

Major gšt. František Papoušek:

Motorisace a mechanisace armády.

(Pokračování.)

6. Italská armáda.

Při cvičeních byly lehké kolony, zásobovací a zavazadlový trén motorisovány. Některé pluky bersaglierů jsou vybaveny malými útočnými vozy. Zda tak učiněno jen z důvodů pokusných, není známo. Rovněž tak některé kulometné roty těchto pluků jsou motorisovány.

7. Polská armáda.

V manévrech r. 1930 byly konány pokusy v spolupráci obrněných vozidel s pěchotou naloženou na automobilech.

V lednu 1931 postavena zkušební jednotka složená z čtyř lehkých a malých útočných vozidel, z roty obrněných automobilů, z čtyř těžkých kulometů na motocyklech s přívěsnými vozíky, z motorisované baterie dělostřelectva a z radiové čtyř.

Až dosud bylo Polsko přivržencem motorisace podle vzoru francouzského, zdá se však, že se v poslední době přiklání k anglickému pojetí o motorisaci pěchoty.

8. Rakousko.

I malá armáda rakouská se docela vážně zabývá touto tak ožehavou otázkou.

Rakousku je rovněž mírovými smlouvami zakázáno tvořiti stálé motorisované jednotky a mechanisované jednotky vůbec. Ve vojenské literatuře rakouské se poměrně málo objevují diskuse o otázkách motorisace a mechanisace armády, avšak Polní řád počítá s takovými jednotkami. Prozatím kromě některých speciálních zbraní je motorisována část samostatného dělostřeleckého pluku. Kanony 10.4 cm jsou postaveny na perovaném podvozku přivěšeném k nákladnímu automobilu vezoucím obsluhu děla a část střeliva. Horské dělostřelectvo se dopravuje na nákladních automobilech. Jako Němci počítají s rychlými vojsky, tak s nimi počítá i rakouská armáda, neboť při závěrečných cvičeních u Vídně r. 1930 byla jedné z manévrových skupin přidělena t. zv. „Schnelle Brigade“, postavená jako jednotka zkušební, aby byly získány zkušenosti pro organizaci, použití a vedení motorisovaných jednotek.

Složení rychlé brigády bylo toto:

velitelství brigády s telegrafní četou,

motorisovaný cyklistický prapor 2,

motorisovaný kombinovaný prapor M II,

motorisovaný kombinovaný prapor M III,

motorisovaný II. děl. oddíl samostatného děl. pluku o jedné kanonové, jedné houfnicové baterii s děly na perovaných podvozcích, těžkými nákladními automobily, a o jedné horské kanonové baterii vezené na automobilech,

nemotorisovaný cyklistický prapor 3 a 4,

motorisované automobilní dílny a vůz s pohonnými hmotami,

dva zdravotnické automobily.

Kulometná rota motorisovaného cyklistického praporu 2 byla na motocyklech s přívěsnými vozíky.

Během závěrečných cvičení byly rychlé brigádě podřízeny ještě dvě jezdecké eskadrony.

Rychlá brigáda provedla před závěrečnými cvičeními několik cvičení samostatných a skupinových. Úkoly, které byly svěřovány „rychlé brigádě“, byly:

pohyblivá záloha vyššího velitelství,

zajištění soutěsky do příchodu hlavních sil,

zdržovací boj, operace v ochraně hranic na počátku mobilisace, raid do nepřátelského týlu.

Brigádě byla přidělována četa obrněných automobilů (suponována).

Rychlá brigáda byla tedy složena z jednotek motorisovaných a nemotorisovaných a neměla skutečných mechanisovaných jednotek, které by pro ni prováděly průzkum a zajišťovaly ji. Tyto úkoly byly svěřovány nemotorisovaným cyklistickým praporům, které se nehledě k jejich dosti značné pohyblivosti nehodily do rámce „rychlé brigády“ při úkolech, které vyžadovaly překonání velkých vzdáleností a značné rychlosti, pro něž vlastně rychlá jednotka jest organisována a předurčena. Kromě toho sluší podotknouti, že početní stavy motorisovaných praporů pěchoty a dělostřelectva byly velmi nízké.

Pro tyto okolnosti, jakož i tím, že „rychlá brigáda“ nedisponovala obrněnými automobily a útočnou vzbou, nemohly býti jistě získány takové zkušenosti, jako kdyby byla bývala „rychlá brigáda“ vybavena všemi prostředky, které taková jednotka míti musí, aby mohla plniti samostatně úkoly většího rozsahu a aby byla skutečně cenným nástrojem v rukou velitele. Přes to však byly jistě získány velmi cenné poznatky pro ty, kteří se budou zabývati organisací R.J., nebo kteří budou hledati způsoby, jak takovým jednotkám čeliti. Pěším plukům nemotorisovaným byly pro cvičení též asi z důvodů zkušebních přiděleny nákladní automobily (6—8 pro pluk), jichž bylo použito pro zásobování, pro odlehčení pěchotě naložením jejího výstroje za pochodu a konečně k přesunu menších bojových jednotek podle situace.

Rak. pplk. Rendulič, který podrobně vyličil činnost „rychlé brigády“ v „Militär-Wissenschaftliche Mitteilungen“, v čísle listopadovém a prosincovém 1930, praví: „Ze cvičení, jež provedla a z její činnosti není těžko učiniti si závěry o praktické ceně a hodnotě podobných jednotek pro boj. Veliteli, který disponuje takovou jednotkou, naskýtají se ve velmi častých situacích možnosti jejího úspěšného použití.“

Disponuje-li jen jeden z protivníků rychlými (motorisovanými) jednotkami (tak tomu bylo na oněch manévrech), bude ten, který je nemá, zvláště nemá-li křídlo opřeno o těžko překonatelnou překážku, postaven před velmi těžký problém zajištění volného křídla proti R.J. Bude musit použiti hojně pasivních prostředků (překážek), což však v terénu s velmi hustou komunikační sítí ztratí značně na ceně a je téměř nemožné v pohybné válce čeliti činnosti R.J. umělými překážkami, kdy není dostatek času k provedení ničení a k postavení překážek v potřebném rozsahu.“

Zmínil jsem se dosti obšírně o pokusu s motorisovanou jednotkou v rakouské armádě zúmyslně, abych ukázal, že omezené prostředky financí, jak je tomu v rakouské armádě, početně malé (sotva 24 tisíc voj. osob), nemusí býti překážkou, aby se takové jednotky prakticky zkoušely, aby důstojnictvo a mužstvo bylo v tom směru cvičeno a aby bylo učiněno vše, čeho je třeba, jestliže takové jednotky budou postaveny, nebo aby byly získávány praktické zkušenosti, jak takovým jednotkám čeliti.

Shrneme-li vše, co bylo pověděno o motorisaci pěchoty, vidíme, že nejen velké, ale i malé armády modernisují svou pěchotu nebo alespoň

se o její modernisaci podle finančních prostředků pokoušejí, při čemž se zatím tato modernisace omezuje na rámec brigády (pluku) v Anglii, na rámec pluku ve Francii a ve Spojených státech severoamerických a na prapor v Německu.

V teorii se však objevují ve Francii a v Německu myšlenky o organizování celých motorisovaných divisí na rozdíl od tendencí anglických, které nepřesahují rámec brigády, neboť úkoly, které Francouzi a Němci kladou na motorisované divise v armádních operacích, přesunují Angličané na lehké obrněné brigády.

Francie se stává vedoucí, co se týká zvětšení operativní pohyblivosti pěchoty prováděním její motorisace. Přibližně na témté stanovisku stojí Němci, kteří se liší od Francouzů: zdůrazňováním úplně samostatných úkolů motorisovaných jednotek zastřešených v dočasně motorisovaných jednotkách a přiznáním velkého významu prvkům mechanisace, čehož důsledek se jeví v zařazení jich do motorisovaných praporů (obrněné automobily).

Anglie motorisuje svou pěchotu s hlavním zřetelem k její taktické pohyblivosti, s menším pak k strategické pohyblivosti. Motorová pásová vozidla se vřadí u pěších jednotek do roty v to.

Použití motorisovaných pěších divisí jako rychlých jednotek strategických se zatím v Anglii nepředvídá.

Konečně Spojené státy severoamerické zaujímají zcela odlišné stanovisko. Motorisují služby, trény a palebné zbraně pěchoty a pěchotní dělostřelectvo a tím si zabezpečují nejlepší podmínky pro převoz takové pěchoty pomocí automobilního vojska vyššího velitelství a konečně snadné přeměnění takové pěchoty na RJ., kdyby došlo k válce.

V.

Motorisace jezdeckta v cizích armádách.

Jako u pěchoty, tak také i u jezdeckta usiluje motorisace o zvětšení jeho pohyblivosti a bojové síly. V cizích armádách jsou činěny v té věci četné pokusy. Byly utvořeny jezdecké jednotky, disponující motorisovanými částmi, a zkoušeny hlavně při závěrečných cvičeních.

Anglická armáda.

Motorisovaná jezdecká divise je považována za vyhovující pohyblivou vyšší jezdeckou jednotku. K zvětšení pohyblivosti a bojové síly přidávají se jezdecktu mechanisované těžké zbraně. Cílem však jest jezdecká divise, složená z jezdeckta a obrněných brigád.

To jsou tedy cíle do budoucnosti. Aby však pohyblivost jezdeckta byla zvýšena již v přítomné době u jednotek nynější organizace, byly motorisovány veškeré jeho trény. Použito k tomu 6kolových nákladních automobilů s možností pohybu v terénu. Schopnost pohybu v terénu u těchto vozidel se zvyšuje tím, že se na zadní kola navinou pásy. Tím, že byly motorisovány trény jezdeckta, bylo dosaženo zmenšení zatížení jezdce o 12 kg.

Již roku 1930 byly přeměněny 2 jezdecké pluky v obrněné jezdecké pluky, vybavené bicykly a 6kolovými obrněnými automobily typu

Lanchester. Obrněný jezdecký pluk se skládá ze štábu se spojovací četou a ze 3 eskadron. Eskadrona má dvě čety a ke každé patří 5 OA. Jako průzkumného vozidla se užívá malých osobních automobilů Austin, které mají dobrou schopnost pohybu v terénu a mohou být vyzbrojeny 1 lehkým kulometem a pojmu posádku 4 muže.

Různé ostatní pokusy se týkají spolupráce jezdeckých jednotek s motorisovaným dělostřelectvem a s motorisovanými kulometnými četami. Technické eskadrony jezdeckých jednotek jsou částečně motorisovány (naložené na nákladních automobilech). Předvídá se úplná motorisace ženijních a spojovacích jednotek u jezdeckých divisí.

Francouzská armáda.

Motorisaci jezdeckva je přičítána velká důležitost. To plyne z toho, že pro každou jezdeckou divisi je předvídán „velitel motorisovaných jednotek“, jemuž by podléhaly všechny motorisované části jezdecké divise (oddíly OA., prapory vezených dragounů, motorisované dělostřelectvo, motorisované spojovací jednotky a trény). Již nyní jsou trény jezdeckva motorisovány.

Ve Francii vřadí do jezdeckých divisí prvky mechanisace (obrněné automobily) a motorisace (motorisovanou pěchotu — Dragons portés —, motorisované dělostřelectvo, spojovací jednotky, trény a dopravní prostředky).

Spojené státy severoamerické.

U jezdeckva jsou dosud částečně motorisovány trény.

Sovětská armáda.

Zabývá se novou organizací moderní jezdecké divise. Zatím jsou u jezdeckých divisí oddíly OA. Zkoušky a pokusy s motorisací trénů jezdeckých divisí jsou v proudě.

Vzhledem na terénní poměry sovětského Ruska, kde povoz s koňským potahem byl nejlepším dopravním prostředkem, lze si dosti těžko představití použití obyčejného nákladního automobilu a bude třeba při uskutečňování motorisace sovětské armády všeobecně a jednotlivých složek zvláště použití vozidel se značnou schopností pohybu v terénu. K tomu se v sovětské armádě také skutečně přihlíží a hlavním požadavkem na motorová vozidla pro účely armády je značná schopnost pohybu v terénu.

Podle sovětského pojetí o motorisaci a mechanisaci armády lze mít za to, že dojde k organizaci moderní jezdecké divise s velkou pohyblivostí a se značnou bojovou silou právě proto, že k jezdeckvu byly zařaděny prvky mechanisace a motorisace.

Polská armáda.

Vývoj motorisace jezdeckva v polské armádě je dosti rychlý, neboť chápou, že pohyblivé motorisované jednotky jsou pro průzkumné účely a pro různé operativní i taktické úkoly velmi výhodné a nutné.

Již dávno byly konány pokusy s lehkou divisi tohoto složení: štáb divise, 4 jezdecké pluky, technická eskadrona, spojovací eskadrona, jízdný dělostřelecký oddíl, dělostřelecký oddíl motorisovaný, motoriso-

vaný pěší pluk (na nákladních automobilech), oddíl obrněných automobilů o dvou eskadronách (terénní vozidla), četa lehké útočné vozby (15 vozidel), motocyklistická eskadrona, motorisované trény. Spojovací a technická eskadrona rovněž motorisovány.

Tato organizace jezdecké divise se blíží organizaci anglické jezdecké divise, složené z jezdecké brigády a z obrněné brigády. Výhodami této polské jezdecké divise jsou najisto velká pohyblivost, velká bojová síla a hlavně výhoda možnosti překvapení.

U ostatních jezdeckých divisi jsou zatím jen oddíly OA. různých typů a celkem nemoderních. Počítá se pravděpodobně se zavedením OA. terénních Kegresse, kterých se užívá ve Francii. Lze však očekávat, že jezdecké divise budou vybaveny oddíly OA. a pěšími jednotkami, vezenými na nákladních automobilech.

Všeobecně můžeme říci, že se při provádění motorisace jezdeckva v cizích armádách jde za těmito cíli:

motorisace trénů, aby bylo ulehčeno jezdcům na pochodu i v boji a aby bylo dosaženo větší pohyblivosti a rychlosti při zásobování a odsunech,

přidělení automobilů a motocyklů jezdeckým plukům jako prostředků průzkumných a spojovacích a k dopravě štábů,

utvoření velkých jezdeckých jednotek (divisi nebo brigád) složených z jezdeckva a z mechanisovaných a motorisovaných jednotek.

VI.

Motorisace dělostřelectva v cizích armádách.

Problém motorisace dělostřelectva byl ve všech téměř armádách řešen dříve nežli problém motorisace pěchoty a jezdeckva. Řešení tohoto problému je ovšem v různých armádách různé.

Motorisace těžkého dělostřelectva je provedena ve všech armádách, které je mají, a to podle druhu materiálu. Motorisace hrubého a lehkého polního dělostřelectva je řešena několika způsoby:

1. Dělo je dopravováno na nákladním automobilu. Pro přesun s cest do palebných postavení musí být dopraveno traktorem, který je pro každé dělo vezen na zvláštním automobilu.

Tento způsob má četné nevýhody:

je drahý (pro každé dělo traktor a auto, které je veze),

není-li k dopravě děl a traktorů použito terénních vozidel, vzniká velké nebezpečí, že se dělostřelectvo nedostane kupředu pro porušení komunikací, ztratí čas nutným objížděním překážky a je za pochođu značně zranitelné ze vzduchu,

ztráta času při vykládání a nakládání děl a traktorů při zaujímání palebných postavení, nebo při změně palebných postavení, potíže při dopravě střeliva do palebných postavení baterií.

2. Dělo je vezeno na 6kolovém nákladním automobilu, který lze navinit na kola pásů přeměnit na vozidlo, mající určitou schopnost pohybu v terénu.

Výhody proti předcházejícímu způsobu:

jest lacinější (úspora na vozidlech a traktorech),
menší zranitelnost ze vzduchu za pochodů, budou-li při nebezpečí
leteckého útoku navinuty pásy,
automobil s dělem může zajetí přímo do palebného postavení.

Nevýhody:

ztráta času s vykládáním a nakládáním děl při zaujetí a změně
palebného postavení.

3. Dělo je postaveno na kolovém perovaném podvozku taženém
nákladním automobilem. Není-li automobil přizpůsoben tak, jako za 2.,
má tento způsob všechny nevýhody uvedené za 2., vyjímajíc ztrátu času
s vykládáním děla. Je-li automobil terénní, má tento způsob všechny
výhody uvedené za 2.

4. Dělo je postaveno na pásovém podvozku a je taženo traktorem
rovněž na pásech, se značnou schopností pohybu v terénu.

Tohoto způsobu se používá nejvíce v Anglii použitím traktoru
Carden-Lloyd. Zdá se, že tento způsob proti předcházejícím je nejlepší
co do pohyblivosti v terénu, zranitelnosti ze vzduchu a rychlosti v za-
ujímání a změně palebných postavení.

Nevýhoda může být spatřována v brzkém opotřebení pásů.

5. Konečně polní děla jsou namontována na chassis motorového
vozidla kolového nebo pásového. Dělo může zajetí s cesty přímo do
palebného postavení. Je-li automobil kolový terénní nebo pásový, má
takové dělostřelectvo značnou schopnost pohybu v terénu, tedy velkou
taktickou pohyblivost.

Zdá se, že tímto způsobem je problém motorisace dělostřelectva
polního zatím vyřešen co nejlépe.

Jest ovšem přirozené, že i trény takového dělostřelectva musí být
motorisovány, při čemž pro bojové trény nutno požadovati vozidla
terénní, aby střelivo mohlo být dováženo až do palebných postavení
baterií.

VII.

Mechanisace armády s hlediska technického.

V předcházejících statích jsem podal myšlenky a názory různých
vojenských odborníků cizích armád na otázky motorisace a hlavně jsem
se snažil vylíčiti taktické a operativní použití motorisovaných a R.J., ne-
budu však pojednávat o použití mechanisovaných jednotek a obraně
proti nim, protože o tom mají téměř všechny armády dosti podrobné
předpisy, ač nelze říci, že celý problém použití mechanisovaných jed-
notek, jejich vzájemná spolupráce s motorisovanými i obyčejnými jed-
notkami je definitivně a úplně rozřešena.

Rovněž tak není dodnes rozřešena otázka technicko-konstruktivní
ani u tanků, (útočné vozby), ani u obrněných automobilů, ba můžeme
říci, že v té věci panuje velký zmatek, který je důsledkem jednostran-
ného nazírání při řešení velmi složité otázky o použití techniky v boji
a v menší míře též důsledkem různorodosti požadavků taktika, tech-
nika a výrobce, co se týká konstruktivních vlastností obrněných vozidel.

Konstruktor bude se snažit dosáhnouti co nejlepších vlastností bojového vozidla, taktik bude požadovati možnost využití bojového vozidla co možná nejvšestranněji a výrobce bude mít zájem na jeho standardisaci. Sjednotiti všechny tři různé požadavky jest jistě velmi obtížné. Kromě toho je známo, že se různé bojové úkoly nedají téměř nikdy řešiti týmiž prostředky se stejným úspěchem a že soudobá technika nedovoluje zůstati státi na místě, neboť to by znamenalo zrovna tolik, jako jíti zpět.

Dnes již situace v oboru bojové vozby pokročila tak daleko, že je možné na př. obrněný automobil částečně nahraditi tančíkem proto, že oboje vozidla jsou bojovými vozidly, avšak ani jedno vozidlo bojové nebude plniti s úspěchem úlohy, pro něž je přizpůsobeno vozidlo jiné.

V jakém směru se vyvíjí rozvoj mechanisace v cizích armádách? Chronologicky lze pozorovati tento vývoj:

kolová obrněná vozidla,
obrněná vozidla s pásy,
polopásová vozidla,
kombinovaná vozidla.

R. 1930 bylo asi 100 různých typů obrněných vozidel, z nichž více než 50% připadalo na kolová obrněná vozidla (obrněné automobily).

Se vzrůstem nových typů tanků se nezmenšuje počet nových typů obrněných automobilů.

V konstrukci tanků můžeme sledovati tento vývoj:

Roku 1918	byly tanky	7tunové a 33tunové,
„ 1923	„ „	68tunový (Char 2C),
„ 1924	„ „	67 „
„ 1925	„ „	12 „
„ 1926	„ „	23 „ a 74tunový,
„ 1927	„ „	současně s 15t. a 22t., konstruuje se 78tunový a 20tunový,
„ 1928	se objevují tanky	2t., 25t., 39t. a 8tunové,
„ 1929	tanky 14 tuny (Carden Lloyd),	5-, 12-, 16tunové a kombinovaný tank Cristi.

Z toho vidíme, že o standardisaci nemůže zatím býti ani řeči, a je tu jen snaha najíti nejvhodnější typ, který by se hodil k plnění různých úkolů. Všeobecné tendence jsou zřejmé: zvětšení tloušťky pancíře, zvětšení výzbroje a rychlosti. Pokud jde o váhu a rozměry obrněných vozidel, jsou hlavními především bojové úkoly. Vývoj obrněných automobilů jde ve směru možnosti pohybu mimo cesty ovšem jiného stupně nežli u tanků. Od soudobého obrněného automobilu se žádá možnost obejití překážek na komunikacích, avšak nežádá se zaměnění jeho vlastností za vlastnosti tanku. Proto se konstruuji OA. 6kolová s výkynými osami nebo polohousenkovitě. I u obrněného automobilu závisí váha a rozměr na úkolech. Vedle malých 7t. OA. máme lehké OA.

Prozatím nelze mluvit o unifikaci bojového vozidla. — OA. stojí tu těsně vedle tanku a musíme býti připraveni, že se v budoucí válce setkáme s jedním i druhým.

Všeobecně můžeme zhodnotiti nynější situaci ve vývoji obrněných vozidel takto:

a) Přítomná doba se jeví dobou hledání nejlepších bojových vozidel hodících se k plnění různorodých úkolů. Je charakterisována obje-

vením se četných nových typů konstruovaných často s cílem dosáhnouti největšího vnějšího efektu mimo závislost na skutečných operativně taktických potřebách a ekonomických možnostech masové výroby.

b) Dosažení efektu v technice stavby strojů působí často, že se takové stroje přijímají jako nejlepší a že se jeví nedůvěra ke strojům staršího původu a prakticky vyzkoušeným.

c) V konstruování bojových vozidel ve skutečnosti nelze viděti žádný plán. Každý stát a v něm téměř každý konstruktér se dívá na konstrukci bojových vozidel s hlediska, které se mu zdá nejvhodnějším a nejpříjemnějším a často i nejvýhodnějším s hlediska obchodního.

d) Vývoj techniky v budování obrněných vozidel jde dvěma směry. Kolová vozidla se uchylují více ve směru požadavku rychlosti, pásová pak většinou ve směru požadavku větší schopnosti pohybu v terénu. Polopásová vozidla se snaží sjednotiti v sobě oba typy předcházející, avšak jejich rozšíření překáží objevení se kombinovaných vozidel, která jsou konstruktivně dokonalejší a mohou býti prototypem jednotného bojového vozidla.

e) Vzhledem k různému vývoji dostávají vozidla různé vlastnosti a určení k řešení různých úkolů. Laciným a jednoduchým strojům, které budou s to vyplniti úkoly, jež mohou vyplniti stroje složitější a dražší, bude jistě vždy dávana přednost.

Počítati s universálností nebo s úplnou zaměnitelností obrněných vozidel nedovoluje současný stav techniky a rovněž tak s objevením se nových vozidel bude se řízení boje komplikovati místo zjednodušovati.

f) Z existujících typů vozidel mají praktický význam OA., střední a lehké tanky a tančíky.

Úkolem OA. bude daleký průzkum jako důsledek jejich operativní pohyblivosti, poměrně malé zranitelnosti (pancír a rychlost pohybu). Ony nahmatávají nepřítele na hlavních směrech, doplňují zprávy získané letectvem a agenty, získané zprávy rychle dodávají příslušnému velitelství. K tomu účelu se jich používá buď samostatně nebo jako podpory jiných zbraní, hlavně jezdeckta. Mohutnost jejich palby dovoluje jim pustiti se na krátkou dobu do boje k podpoře druhých zbraní. OA. lze snadno řídit a proti tankům je poměrně lacinější, vyžaduje však pro své použití dobré a husté komunikační sítě.

Tančík se jeví pro své vlastnosti (dostí značná rychlost, silný pancír, palebné zbraně, malá zranitelnost pro rychlost, pancír a malé rozměry) bojovým vozidlem pro rychlé překvapující údery. Právě pro malé rozměry, které mu umožňují dobré maskování a skrytí v terénu, může ho býti úspěšně použito k průzkumu, avšak co se týká rychlosti, musí ustoupiti OA. — Není výhodné používat ho po vlastní nápravě na velké vzdálenosti, protože se rychle opotřebují pásy (zvláště po tvrdých cestách), zato však může ho býti s výhodou použito na krátké vzdálenosti jako podpory OA., aby jim odstraňoval z cesty palebné překážky, které jsou v terénu mimo cestu pohybu OA., a když OA. samy nejsou s to takové překážky odstraniti, proklouznouti mimo ně, nebo je obejít. Tančíky mohou velmi dobře doplniti zprávy získané OA. tím, že snadněji proniknou do nepř. sestavy. Ony poskytnou vydatnou pomoc jiným zbraním, zvláště pěchotě při jejím průzkumu prováděném bojem. Jejich taktická pohyblivost umožňuje jim spolupracovati s pěchotou a pomáhati

jí působením do boku a týlu nepřitele. Využití tančíku s jezdeckvem dá tentýž úspěch jako u pěchoty, avšak je méně výhodné, neboť jezdeckvo překonává větší vzdálenosti a tím by se tančík pohybující se po vlastní nápravě značně brzy opotřeboval. Dáti mu pro jeho převoz nákladní automobil, zdražilo by jej a činilo by jej na pochodu do jisté míry závislým na dobrých cestách. Tančík dokázal na anglických manévrech, že je velmi dobrým prostředkem k přímé palebné podpoře pěchoty.

Těžký tank se jeví hlavně zbraní posílní války. V pohybné válce mají význam jen tanky střední a lehké, které mají značnou taktickou pohyblivost a dostatečnou palebnou mohutnost. Jejich pásy a rozměry dovolují jim překonávat překážky často nepřekonatelé pro jiné druhy zbraní. Jejich pohyblivost jim dovoluje vyhnouti se dělové palbě a jejich palebná mohutnost dovoluje zase útočiti na nepřitele bez podpory jiných zbraní. Aby však mohly udržeti dobytou posíci, potřebují pomoci druhých zbraní (pěchoty, dělostřelectva atd.). O pochodech po vlastní nápravě a na větší vzdálenosti platí totéž, co bylo řečeno u tančíku, s tím ještě rozdílem, že posádka tanku ztrácí při dlouhém pochodu bojovou schopnost. Převoz na automobilech zdražuje již i tak značně drahé vozidlo. Proto nutno použítí tanků k dosažení rozhodujícího úspěchu; nelze jimi z ekonomických důvodů nahrazovati tančíky a tím méně obrněné automobily. Tanky jsou všeobecně uznanou zbraní a jistě se objeví na bitevním poli hned na počátku války.

Polopásová vozidla mají vlastnosti a nedostatky tanků i OA., ač svou konstrukcí jsou blíže OA., jsou však dražší než OA. a mají menší rychlost. Proto lze jich použít s menším úspěchem k dalekému průzkumu, s velikým pak úspěchem při taktickém použití. Setkáme se s nimi nejčastěji jako s palebnou podporou jezdeckých jednotek.

Kombinovaná vozidla by měla podle myšlenky svých konstruktérů míti velkou operativní pohyblivost (na kolech), nahrazující úplně OA., úplnou schopnost pohybu v terénu (na pásech), nahrazující úplně tanky. Leč jejich konstrukce dodnes není tak dokonalá, aby měly vlastnosti jedné i druhé. Přeměna chodu (u tanku Cristí) vyžaduje mnoho času a námahy, čímž se zmenšuje jejich pohyblivost. Palebná síla a posádka tohoto tanku jsou příliš malé proti síle motoru (338 HP) a váze tanku (asi 10 t). Lze se na něj dívat jako na tank zkušební. Další jeho zdokonalení a zlevnění může dáti výborné vozidlo, které bude s to splniti různé úkoly OA. a možná i nahradit jiná obrněná vozidla úplně.

Z toho, co bylo řečeno, lze dojít k závěru, že za nynějšího stavu vývoje mechanisace nelze OA. s tanky navzájem zaměnit, neboť možnost jich zaměnění jest omezena různými úkoly, k nimž se hodí, ač na druhé straně mají některé společné vlastnosti. OA. i tank jsou v přítomné době rovnocennými vozidly.
