

Plukovník děl. František Kryštof:

Motorisace divisního dělostřelectva.

Jsem přesvědčen, že dosud nenastala doba, abychom mohli přistoupit k motorisaci dělových jednotek divisního dělostřelectva. Nemáme k tomu dosud ani dosti vhodných vozidel, ani finančních prostředků, ani naše silniční síť není ještě tak hustá a dobrá, jak by toho bylo potřeba k motorisaci většího rozsahu. Přesto však nynější početní stav motorových vozidel v naší republice dovoluje nám již uvažovat o tom, zda by nebyl čas, zmotorisovat alespoň některé součásti divisních dělostřeleckých jednotek, a to takovým způsobem, aby to skutečně bylo značnou výhodou proti dnešnímu stavu.

Podle mého mínění by bylo třeba provést alespoň do jisté míry motorisaci divisního zbrojního parku, motorisaci velitelství, spojovacích jednotek, pátracích a ordonančních orgánů.

Motorisace divisního zbrojního parku.

Představíme-li si, že počet vozů divisního zbrojního parku jde do set, uznáme jistě, že je to ohromné těleso, které jen velmi nesnadno unikne leteckému pozorování; kromě toho převoz střeliva ze zásobovacího nádraží nebo z armádní výdejny do divisního zbrojního parku a převoz střeliva odtud na frontu je velmi zdlouhavý, děje-li se jen vozy taženými koňmi.

Je sice jisto, že bychom úplnou motorisací divisního zbrojního parku snížili značně početní stavy vozidel a zvýšili dopravní rychlost, na druhé straně však bychom se zbavili možnosti dopravovat střelivo vozidly divisního zbrojního parku do blízkosti dělostřelectva, umístěného daleko od dobrých komunikací, a nutili bychom bojové trény dělostřeleckých oddílů a pěších pluků konat dlouhé a namáhavé cesty k odběru střeliva. Je pravda, že existují již taková vozidla, která se mohou pohybovat i po špatnějších cestách a dokonce i terénem mimo cesty, ale těchto vozidel je zatím u nás tak málo, že by nestačila ani jediné divisi. Musíme tedy počítat jen s neobvyklejšími druhy nákladních aut, a proto by byla úplná motorisace divisních zbrojních parků nevýhodná.

Srovnáme-li výhody a nevýhody motorisace divisního zbrojního parku, dojdeme k závěru, že by se nám za nynějších poměrů vyplatila motorisace té části zbrojního parku, která dopravuje nejtěžší střelivo a kde se tedy v poměru k počtu dopravovaného střeliva musí použít příliš velkého počtu povozů. Mním tím motorisaci hrubých houfnicových kolon tak, jak se to provádí již ve Francii.

K motorisaci hrubých houfnicových kolon bych neradil používat nákladních aut s příliš velkou nosností (5 t), protože by tato vozidla pro svou značnou váhu byla příliš odkázána na pohyb jen na velmi dobrých silnicích s velmi únosnými mosty, kdežto my potřebujeme takové vozy,

které by mohly projíždět i po méně dobrých cestách s lehčími mosty. Ostatně podle statistiky motorových vozidel je u nás těchto těžkých aut poměrně nepatrný počet. Příliš malé vozy (1—2 tuny) se zase nehodí proto, že bychom tím nedosáhli citelného zmenšení počtu vozidel zbrojního parku. Měli bychom tedy volit střední cestu a rozhodnout se pro 3tunová auta. Protože váha nákladu koňského povozu činí 5—6 q, snížil by se motorisací hrubých houfnicových kolon počet jejich vozidel na $\frac{1}{5}$ až $\frac{1}{6}$, neboli celkový počet vozidel divisiního zbrojního parku by klesl asi na $\frac{1}{2}$.

Motorisace velitelství.

Bylo by velmi dobré, kdyby alespoň velitelé dělostřeleckých pluků měli k dispozici osobní auto. Velitel pluku by se mohl buď se svým užším štábem anebo s veliteli svých oddílů rychle posunout kupředu, kdykoli by toho bylo třeba, a mohl by konat obhlídku terénu a průzkum s malou poměrně ztrátou času. Osobní auto by mohl také podle potřeby propůjčit kterémukoli svému orgánu nebo podřízenému veliteli. K tomuto účelu by se hodilo vozidlo schopné jízdy i po polních cestách. Nemusilo by to být zrovna šestikolové osobní auto, stačil by úplně jakýkoli malý čtyřsedadlový vůz běžného typu (Tatra, Praga-Piccolo, Zetka a p.), neboť i tyto vozy jsou způsobilé k jízdě po velmi úzkých i špatnějších cestách. Takové auto by prokázalo dělostřelectvu znamenité služby a uspořilo by velitelům mnoho drahocenného času. Ostatně u nás je lidových osobních aut takové množství, že by se onen požadavek dal za války uskutečnit bez jakýchkoliv obtíží.

Velitelům oddílů by postačil motocykl se sidecarem nebo dvousedadlový až třisedadlový osobní vůz (jako je Aero). Motocyklu by mohli velitelé oddílů použít nejen jako svého dopravního prostředku, ale i k dopravě jiných orgánů, anebo jako spojky.

Motorisace spojovacích jednotek.

Ačkoli si bez náležitého spojení nelze představit řádnou práci dělostřelectva, přece jen vidíme, že naše spojovací dělostřelecké jednotky jsou vybaveny dopravními prostředky přímo macešsky. Část telefonního personálu, který má vlastně vždycky nejdříve být na místě, musí chodit pěšky a unaví se tak dříve, než jeho namáhavá práce vlastně započne. Ale i kdyby toho nebylo, ani potom nestačí hipomobilní prostředky k tomu, aby spojovacím jednotkám propůjčily větší pochodovou rychlost, než je pochodová rychlost dělových jednotek. A to je hlavní důvod, který nás přímo nabádá k zavedení motorisace, alespoň částečné.

Plukovní spojovací čet, která se pohybuje nejčastěji po silnicích a po lepších cestách, bylo by možno motorisovat úplně bez závady.

U oddílových spojovacích čet by nebylo zatím třeba motorisovat více než 1 roj ústředny a 1 stavební roj, třebas i 1 radiotel. roj, a vše ostatní ponechat po starém způsobu. V hlásném roji by mohli 2 běžce nahradit 2 motocyklisté.

Velitelé spojovacích čet by musili mít k dispozici motocykl se sidecarem, aby se mohli pohybovat, bylo-li by to nutno, s motorisovanými částmi své čety.

Za pomoci motorisovaných částí by bylo možno rychle stavět a svinovat vedení podél cest, dopravovat rychle telefonní materiál i personál na vzdálená místa ještě před příchodem dělových jednotek, což by mělo obzvláště velký význam v takových bojových situacích, kdy dělostřelectvo je nuceno měnit častěji svá palebná postavení (přibližování, pronásledování, ústupkový manévr, přemístění za útoku atd.).

Čím více by bylo dopravních jednotek, tím úspěšněji by se dalo pracovat. Na každé vozidlo by se mohl naložit nejvýše 1 roj; jediné snad roj ústředny a radiotel. roj by mohly tvořit společnou dopravní jednotku, ale i toho by bylo dobře se vyvarovat, abychom se vyhnuli použití vozidel o příliš velké váze. Čím menší a lehčí vozy ($1-1\frac{1}{2}$ t) dáme motorisovaným částem spojovacích čet, tím spíše mohou pronikat do terénu i po polních cestách.

U spojovacích družstev baterií není třeba zatím zavádet motorisaci. V nutných případech může ostatně oddíl bateriím vypomoci svými motorickými prostředky.

Motorisace pátracích orgánů.

Velitelství dělostřeleckých pluků by mělo mít vlastní pátrací (průzkumnou) hlídku, a to motorisovanou. Nebylo by však účelné vázat takovou pátrací hlídku na společný dopravní prostředek jako u těžkého dělostřelectva. Dojista lépe by se osvědčilo, kdybychom takovou pátrací hlídku vybavili motocykly se sidecarem, aby se mohla rozdělit podle potřeby na dvě části. Řidič motocyklu by mohl být zároveň cvičen jako pátrač. Taková motorisovaná pátrací hlídka by prokázala skupinám znamenité služby, zvláště v pohybné válce tím, že by předem na frontě získávala zprávy a rychle je dodávala velitelům a jejich zpravodajským orgánům. Této hlídky by se dalo výhodně použít i k rychlému zřízení předsunutých anebo pomocných pozorovaten.

Pátrací hlídky baterií se musí velmi často pohybovat terénem a po polních cestách, kudy by jiné dopravní prostředky než kůň neprojely, a proto by zde motorisace neměla významu.

Motorisace ordonančních orgánů.

Ordonanční poddůstojník na koni není již v nynější době dostatečně rychlým pojítkem, a proto tam, kde předvídáme, že se ordonanční poddůstojník bude moci pohybovat po silnicích a sjízdnějších cestách, bylo by prospěšné zařadit ordonančního poddůstojníka na motocykl. Podle toho by měl býti 1 ordonanční poddůstojník na motocykl u každého velitelství dělostřeleckého pluku a oddílu. Tyto orgány by obstarávaly spojení mezi oddílem a skupinou a mezi skupinou a vyšším velitelstvím. Pro spojení mezi oddílem a bateriemi by stačily dosavadní prostředky.

Celková potřeba vozidel na částečnou motorisaci dělostřeleckých útvarů v rámci divise.

K částečné motorisaci by bylo třeba:

a) pro velitelství dělostřeleckého pluku:

velitel pluku	1 osobní auto,
ordonanční poddůstojník	1 motocykl,
plukovní pátrací hlídka	2 motocykly,
spojovací četa	1 motocykl, 5—7 nákladních aut,

b) pro velitelství oddílu:

velitel oddílu	1 motocykl,
ordonanční poddůstojník	1 motocykl,
spojovací četa	3 motocykly, 2—3 nákladní auta,

c) pro zbrojní park:

hrubé houfnicové kolony asi 30—40 nákladních aut.

Z uvedených výpočtů vidíme, že by částečná motorisace v rámci divise vyžadovala celkem 80—90 motorových vozidel.

Poněvadž vozidla, kterých by se mělo při navrhované motorisaci užít, jsou nejběžnějších typů, bylo by velmi snadno za mobilisace dodat divisím uvedený jich počet.

Divisní dělostřelectvo vybavené účelně kombinovanými hipomobilními i motorickými dopravními prostředky bylo by podle mého názoru za nynějších poměrů typem, jenž by se u nás nejlépe mohl uplatnit za všech bojových situací.

Podplukovník děl. Alexander Brimmer:

Rychlá příprava střelby z paměti.

Otázka přípravy střelby jest určena dvěma požadavky: rychlostí a možnou přesností přípravy. Předmětem našeho studia jest otázka, jak dosíci maximální rychlosti přípravy, aby při tom však nijak neutrpěla prakticky nutná přesnost. Blízká budoucnost, kdy použití bitevních plynů bude asi stejně běžným zjevem, jako doposud byla střelba normálním střelivem, vyžaduje od nás také nutné přípravy, a to zjednodušení práce k provedení výpočtů pro dělostřelecké velitele všech stupňů.

Plynová bitva bude klást velké požadavky na dělostřelce, který musí v atmosféře bitevních plynů, oblečen v ochranný oděv a s plynovou maskou na obličeji nejenom pozorovat a řídit střelbu, ale také rychle a co možná přesně provádět veškeré výpočty nutné k přípravě střelby. Plynová bitva v budoucnosti bude vyžadovat časté a rychlé změny palebných postavení baterií z míst zamořených plyny, nehledě ani k častým a rychlým změnám taktických situací, působeným na př. motorisovanými a mechanisovanými rychlými jednotkami.

Musíme proto také naši přípravu střelby (zvláště u dělostřelectva přímé podpory) přizpůsobit těmto pravděpodobným okolnostem a hledat cesty k jejímu největšímu urychlení. To je možné jen zjednodušením všech metod pro výpočet prvků střelby. Náš dělostřelecký předpis, určující pravidla střelby, je teoreticky úplně vyhovující a podrobný, avšak žádný předpis nemůže pojmut veškerá možná řešení a praktické pokyny. Proto je naší povinností poukázat, že kromě předpisových způsobů přípravy střelby, jejichž řešení vyžaduje nejenom dostatek času, ale také množství různých pomůcek, předpisů, různých tabulek, počítajíc v to tabulky goniometrických funkcí a logaritmů, je třeba školit náš dělostřelecký dorost také zároveň v použití řešení zrychlených a zjednodušených,