

PĚCHOTNÍ ROZHLEDY

ROČNÍK III.

Redaktor: Podplukovník Bohumil Boček.

ČÍSLO 6.

Podplukovník gšt. Jan Kasalický:*)

Organisace jednotek útočných vozů.

I. Jak mají býti organisovány jednotky útočných vozů (tanky, OA., OV. a p.), aby byl zajištěn jejich výcvik, pohotovost a spolupráce s ostatními zbraněmi již v míru?

II. Mají tvořit samostatnou zbraň anebo býti součástí jiných zbraní? Proč je nutno, aby naše armáda měla útočné vozy?

III. Jaké vlastnosti má mít útočný vůz?

IV. Jak jednotky útočných vozů organisovat a jakým pomocným personálem je pro službu v poli vybavit?

K I. Jak mají býti organisovány jednotky útočných vozů?

Hlavním a nejdůležitějším rysem útočné vozby jest její novost; je to zbraň zítřka, zbraň ve vývoji, který ovšem již při dnešní technické vyspělosti je velmi rychlý, pestrý a proměnlivý; ukazují se stále nové možnosti, zkušenosti nejen rostou, ale i opravují jako u žádné jiné zbraně názory včerejší i předvčerejší. Je to zbraň velmi drahá, používající drahocenného a komplikovaného materiálu; její obsluha vyžaduje většinou speciálního výcviku a množství odborného personálu. Stojí mnoho peněz, nejenom pro drahotu materiálu, ale hlavně, že je třeba stále studovat, hledat a zkoušet, nechceme-li býti předstiženi jinými a býti odkázáni na koupi typů, které některý vedoucí stát je ochoten prodati; samo sebou se rozumí, že to není pak ani to nejnovější, ani to nejlepší. Státy, které nemají vlastního vyspělého průmyslu, jsou v každém případě odkázány na nákup materiálu útočné vozby v cizině.

Útočná vozba je tedy zbraň velmi drahá nejen pro velký náklad na její obstarávání a udržování, ale i pro risiko, s kterým je každý větší nákup spojen, poněvadž materiál útočné vozby rychle stárne. Zcela moderní a vyhovující typ dneška bude — ať již ho bude používáno nebo bude uložen ve skladišti, za pár let snad zastaralým a neúčelným vozidlem, ba kusem nepotřebného železa. V tom je mnoho analogie s materiálem leteckým.

Tyto zvláštní vlastnosti útočné vozby měly značný vliv na její vývoj zejména u nás: novost a nedostatek zkušeností, nezbytné šetření, systematické, nízký kontingent atd. měly v zápětí jistou opatrnost ve věcech rozvoje této nové zbraně a vytvořily delší stabilitu původního statu quo.

Zatím co jiná významná zbraň nové doby, letectvo, přes všechny nesnáze našich poměrů roste podle určitého organizačního plánu, byla útočná vozba předstižena co do počtu osob i pomocnými zbraněmi, jako je automobilní vojsko a vozatajstvo, ač by pro obě tyto čistě dopravní zbraně vskutku stačilo mít dobrou evidenci motorových vozidel, koní

*) Redakce. Uveřejňujeme po určitých úpravách jednu z prací poslední soutěže Vědeckého ústavu vojenského o aktuálním problému útočné vozby. Této práci byla v soutěži udělena cena. Je z minulého roku a proto má za podklad tehdejší poměry; leccos z toho, co autor požaduje, se již řeší, třebas ne vždy shodně s jeho názory. Přednost práce je, že pojednává přehledně o hlavních organizačních i technických otázkách útočné vozby, hlavně s našeho hlediska.

a jiného materiálu, určité sklady, nějaké učiliště pro speciální kursy a kádry specialistů. Jinak by mohly být jejich povinnosti přiděleny jiným zbraním (jezdeckvu, dělostřelectvu); jejich mírovou dopravní službu lze svěřit smluvním civilním podnikatelům a jen pro MNO. a vyšší velitelství systematisovati vozidla s civilními řidiči jako u ostatních resortů státní správy. V státě se stále rostoucím počtem motorových vozidel, kde je vlastní vyspělý automobilový průmysl schopný velkých výkonů a dobrá a hustá komunikační síť, kde je ještě téměř 50% rolnického obyvatelstva a dostatečný počet tažných koní, není otázka personálu ani materiálu tak ožehavá. Proto, máme-li na mysli naše poměry, bylo by vhodné účinnou vozbu konečně rozmnožit a zvýšiti její počet v mezích presenčních počtů stanovených zákonem, na újmu jmenovaných dvou dopravních zbraní. Pro pole je daleko snadnější vytvořiti — bude-li v míru vše řádně připraveno — dopravní jednotky automobilní a voza-tajské než nové jednotky útočné vozby. Ta se totiž improvizovat nedá; potřebuje spolehlivý a speciálně cvičený personál, poněvadž na př. ani výtečný šofér z povolání nemusí býti schopný pro obsluhu speciál-ního vozidla, jak je z praxe u PÚV. dávno známo; učiti nevycvičený per-sonál teprve ve skutečnosti na drahých bojových vozidlech není vhodné řešení.

Zachováme-li status quo, opotřebuje se a zastará náš materiál při dosavadním tempu vývoje naší útočné vozby za několik let. Tak na př. naše obrněné automobily jsou jisté výtečné typy svého druhu (viz na př. kritiku mjr. dr. Heigla v Taschenbuch der Tanks), my však dnes víme, že jsou to vozidla nejen velmi drahá (to je ostatně každé vozidlo ÚV.), ale také choulostivá, odkázaná přece jen na dobré komunikace, a budou míti existenční oprávnění jen tak dlouho, dokud se nepodaří zkon-struovati vozidlo, které by mělo na silnici přibližně jejich rychlost a kromě toho mohlo se pohybovat v terénu a přes překážky aspoň 10 km v hodině; jakmile toto vozidlo budeme míti, poklesne význam 4kolových obrněných automobilů na úzce speciální vozidlo. I typ (6kolová Tatra) je přechodný, byť i vynikající typ svého druhu, t. j. je přece jenom vo-zidlem kolovým se všemi jeho přednostmi a nedostatky. Československý bitevní vůz v plném smyslu slova, tedy tank, se teprve rodí; o obrně-ných vlcích není třeba mnoho říci. Jsou to v každém případě vozidla úzce speciální, jen pro určitá bojiště a pro určité situační momenty. Tím nemá býti řečeno, že nejsou schopny vývoje, ovšem patrně zámě-nou parního tahu za motorický a přechodem k soběstačným jednotkám, schopným pohybu jednotlivě i ve spojení, na kolejích, a možno-li, i po silnici.

Jak vidíme, hlavní podmínkou dalšího účelnějšího vývoje útočné vozby jsou peníze, poněvadž materiál potřebuje rozmnožení. Je ovšem svrchovaně důležité, jak budou investovány; právě u nás musí jich býti velmi úzkostlivě použito, aby přinesly plný užitek. Máme dosud materiál přechodného typu nebo se teprve snažíme zaopatřiti si materiál bitevní; je proto třeba peněz nejen na zakoupení, ale také na studium, sledování, zkoušky: čím pečlivěji bude tato činnost prováděna, tím spolehlivěji bu-deme moci říci, že peníze na určitý materiál nebyly vydány nadarmo. Odtud se také prýští jedna z příčin opatrnosti v otázkách útočné vozby. Ostatně tato opatrnost měla jednu velmi dobrou stránku; nenakoupili jsme z válečné likvidace velké kvantum materiálu, který by dnes byl již bezcenný a zastaralý (jako mnozí jiní), nýbrž omezili jsme se na to

nejnutnější. Ovšem tato obezřelost nesmí býti přepínána, aby příliš jednostranným šetřením nebyl zabrzděn vývoj naší útočné vozby a nebylo zmařeno vytvoření a vývoj schopné organizace pro budoucnost. Šetření nesmí také odstraniti možnost získati větší zkušenosti, sledovati aspoň zkušebními typy další vývoj, zainteresovati více náš velmi schopný průmysl a míti tedy aspoň v propočtech, plánech a modelech (ovšem prozkoušených!) a výrobních programech zajištěnu potřebu pro pole.

Proto chceme-li míti útočnou vozbu, musí býti nynější stav věcí od základu změněn. Potřebujeme především peněz, dále je třeba zvýšiti počet osob této zbraně úměrně významu, který této nové zbraně přísluší — způsobem, jak jsem již shora naznačil. Nejvhodnější příležitostí je nejbližší úprava organizace vzhledem k zavedení 14měsíční presenční služby. Je třeba stále zdůrazňovat, že útočná vozba musí míti daleko větší počet osob v záloze, aby z tohoto reservoáru mohla hraditi v čas potřeby zvýšené požadavky.

Útočná vozba musí dostati v ústředí armádní správy i jiné zastoupení: zatím je přiřčena k pěchotě po stránce výcvikové, jiné oddělení spravuje a nakupuje speciální materiál, jiné zase normální vozidla. Odborné studie a pokusy provádí VTÚ. — Chybí nám též nějaká instituce, snad zvláštní zkušební jednotka nebo aspoň zvlášť pro tento účel systemisovaná jednotka v rámci útvaru útočné vozby, která by pracovala v kontaktu s VTÚ. VTÚ. by připadl obor výzkumný a zkušební po stránce technické (konstruktivní a materiální), ona jednotka by zkoušela po stránce praktické a taktické. Těsnou a užitečnou spolupráci lze vhodně zajistiti usnadněním přímého styku obou složek, t. j. VTÚ. a zkušebny, ovšem jen po stránce odborné; mimo to je třeba, aby MNO. mělo k dispozici školené odborníky — což konečně by mu posloužilo i v jiných oborech vojenské techniky: snad by při hlavním štábu mohla býti zřízena *technická komise* (skupina), složená z důstojníků generálního štábu s technickým vzděláním a důstojníků vyšší technické služby s povinnou předchozí praktickou službou u technických zbraní. Tato komise by buď nahradila nebo, lépe, byla stálým jádrem výzbrojní komise, poněvadž by pracovala trvale. Tím by mohlo MNO. rozhodněji a rychleji řešiti různé technické problémy armádní a útočné vozby. Je to nutné již z toho důvodu, že si technika dobývá stále většího významu ve vojenském, a tudíž s pouhým odborným taktickým školením nelze odpovědně a plánovitě řešiti četné technické problémy, prolínající dnes téměř každý problém výzbrojní i taktický.

Právě tak bylo by nutno věci útočné vozby soustřediti v jednom oddělení, tedy i hospodaření a nákup z rozpočtu na to určeného. Není třeba nazvat to předbíháním vývoje, který asi spěje k osamostatnění této zbraně; je to nutné již dnes pro usnadnění administrativy a agendy, i když dosavadní stav věcí, t. j. útočná vozba přiřčená z jedné nebo dokonce dvěma zbraním zůstane z určitých důvodů zatím zachován.

Na konec, abychom vyjmenovali všechny hlavní předpoklady účelné organizace útočné vozby, je třeba vzbuditi větší zájem i umožniti praktické zkušenosti v tomto oboru u důstojníků v těch funkcích, kde se povinné otázky útočné vozby studují, sledují nebo i řeší, aby nebyli odkázáni jen na otázky a na četbu vojenské literatury, která v těchto nových věcech je beztoho velmi opatrná. Je třeba důkladněji začít již válečnou školou.

Budeme-li tedy mítí zajištěny aspoň hlavní předpoklady dalšího vývoje útočné vozby, t. j. především zvýšení počtu osob a peněz, můžeme přikročit k reorganizaci útočné vozby. Je to nutné v každém případě: 15milionový stát s vyspělým průmyslem se nevzdá možnosti mítí vlastní útočnou vozbu v své armádě a nebude počítat jen na eventuální cizí výpomoc v nějakém příštím konfliktu! Ostatně i za poměrů shora vyličených nutně dospějeme k určitým výsledkům.

Je třeba reorganisace. Dosavadní prapor útočné vozby vznikl jako výcvičné a materiální středisko útočné vozby, která v dobách popřevratových pracovala ve formě jednotlivých čet OA. a jako obrněné vlaky v pohraničí, hlavně pak na Slovensku. Když bylo možno je soustřediti, vznikl prapor; to je již 10 let a od té doby nedošlo k nějaké změně, ač se materiál postupně vyměňoval vlastními typy, rozmnožil, a prapor má kromě předepsaných vozidel, ještě vozidla zkušební a cvičební, která obsluhuje a ošetřuje jen tím personálem, který je předepsán pro omezený počet vozidel.

Jakou hodnotu má náš PÚV.? Jeho kapacita pro pole nemůže nás zatím uspokojiti a musí býti zvýšena. Jsme tedy zase u prvního požadavku: zvýšit počty osob a materiálu. Je třeba pamatovati na polní armádu i mít jedno nebo více výcvičných středisk v zápolí, ovšem i zálohu materiálu a připravenou další výrobu nebo nákup. Třeba již dnes uvážiti, že OA. právě jako tanky jsou vozidla velmi choulostivá a jejich počty se budou ve skutečnosti rychle zmenšovat, poněvadž snadno havarují (obtížné řízení, řidič málo vidí!) a je velmi těžko vůz v boji poškozený nebo překocený, zabořený atd. vytáhnout druhým nebo zvláštními vyprošťovacími jednotkami, bude-li to v prvním sledu, v přímé palbě nepřitele. (Z praxe je známo, že zdvihání překocného nebo zabořeného vozu i za mírových podmínek trvá dlouhé hodiny, zvláště je-li třeba úpravy terénu a není-li již stroj sám schopný jízdy!)

Mají-li tedy naše vyšší jednotky nebo armády v poli býti dotovány útočnou vozbou aspoň v nevyhnutelné míře, musíme mítí značný počet materiálu a také jednotek; je možné v míru je mítí zčásti en cadre, ale přes to více než nyní, a je třeba tvořit též větší zálohy osob.

Proto, máme-li na zřeteli konkrétní situaci, vidíme na první pohled, že bylo by potřebí mítí ne jeden, ale více praporů útočné vozby, snad 3—5, dejme tomu, že pro každé ZVV. jeden.

Jest jedno, bude-li to prapor anebo pluk; nezbytné však je, aby to bylo kmenové těleso s vlastní hospodářskou a také — vzhledem k neobyčejně drahému a komplikovanému materiálu — s vlastní technickou správou, s dílnami, jak stabilními, tak také mobilními pro poje, s augmentačním skladem, s výcvikovými a třeba i rámcovými setninami a ovšem i s náhradním tělesem, schopným přetvoření ve výcvičné středisko. Každý z nich, neb aspoň jeden, by měl mítí přičleněnou zkušební jednotku a také učiliště této zbraně (pro výcvik specialistů a zdokonalení gážístů, pro výcvik záložních důstojníků).

Sloučení těchto jednotek ve vyšší svaz, snad brigádu útočné vozby atd. je věc vývoje. Nejdříve je třeba mítí jednotky výcvikové a materiál.

To je asi tak vývojová cesta, po které by mohla jíti naše útočná vozba v budoucnosti.

Jak tento přechod realizovat, máme-li nyní jen prapor útočné vozby, který slučuje tak nesourodý materiál a ke kterému je ještě přičleněna eskadrona OA., patřící jezdecku?

Pro velkorysou reorganisaci, která je nade vši pochybnost nejracionálnější a nejlogičtější, nebude najednou dosti prostředků. Proto je třeba se spokojiti pomalou evolucí. Každé další rozmnožení materiálu (a ovšem i osob) znamená tvoření dalších setnin. I v této formě zůstane náš PÚV. s počátku tím, čím byl dosud: výcvičným a kmenovým střediskem ÚV. Poněvadž však zvláštní poměry — především dislokace — doporučují, aby již v míru byla útočná vozba rozdělena na jednotlivá ZVV., může se, jakmile by původní PÚV. byl plně dotován lidmi a materiálem, přikročiti k jeho dalšímu členění — v další prapory. Z výcvikových, technicko-hospodářských a administrativních důvodů by bylo ovšem lépe, kdyby zůstal i po zesílení v několik praporů v jednom místě; naproti tomu jiné požadavky a rozloha státního území mluví pro dislokování těchto nových jednotek přímo v pravděpodobných oblastech jejich možné činnosti. Přejichod z jednoho, ovšem plného praporu, ve více praporů lze usnadnit částečným rámcováním jejich setnin; plně by byly jen na tolik, kolik materiálu (vozidel) bylo by pro cvičné účely. Samo sebou se rozumí, že musí míti systemisovaný personál pro velitelství a jeho orgány.

Tedy přechod by mohl být uskutečněn takto: prapor útočné vozby by své rotý rozdělil na tolik čet, kolik by bylo potřeba postavit rot určitého druhu; tyto čtyři by byly základem rot v těchto nových praporech. Zbývající materiál by byl opatřován postupně a mohl by býti uložen, poněvadž jedna četa v takové rotě stačí k výcvikovým účelům; ovšem musila by tato rota míti určité počty, pomocné družstvo a jiné orgány, aby bylo možno podle potřeby postavit kompletní čtyři nebo rotý s příslušenstvím.

Smíšený typ jednotek ÚV. pokládám za nejpříjemnější pro nás a pro dnešní dobu. Je jisto, že přísné diferencované jednotky (rotý a prapory tanků, OA. jednoho typu atd.) zaručují snazší hospodaření s materiálem a jednotný výcvik v rámci dané jednotky, nesmíme však zapomínat, že se nám nepodaří ani najednou vytvořit takové těleso, a pak jsou zde důvody specificky naše: vytvořením uvedeného praporu ÚV. dáváme každému ZVV. všechny typy útočných vozů, které bude ihned potřebovat i jsou snáze disponibilní, než kdyby se musily snad teprve přesunovat do místa určení. Ani po stránce výcvikové není zlo tak velké; dosavadní PÚV. je nyní v stejné situaci, má každou rotu jiného druhu a přece výcvik nečiní potíže; ostatně pro jednotnost anebo pro lepší využití výcvikových možností lze soustředit výcvik určitých specialistů atd. buď v budoucím učilišti zbraně nebo u jednoho praporu, kde jsou nejlepší výcvikové podmínky. Tato reorganizace by tedy zajistila dostatečným způsobem vlastní výcvik, zvýšila by pohotovost jednotek ÚV. a zřejmě by lépe zajistila užitečnou součinnost s ostatními zbraněmi. Navrženým způsobem by mohla jednotlivá ZVV. po skončení výcviku v četě nebo v takové jednotce, která u toho neb onoho druhu ÚV. je základní bojovou jednotkou, posílati jejich jednotky z posádky do posádky, aby cvičily s útvary ostatních zbraní. Náklady na to nebudou velké; počty osob těchto jednotek jsou malé, položka za pohonné hmoty stoupne jen o něco, poněvadž by doma v posádce taktéž byly v činnosti.

V celku by tedy mohl býti zvolen tento postup, jak to pravděpodobná potřeba armády a její úkoly vyžadují:

- a) vypracovati reorganizační plán útočné vozby a zajistiti každoročně potřebné peníze v rozpočtu;

- b) při úpravě organisace zvýšiti mírové počty útočné vozby, zajistiti zvýšení velitelského, cvičitelského, hospodářského a dílenského personálu;
- c) zřídit zkušební jednotku a učiliště této zbraně u PÚV;
- d) reorganisovati nynější PÚV. — Nejdříve doplněním v jeho rámci (další setniny, plné počty osob, doplnění a rozmnožení materiálu), pak rozdělení na větší počet praporů — smíšeného typu, dislokovaných podle obvodů ZVV.;
- e) učiniti tyto nové prapory soběstačnými i technicko-hospodářsky a dílensky.

Bylo by záhodno již nyní zrušiti název „prapor útočné vozby“ a jmenovati jej prostě útočnou vozbou nebo výcvikovým střediskem, resp. velitelstvím útočné vozby — ostatně takticky tento prapor nikdy neexistuje, ba ani ne jeho roty, ježto se rozdělí ve skutečnosti v jednotlivé bojové jednotky; velitelé, velitelem roty počínajíc, stávají se poradci a technickými orgány příslušných vyšších velitelství.

K II. A. Mají jednotky útočných vozů býti samostatnou zbraní nebo býti součástí jiných zbraní?

Názory o tom mohou býti různé; celý vývoj věci svědčí však o tom, že jednotky útočné vozby jsou a ještě více budou zbraní speciální, se zvláštním výcvikem a nelze je tedy směřovati s jinými zbraněmi, ať již nosí u nás výložky jakékoliv a jsou kdekoli administrativně přiřčeny. Vidíme to i z toho, že každý důstojník, který je přidělen k útočné vozbě, potřebuje podle dosavadních zkušeností určitou dobu, než se úplně zapracuje v této zbraní; tedy určitě stejně, ba nejméně tolik, kolik by potřeboval pro přestup k jezdeckvu, dělostřelectvu i letectvu.

Útočná vozba je zbraní speciální již vzhledem k výcviku, hlavně pak na bojišti a vůbec v poli: pracuje ovšem v nejužší součinnosti s pozemním vojskem 1. sledu (pěchotou a jezdeckvem) a v jeho prospěch, avšak zcela svým vlastním způsobem: je to zbraň doprovodná, ať již převážně nebo bitevní, vlastního charakteru, jako na př. dělostřelectvo a letectvo. Tento svůj ráz podrží tak dlouho, dokud se snad celé pozemní vojsko nebude pohybovati v pancíři na speciálních vozidlech, kdy snad rozdíl mezi pěchotou a útočnou vozbou zmizí. Dokud však útočná vozba je zvláštním bojovým a posilovým prostředkem, kterým lokálně zdůrazňujeme nebo aspoň usnadňujeme činnost pozemního vojska (pro nás třeba ještě říci: dokud je tak vzácným kořením, že jen v nejdůležitějších místech a v malém množství jí můžeme použiti), je zvláštní zbraní se všemi atributy.

Na tom nic nemění to, že u nás je přiřčena k pěchotě. Tento způsob není zatím útočné vozbě na škodu. Útočná vozba má malé počty, nemá vyššího velitelství a proto přidělení k pěchotě jí spíše prospívá, nebo je aspoň jediným možným východiskem. Její důstojníci se doplňují z pěchoty a z jezdeckva, což jí zajišťuje velmi širokou personální basi; je však třeba pomýšlet na to, aby v budoucnosti byla otevřena všem důstojníkům zbraní bez rozdílu, kteří mají o ni zájem a jsou ochotni naučiti se znát její prostředky a pracovat s nimi. Útočná vozba může jako zbraň speciální a převážně technická výborně potřebovati důstojníky s technickým vzděláním, ostatně má sama potřebu dělostřelců, automobilistů, radiotelegrafistů, železničářů atd. Jakmile by se její velitelský kádr rozšířil, bylo by možno doplnit ji dobrovolníky ze všech zbraní; nelze ovšem zapomínati, že

její důstojníci potřebují velmi dobrého taktického vzdělání, a to mají hlavně důstojníci pěchoty, jezdeckva, dělostřelectva a letectva.

Útočná vozba, zvláště máme-li jí málo, musí býti řízena z jednoho centra, musí býti jednotná. Výcvik musí provádět co možná v jednom tělese nebo v stejnorodých, organicky skloubených: je věcí výcviku, nikoli výložků, jak budou pracovati na př. OA., přidělené jezdeckvu; tytéž potřeby může jindy míti a od téže čty OA. požadovati jednotka pěší. Stačí, budou-li ty jednotky útočné vozby, které jsou pro tuto práci určeny, míti možnost, často se cvičiti v takové součinnosti. Jinak však mají míti jedno mateřské těleso nebo zbraň již pro jednotnost výcviku, pak z důvodů hospodářských a technických, což u zbraně zatížené tak velice materiálem (chceme-li skutečně účelně šetřit a rozumně hospodařit) padá neobyčejně na váhu. Ostatně nezapomínejme, že před závěrečným obdobím spolupráce s ostatními zbraněmi nebo v jejich prospěch předchází dlouhé období základního a speciálního výcviku a ten lze nejlépe, úsporně a jednotně absolvovati v mateřském tělese v středisku řádně vybaveném, nikoli v malých jednotkách, roztržštěně, v horších výcvikových poměrech, ne-jednotně a také bez časté odborné kontroly. Jezdeckvo potřebuje určité obrněných automobilů a vůbec rychlých útočných vozidel; jistě by mělo míti organicky i vlastní; to by však bylo možno realizovati tehdy, když by mělo vlastní korouhev OA., a stejně tak pro potřeby ostatních vyšších jednotek, pro jejich SPO. Kdyby bylo několik praporů útočné vozby, dával by každý tento oddíl záruku určité účelné soběstačnosti a racionálního výcviku. Dokud však existuje jen určitý počet setnin, je nejužší centralisace to nejlepší.

Počty jezdeckva, které je lehko zranitelné, obzvláště v těžké službě přezvědne, neskýtají záruky, že by obstaralo samo veškeré potřeby armády; musí tudíž i pěší jednotky spoléhati samy na sebe a býti na podobné případy připraveny a vybaveny; za druhé, i kdybychom měli jezdeckva ještě více, není důvodu, proč by pěchota měla býti zbavena významného pomocníka v přezvědech atd., když je musí pro vlastní potřebu stejně prováděti v každém případě; konečně, jaký je rozdíl v přezvědné činnosti jezdeckva nebo pěchoty? Jakmile se střetnou s nepřitelem nebo jakmile jezdeckvo aspoň zčásti sesedlo k pěšímu postupu a boji, tedy v momentě, kdy na př. OA. zasáhnou jako bojový prostředek, není veliký. Rozdíl je jen v různé rychlosti, s jakou jezdeckvo nebo pěchota dorazí na místo střetnutí, a ovšem i v tom, jak rychle se přemísťují (jestliže jezdeckvo může se přemísťovat koňmo) na bojišti. Jsou-li však upoutány v pěším boji, není vlastně rozdílu. Proto myslím, že není správně již v začátcích dělit útočnou vozbu dokonce i podle příslušnosti k zbraním, neboť je útočnou vozbou sama pro sebe a liší se jen materiálem a různým jeho použitím.

Jak tomu bude, až obrněný kolový automobil bude zaměněn vozidlem pásovým anebo kombinovaným, které bude snad i universálním typem, schopným úlohy lehkého tanku? Bude je pak míti jezdeckvo zase ve zvláštních malých jednotkách? Nebo, když už jezdeckvo má těžké OA., patří mu i lehčí typy OA. pro přezvědné účely dobře vyhovující především proto, že daleko lépe mohou jezdit na horších cestách, ba i v terénu mimo cesty?

Toto dělení je tedy, jak vidět, trochu sporná výhoda, zvláště v našich poměrech. Proto i v této věci vidím důvod pro absolutně zvláštní a tím

i neutrální postavení útočné vozby jako zvláštní zbraně, otevřené všem a určené v prospěch všech, kteří její součinnosti potřebují.

Jakmile by došlo k rozšíření útočné vozby způsobem, jak jsem v první kapitole navrhoval, lze již z ní utvořit zvláštní zbraň; předpokladem je, že by se početně přiblížila k automobilnímu vojsku nebo vozatajstvu a byla i směrem nahoru organizačně dobudována aspoň jako tyto zbraně; svým posláním a významem si proti nim nezádá v ničem již dnes a má plné právo jako ony býti zvláštní zbraní.

K II. B. Proč je nutno, aby naše armáda měla útočnou vozbu?

Tato otázka měla býti vlastně první; neboť je to otázka zásadní. Odpověď na ni je snadná. Chce-li býti naše armáda skutečně moderně vyzbrojena, nechce-li býti inferiorní proti armádám svých sousedů, musí mít útočnou vozbu. To je jeden důvod. Druhý je ještě závažnější: aby co nejvíce šetřila krvi svých příslušníků, aby je nehnala proti strojům a opevněním, musí mít obrněná vozidla, která snadněji a s menšími ztrátami lidských životů prolomí nepřátelský odpor, prorazí cestu nebo zjistí aspoň situaci nepřítele, zadrží jeho postup, ušetří vagony drahé munice, jež by bylo nutno vystřeliti, možno i s problematickým účinkem.

Toto všechno může učinit útočná vozba, bude-li skutečně na výši doby, dobře organisována, v dostatečném počtu, dobře vedena a opatřena vyhovujícím materiálem. Je tedy možno se jí zříci?

Dále je třeba, aby to byla vlastní útočná vozba, vlastní výroby, aby nebylo třeba spoléhat event. na cizí pomoc v poslední chvíli; znovu třeba zdůrazniti, že útočná vozba se v žádném případě improvizovat nedá, musí tedy býti již v míru zde, aspoň v jádře, a musí býti učiněny všechny přípravy, aby podle potřeby vzrostla a byla s to převzít všechny úkoly. Úkoly útočné vozby porostou; i když přechod celých armád do pohyblivých pancířů patří ještě k utopickým snům budoucnosti, nelze popřít, že hejna pohyblivých obrněnců, drticích vše, co jim přišlo v cestu, nejsou žádnou utopií, nýbrž skutečností dobře známou z poslední války. Od té doby nás však dělí již přes 14 let a technické nespali. Není snad nadšátkou, řeknu-li na konec, že nemít útočnou vozbu, už dnes znamená tolik, jako spokojiti se jenom lehkým dělostřelectvem; nepoužití takového významného prostředku se vymstí ve skutečnosti, neboť tento nedostatek bude pak zaplacen krví.

K III. Jaké vlastnosti má mít útočný vůz?

Nejsem technikem, a proto nemohu podrobněji projednati tuto otázku se stanoviska technického, nýbrž především jen se stanoviska taktické potřeby.

Jaké vozy potřebujeme?

V celku vidíme dva hlavní (charakteristické) způsoby upotřebení útočných vozidel: a) vozidlo přezvědné, b) vozidlo bitevní.

Volím tyto názvy, ač plně nevystihují (zvláště v první skupině) určení obou druhů jako označení dvou hlavních skupin, dnes ještě rozlišených i zásadní růzností typů (technické konstrukce); je však zřejmo, že technický pokrok může nás brzo dovésti k tomu, že oba tyto úkoly aspoň z větší části uspokojivým způsobem zastane na př. nějaké vozidlo universální. Konečně, abychom zůstali v mezích našich konkrétních poměrů,

určitě pro nás dostačí toto rozdělení, poněvadž sotva budeme mít prostředky k další diferenciaci úkolů a tím i typů.

a) Vozidla přezvědná.

Od přezvědných vozidel požadujeme takové vlastnosti (věc konstrukce a výzbroje), které by umožňovaly použití těchto vozů v přezvědné službě, ať již v součinnosti s nějakým doprovodem jiné zbraně nebo i bez přímé její podpory, při navazování dotyku, při střetnutí, při pronásledování, vůbec v prvním sledu na neustálené ještě frontě; všeobecně tam, kde palba nepřítele, a hlavně dělová palba, není ještě organisována, je slabá nebo vůbec chybí, kdy ještě je dosti volného prostoru k manévru (fronta se teprve ustaluje, má mezery, je v pohybu).

Nazval-li jsem tuto skupinu přezvědnou, má tím být označen její nejvlastnější a nejobyčejnější úkol. Je zřejmé, že situace, v které budou normálně pracovat, vyžaduje, aby to byly vozy schopné i boje, tudíž vyzbrojené a chráněné pancířem. Proto může tento typ převzít i jiné úkoly, t. j. na př. zabezpečovati spojení v ohrožených místech, zaručovat dopravu osob (především velitelských) a menšího počtu materiálu (střeliva) do míst postřelovaných; jejich bojová hodnota musí být taková, aby odolávaly aspoň účinkům normálních zbraní pěchoty malé ráže (o tom bude řeč níže), a proto mohou po krátký čas v příhodné situaci a v drobných srážkách vystupovat jako vozidla bitevní, která drtí odpor předních částic nepřítele, ráží cestu vlastním čelním prvky nebo je aspoň kryjí — za taktických podmínek v předchozím odstavci vylíčených.

Stěžejním požadavkem u těchto vozidel je rychlost a pohyblivost v terénu (mimo cesty). Rychlost musí být taková, aby jednak umožňovala rychlé přesuny těchto vozidel po komunikacích na místo použití (strategická rychlost), jednak musí mít i v přibližovacích tvarech takovou rychlost, aby i nejrychlejší doprovod jiné zbraně (jezdecktvo, cyklisté) nebyl jimi zdržován, naopak musí mít velké plus v rychlosti proto, že hlavní podmínkou úspěchu vozidla je překvapení, a proto tedy musí být s to, s maximální rychlostí najet na nepřítele, přepadnouti jej a zas co nejdříve uniknouti z dosahu jeho dělové palby.

Víme tedy, že to musí být vozidla, schopná jednotlivě v průměrně zvlněném terénu na komunikacích rychlosti 50 až 60 km v hodině; v organických jednotkách na komunikacích pochodová rychlost 30 až 40 km/hod.; v terénu (mimo cesty) ne menší než 8 až 10 km/hod. (to platí pro průměrně těžký terén). Pohyblivost mimo komunikace co možná v nejširší míře je nezbytná, aby vozidla mohla manévrovat i mimo cesty a tím spolehlivě plnit svůj úkol i tehdy, když by výjimečně nemohla být doprovázena nebo aspoň přímo následována jinými prvky. Musí tedy snadno zdolávat normální překážky (přikopy, meze, jámy), musí mít značnou stoupavost v sklonu, musí být schopna pohybu i v polních kulturách a v zorané nebo zvrátněné půdě, musí být schopna přejet i menší vodní toky určité hloubky — musí být vybavena též takovým motorem a takovým zařízením, aby havarovaný vůz mohl být snadno odtažen druhým, což vše lze vymezit teprve individuálně podle typu (konstrukce). Jak bylo již řečeno, rychlost a pohyblivost je nejen potřebná k úkolům, které se vozu svěřují, nýbrž je i částečnou ochranou před zásahy, a proto otázka brnění tohoto vozidla může být řešena i s tohoto stanoviska; to má velký význam pro celkovou váhu vozu, která zase má přímý vliv na jeho hybnou sílu, tedy i na rychlost, kterou může vyvinouti.

Vůz musí býti schopen boje, t. j. musí býti nejen opancérován, ale musí býti vyzbrojen nejvhodnější automatickou zbraní. Poněvadž nemá tolik možnosti mířené, dobře pozorované a dlouhé palby jako zbraně volné, musí míti zbraň robustní, chrlicí celé dávky s náležitým účinkem hmotným neb aspoň morálním. Budou to především kulomety normální ráže, podle okolností střední ráže (váha kusu tolik nerozhoduje vzhledem k hybné síle vozu a p., takže možno voliti až do jistých hranic zbraň účinnější). Ježto bude zdolávat i místní odpory, z nichž některé budou využívat přirozených nebo umělých krytů, a mimo to musí podstoupiti boj s nepřátelskými obrněnci stejného poslání, má míti zbraň účinnější, tedy snad hrubý kulomet (bude-li takového výkonu schopen a bude-li možno vhodně vyřešiti jeho umístění ve voze) nebo kanon vhodné ráže a délky. Bud' jak bud', musí míti průbojné střelivo proti pancírům, i kdyby měl jenom kulomety malé ráže. Vzhledem k tomu, že se vůz, má-li účinně střílet, musí zastavit (palba v jízdě má celkem jen morální účinek, ač také ji nelze podceňovat — záleží na vzdálenosti, rozměrech a viditelnosti cíle) — je třeba, aby měl bud' automatických zbraní více, nebo aby ji měl tak umístěnu, aby z jednoho postavení bez otáčení podvozku obsáhl celých 360°; vzhledem k možnosti zaskočení a boje zblízka musí býti tyto zbraně (v otáčivém kruhu ve věži, v kulových čepích a p.) uloženy tak, aby hluchý prostor kolem vozu byl co nejmenší.

K těmto zásadním požadavkům přistupují pak další, které určují detail konstrukce: uložení a obsluha motoru (co možná standardní typ), snadnost řízení atd., způsob pohonu kol nebo pásů, u kombinovaných rychlost a bezpečnost mechanického přechodu z jednoho způsobu pohybu k druhému, rozměry vozu (šířka, výška, rozchod rozvor atd.) vzhledem k požadavkům pohybu v terénu tvar vozu (malá zranitelnost, snadné otáčení a evoluce, žádný nebo nepatrný hluchý prostor pro vlastní zbraně atd.), uložení zbraní a zásob, umístění osádky, možnosti pozorování, malý otočný radius, velký akční radius (250—300 km) atd., což jsou již problémy více méně technické, jež v souhrnu mají nám dáti rychlý, pohyblivý, málo zranitelný, dobře vyzbrojený a spolehlivě jezdící vůz.

Do této skupiny z dnešního materiálu útočné vozby patří všechny obrněné automobily. Mají všechny přednosti a nedostatky kolového vozidla: jsou velmi rychlé na komunikacích, zvláště těžší typy, vyzbrojené robustními motory s dvojitým řízením, speciální konstrukce a tvaru, velmi dobře vyhovující požadavkům bojového vozidla silničního; jsou však těžké, málo schopné pohybů mimo cesty; výzbroj může býti ještě zesílena. V souhrnu lze říci, že po stránce automobilní jsou výborné, velké výkonnosti, dobře chráněné a dostatečně vyzbrojené, vadou však je jejich lpění na solidních komunikacích a obtížný pohyb mimo cesty, který je možný jen na suché a tvrdé půdě na krátké vzdálenosti.

Lehčí typ šestikolový vyhovuje požadavkům přezvědného vozidla z dnešního materiálu vlastně všestranněji než typy těžší. Jeho přednost je již v svérázné konstrukci, jež mu zaručuje daleko větší pohyblivost v terénu; způsob, jakým přemáhá v průměrném terénu překážky, je obdivuhodný a je snad již na hranicích toho, co kolové vozidlo vůbec dokáže. Jeho rychlost na komunikacích je sice o něco menší než u typu těžšího, ale je úplně dostatečná. Má ovšem slabší motor, za to úspornější a jednodušší. Výzbroj je dostatečná; pro toto vozidlo vzhledem k jeho rozměrům stačí kulomety, z nichž ostatně náš lehký kulomet zastane

téměř všechny úkoly; unese však i zbraň mohutnější. Brnění zaručí dostatečnou bezpečnost osádky a vitálních částí vozu. Je nasnadě, že dobré vlastnosti tohoto vozu doplňují nevýhody těžkých typů. Proto se nabízí k úvaze myšlenka, zda by nebylo vhodné slučovat tento typ s těžkým vozem v bojové jednotky, abychom tak měli robustní, rychlá a dobře ozbrojená vozidla sloučená s lehkými, schopnými převzít úkol ochrany boků těžkých vozidel po paralelních horších komunikacích a častější akci mimo komunikace, takže by se pásmo činnosti takové jednotky, které u těžkých vozů je dáno jen komunikací a pruhem nejbližšího terénu kolem ní, rozšířilo do té míry, že by akce těchto jednotek zabezpečovala, není-li zvláštních překážek, určitou osu i s celým přílehlým pásmem a tím by mohly takové jednotky samostatněji vystupovati než dosud; snad by se i ušetřilo na doprovodných jednotkách, nebo by jejich úkol mohl býti pozměněn. Aspoň takticky je tento způsob hodně slibný. Ovšem nesmíme zapomínati, že i lehký typ je přece jen vozidlo kolové, a proto jeho možnost působiti mimo komunikace není naprostá a úplná; mimo to mohou nastati nesnáze technického rázu — jednak rychlost obou typů není prý docela shodná (při dlouhých přesunech), jednak vytváříme touto kombinací jednotku s dvojnásobným materiálem, vyžadující dvojí záložní součástky, dvojí obsluhu, dvojí výcvik atd. Tuto nesnáz třeba prověřiti praktickými zkouškami. Jistým východiskem by bylo sestaviti takové jednotky jenom ad hoc, podle potřeby, avšak v rámci jedné mateřské jednotky.

Je třeba ještě upozorniti, že lehký typ, vlastně jeho podvozek, je vozidlo, které může dojíti velmi širokého upotřebení v armádě, ať již s brněním nebo bez něho. Jeho „chodivost“ v terénu při současném normálním automobilním výkonu na komunikacích činí toto vozidlo vítaným i pro jiné účely: jako vůz telefonní, spojovací, dopravní (pro kulometry, střelivo a p.), jako výborné vozidlo velitelské, hodící se i pro vyšší velitelství. Velké osobní vozy vyšších velitelství se nehodí dobře pro pole, poněvadž jsou odkázány na lepší a řádně udržované komunikace; kdyby měla vozy tohoto typu, bylo by to velkou výhodou. Představme si na př. velitele divise, který, chce-li jíti na pozorovatelnu jenom 1—2 km od komunikace vzdálenou, musí jíti pěšky a automobil zanechat na silnici. Měl-li by lehký typ OA, t. j. podvozek účelně karosovaný, může jeti v něm po nejbližší polní cestě, třeba i přes pole, a dojede tak snad až na místo: co to znamená ve skutečnosti, jaké časové plus tím získá pro přehled, pro rozhodnutí a pro další řízení operace, může si každý snadno představit.

Posledním typem této skupiny je anglický vůz Carden Lloyd: je to prototyp malého pásového obrněného vozidla, vyzbrojený kulometem. O tom je těžko pronést definitivní soud. V první své podobě měl hodně nedostatků, ale najisto má již v principu určité přednosti: je to malé, těžko zranitelné a poměrně dosti rychlé vozidlo na komunikaci i v terénu. Ani toto vozidlo se ovšem nevymklo základnímu nedostatku všech téměř dosavadních pásových vozidel: rychlé opotřebení pásů. Jakmile se podaří tuto vadu odstraniti, zvýšiti jeho spolehlivost i lepší působnost zbraně a ochranu osádky, mohlo by toto vozidlo úspěšně soutěžit s lehkým typem OA. Je určitě schopno vývoje. Je vlastně možno, po napravení dosavadních vad, pokládati je za nejlehčí vozidlo bitevní.

Zdá se, že vývoj spěje aspoň v této skupině od vozidel kolových a pásových ke kombinaci obou druhů, zvláště dokud pás bude tak choulou

stivý a dokud nebude možno na něm vyvinouti takové rychlosti jako na kolech. Proto pokládám všechna obrněná kolová vozidla za typ dočasný a přechodný, přes všechny jejich najisto výborné vlastnosti. Jejich výkon není možno již mnoho stupňovat, zůstanou vozidly kolovými se všemi přednostmi a vadami, danými již fysikálními zákony. Budoucnost náleží patrně vozidlům kombinovaným (pro lehčí typy), resp. pásovým (pro těžké a nejtěžší), poněvadž lépe vyhovují hlavnímu vojenskému požadavku.

b) Vozidla bitevní.

Do této skupiny patří ta obrněná vozidla, která svou konstrukcí a výzbrojí jsou s to, pohybovati se přímo na bojišti terénem a jejichž úkolem je raziti cestu vlastním vojskům přes souvislé a třeba i organizované nepřátelské odpory, které ničí jednak vlastní palbou, jednak je drtí vlastní silou a vahou. Jsou hlavně útočnou doprovodnou zbraní, zasazovanou obyčejně v místech nejdůležitějších, aby byl zabezpečen úspěch. Pomáhají a mohutně zesilují činnost pěchoty; nemohou ji ovšem zastati, ježto nemohou terén udržeti — ostatně jejich činnost je vždy dočasná a vyžaduje pečlivých příprav. Jsou značně choulostivé, neboť přitahují na sebe dělovou palbu, a proto nesmí se jí dlouho vydávati; působí nejlépe překvapením, tedy i proto je třeba je co nejvíce zastírat. Jako zbraň strojová, s komplikovaným a drahým materiálem, vyžadují zvlášť pečlivě řešené zásobování a ošetřování.

Jsou to tedy tanky, vozidla pásová nebo v poslední době (aspoň lehčí typy) již i kombinovaná. Jsou to vozidla velmi robustní, nejllehčí typ váží asi tolik, jako nejtěžší převážný automobil; tanky střední a těžké dosahují gigantické váhy 30—70 tun (Mark V s 1 hvězdou, „20“ francouzský), tedy jsou dopravním problémem i pro železnice, ježto vyžadují speciálních vagonů (podvozků) k dopravě. Jejich rychlost na bojišti je zatím značně malá, od 2—5 km/km.; tato rychlost ještě klesne při jízdě první rychlosti (na malé obrátky), aby chod byl co nejtíší a předčasně se neprozradily.

Jejich síla není tedy v rychlosti, ač její zvýšení je cílem všech konstruktérů, ale v mohutné síle drtivé, v pancíři a ve výzbroji, takže mohou zblízka, t. j. z několika málo set metrů ničiti nepřátelské zbraně a drtiti překážky. Jejich největším nepřítelem, aspoň lehkých typů, je dělostřelectvo, které je může přímým zásahem, ba jenom většími úlomky zničiti; střední a těžké tanky jsou již odolnější resp. imunní proti normálnímu dělostřelectvu. To jsou již pohyblivé pevnosti, s početnou poměrně osádkou (11—14 mužů); působí nejlépe v mase, zvláště lehké tanky, ježto tento způsob zaručuje nejlepší hmotný i morální účinek a vyžaduje ztráty těchto vozidel, které jsou v boji velmi značné (až 50%!).

Problémem budoucnosti je zvýšení rychlosti, především tanků lehkých; z různých zpráv víme, že vedoucí armády mají již prozkoušeno několik nových typů značně rychlejších. Rychlost sníží jejich ztráty, umožní eventuálně menší zatížení pancířem nebo umožní rychlejší manévry těchto vozidel na bojišti a tím snad i dovolí s menším počtem těchto vozidel dosáhnouti účinku v určitém místě. Jde též o zvýšení rychlosti pochodové, která u vozidla pásového této váhy byla dosud malá a drahá pro rychlé opotřebení pásů, a proto nutí ke kombinované dopravě na speciálních automobilech nebo po železnici až na vlastní bojiště, kde

přejdou na pásy. Východiskem je vozidlo kombinované, které se pohybuje na kolech jako automobil a teprve na bojišti přejde na pásy. Problémem je vyřešení rychlého a mechanického přechodu (z vnitřku vozu) z kol na pásy a naopak. Některá řešení se již zdařila; bude-li vozidlo mít při tom dostatečnou rychlost na silnici i v terénu, měli bychom zde, aspoň v principu, basi, z které by bylo možno pak řešit problémy obou hlavních způsobů použití útočné vozby: vozidla převážněná i bitevní — aspoň lehká bitevní. Není pak nemožné, že by aspoň chassis bylo u obou typů universální, jednotné; jen zatížení pancířem a vyzbrojení by bylo různé podle účelu.

Dnes máme v armádě zatím malý počet tanků. Nový typ bude zřejmě vozidlo odpovídající vahou, brněním a výzbrojí lehkému tanku; opatření tanků středních nebo dokonce těžkých vymyká se zatím asi našim možnostem, což neznamená, že by tato otázka neměla být aspoň studována a sledována. Předpokládejme, že náš nový tank bude vozidlem kombinovaným, s koly i pásy, aby nebylo třeba svízelně dopravovat vozidla na zvláštním automobile, ježto pásů je nutno šetřit; mimo to pohyb na pásech je pro přesuny stále ještě pomalý. Bylo by žádoucí, aby toto vozidlo v jednotce mělo na kolech rychlost asi 30 km v hod., na pásech v středním terénu neklesající pod 12—15 km/hod. Jinak musí mít při nejmenším vlastnosti dnešního lehkého tanku, t. j. musí přejeti zákop asi 1—1.20 m široký, příkop se strmými břehy 1.75 až 2 m, stoupavost co možná 45°; zřejmě i jistou váhu a sílu, aby mohlo protrhnouti všechny druhy drátěných překážek, prorazit zdi asi 40 cm silné a projížděti aspoň mladým lesem (tyčkovinou), i jistou brodivost přes vodní toky. Výzbroj musí odpovídati jeho poslání; záleží ovšem na tom, jak jeho konstrukce umožní její zamontování. V principu musí mít automatickou zbraň, kulomet, proti živým a nekrytým cílům, které musí neutralisovati do 800—1000 m, pak speciální zbraň pro boj s odolnějšími cíli i v krytech anebo za lehkým pancířem, tedy dělo vhodné ráže nebo hrubý kulomet, bude-li mít potřebné vlastnosti; účinek této zbraně, přes nucené špatné pozorování z tanku, musí být normálně zaručen do 500 m. Osádka: asi 3 muži (řidič, spuljezdec zároveň kulometník, velitel zároveň střelec z děla nebo hrubého kulometu).

O vozidlech kolejových jsem se dosud nezmínil. Jsou to obrněné vlaky a motorové dreziny. Poněvadž jsou odkázány na koleje, jsou to vozidla velmi choulostivá a podmínkou jejich použití je vhodná situace; ještě více než OA. nebo tanky trpí nepřátelskou dělovou palbou a každé přerušení trati v jejich týlu přivádí je do choulostivé situace. Přes to lze připustiti, že bude-li jich vhodně použito na frontě neorganisoané, proti slabému nebo žádnému dělostřelectvu, zvláště v speciálních úlohách, mohou přinést značný užitek, neboť proti pěchotním zbraním jsou celkem velmi odolné a samy sebou jsou velkou palebnou silou, poněvadž mají mnoho kulometů i děla. Zvláště třeba upozorniti na motorové dreziny jako vozidla převážněná. Jsou velmi těžko zranitelné pro nepatrné rozměry, mají větší rychlost než vlak a neprozrazují se kouřem. Vůbec se zdá, že u tohoto speciálního druhu útočné vozby, určeného dnes pro neorganisoané fronty, proti slabému nepříteli, pro zvláštní úlohy se může další vývoj dít jen při přechodu od parního tahu, jinak velmi výkonného a spolehlivého, k motorickému. Tento tah by umožnil konstruovati soběstačné jednotky s vlastním pohonem, jakési obrněné kolejové autobusy, vyzbrojené podobně jako nynější vlaky, které však

mohou pracovati jednotlivě (asi jako jednotlivé OA. v četě) nebo spojití se k zesílení palby nebo dlouhého přesunu v jeden vlak. Snad by bylo možno uvažovati (aspoň tehda, nebyly-li by příliš těžké), o zařízení podobné jako u dynamoelektrických vlaků těžkého dělostřelectva, t. j. že by mohly býti opatřeny speciálními koly pro přechod z kolejí na silnice a naopak (viz nedávné zprávy v denním tisku o zkouškách s kolejovým a současně silničním autobusem v Anglii).

V každém případě je žádoucí věnovati pozornost obrněným motorovým drezinám, které se výborně hodí i jako vozidlo hlídkové, přezvědné, spojovací a p., zvláště k boji na široké frontě a p. Je nízké a lehké a překážky na trati (rozebranou trať a p.) může lehčeji překonati než vlak (může přejížděti na skladných kolejkách, které veze s sebou, ostatně by mohly býti opatřeny nástavnými koly, aby taková místa přejely i bez kolejí).

Vývoj parních obrněných vlaků, je více méně již ukončen, a proto není třeba skládati příliš velké naděje v jejich budoucnost; jsou upoutány na koleje a železniční zařízení vůbec, což dnes, v době stálého rozvoje letectva a dalekonosného dělostřelectva je čím dále, tím problematictější plem působnosti.

IV. Jak jednotky útočných vozů organisovat a jakým pomocným materiálem je pro službu v poli vybavit?

Na tuto otázku bylo zčásti již odpověděno v kapitole první; co se týče polní služby a vybavení pomocným materiálem, lze uvažovati jen všeobecně, poněvadž není známo, jakými vozidly bude budoucí útočná vozba disponovati, jakých vlastností a v jakém počtu.

Pro každou organisaci útočné vozby v principu třeba míti na paměti, že je to zbraň s velmi drahým, komplikovaným materiálem, má spoustu různých zbraní a velmi složitý a rozmanitý výcvik (mnoho specialistů). To znamená:

Výcvik lze provádět nejlépe v nějakém středisku řádně vybaveném pomůckami a cvičitelským personálem; útočná vozba potřebuje velmi četných speciálních kursů, které lze zvláště při krátké presenci službě nejracionalněji provádět aspoň v rámci vojskového tělesa. I po této stránce je izolovaná setnina nevhodná, resp. musila by míti zvláštní personál pro všechna potřebná odvětví výcviku, což nelze dobře provést. K výcviku je potřeba mnoha pomůcek (na př. střelecký výcvik se týká všech zbraní armády od pistole až po děla), modelů i cvičných podvozků, což zase dokazuje nutnost specialisované centralisace, vhodné ostatně vždy již pro jednotnost výcviku.

Drahý materiál vyžaduje mnoho odborného personálu k ošetřování a uložení a ovšem též zvláštní a dobře vybavené dílny. Technická správa útočné vozby účtuje snad nejrozmanitější materiál v armádě. Co se týče dílen u tělesa, musí býti co nejlépe vybaveny, poněvadž všechny opravy, které by nemohly obstarati, jdou většinou již do výrobní továrny, což je zdlouhavé a nákladné. Co se ukládání materiálu týká, musí býti zvláště pečlivé, poněvadž materiál stojí velké částky peněz a neodborné nebo nevhodné uložení jej neobyčejně znehodnocuje. I každodenní ošetření materiálu je velmi důležité, vyžaduje času, pomůcek a školeného personálu. To je nanejvýš důležité v poli, neboť spolehlivý výkon vozidel úplně závisí na každodenním pečlivém ošetřování. Proto taktické způsoby po-

užití útočné vozby, na př. OA. po četách, jsou po této stránce problémem, který by v poli byl tvrdým oříškem. Při závěrečných cvičeních to tak nepoznáváme, ježto trvají jenom několik dní v mírových poměrech. Z toho vyplývá, že jednotky útočné vozby, jdoucí do pole, musí býti kromě taktické potřeby organisovány v takových jednotkách, které jsou co nejvíce soběstačné. Máme-li útočné vozby málo, je to ovšem těžké, představíme-li si rozlohu front a pravděpodobné rozdělení těchto jednotek. U nás, pro vozidla přezvědná, musí býti určitý personál a nejnutnější správkový a záložní materiál již u čety, na jejím trénu. Rota musí býti již vybavena malou mobilní dílnou. Je třeba co nejvíce zamezit odsun vozidel do zápolí, zvláště nebude-li dostatek záložních vozidel přímo u armády. Nesmíme zapomínati, že každé vyřazení vozu z čety ji znehodnocuje; vzájemná podpora, výměna vozů při nájezdech, záchrana havarovaných, střežení křižovek a zádi atd. jsou velmi ztíženy.

U bitevních vozidel nebude takového tříštění jako u čet přezvědných vozidel; působí normálně celými rotami a většími svazy současně v jednom úseku. K výkonu potřebují však ještě více než OA. stálého ošetření i zvláště organisované služby zásobovací: musí tedy býti v každé takové jednotce odborný personál, zásoby a záložní součástky ihned po ruce. Podaří-li se snad míti v budoucnosti vozidlo universální, bude asi rozdíl hlavně jen ve výbavě pomocným materiálem: vozidla používaná jako přezvědná budou organisována v soběstačnější jednotky, ježto nutno předvídati jejich častější dělení a na širší frontě, kdežto u vozidel bitevních bude možno více centralisovati, poněvadž působí na užší frontě a ve větším počtu.

Organisace bojových jednotek útočné vozby v poli závisí na vlastnostech materiálu, který ovšem je konstruován podle určitých taktických požadavků; proto také nelze zde podrobně vypočítávati, jaký pomocný materiál mají míti. Nelze upříti, že musí mít i v nejmenších jednotkách první zálohu pohonných hmot a mazadel, zálohu obručí nebo součástek pásů, nejdůležitější záložní součástky, t. j. takové, které nejvíce trpí, jsou přiměřeně skladné a jež lze vyměnit bez strojního zařízení ručním náradím. Nesmějí tím však býti přetíženy jejich trény (1—2 nákladní vozy na čet).

Organisace bojových jednotek sama závisí především na taktickém poslání.

Závěr: Tuto povšechnou úvahu o problému útočné vozby omezil jsem především na naše poměry a mimo to, poněvadž nejsem technikem, nemohl jsem se pouštět do detailů zbrojních, konstruktivních atd.

Slo mi však o to, abych dokázal, že stojíme před velmi četnými problémy, které třeba nejen vyřešiti, ale které třeba sledovati a studovati, jakož i utvořiti instituce a orgány, které by se touto prací trvale zabývaly.
