Coltano a Nadica vybaveny radiotelegrafními přístroji a spojeny se státní telefonní sítí. Ve dne se mluví na vlně 16.90 m, v noci 35.80 m. K zlepšení spojení jsou právě zařizovány přístroje na délku vln 23.50 a 45.10 m. (RAG roč. 1932, čís. 5.)

Normalisace loděk je studována v Polsku, aby bylo možno vhodně využít soukromých rybářských plavidel k válečným účelům. Za nejlepší typ je pokládána loďka s rozměry: délka 7 m, výška 0.4 m, šířka dne 0.60 m, šířka palubní 1.3 m; osádka je 6 mužů. Polské ženijní jednotky dostaly již určitý počet těchto plavidel k výcviku, pro něž byl vydán též výcvikový předpis. (EeN, roč. 1932, čís. 5.)

Automobilní závody v Itálii. V době od 19. do 22. května t. r. byl konán druhý závod vojenských automobilů v pravidelnosti. Každé z 12 automobilních středisk se zúčastnilo kolonou 15 lehkých nákladních automobilů „Spa 25 C. 10“, vedenou důstojníkem a doprovázenou 2 motocykly a kontrolním automobilem „Fiat 514“. Dvanáct automobilů bylo naloženo přítěží (po 15 q), tři vezly záložní součástky, potraviny a zdravotnický materiál. Každá kolona musila projítí trať 750 km s průměrnou hodinovou rychlostí 24 km, vozy ve vzdálenosti 50 m za sebou. Výsledek závodů byl velmi dobrý, jediné kolona z Neapole nevyhověla podmínkám. B.