

Podplukovník gšt. Julien Flip o:

Úvahy o motorisaci a mechanisaci.

Přehled o dnešním stavu této otázky ve francouzské armádě.*)

I. Účel rozpravy.

Účelem této rozpravy je podat:

několik všeobecných úvah o motorisaci a mechanisaci,
některé údaje o stavu této otázky ve francouzské armádě.

Odborníkům v tomto oboru bude se snad zdáti, že přednáška postrádá přesnosti, kterou by od ní očekávali. Prosím za omluvení, neboť obraceje se k širšímu posluchačstvu, jsem nucen pojednat o otázce v jejím celkovém pojetí a vtěsnat ji do velmi všeobecného rámce.

*) Předneseno na vyzvání KVÚV. v Milovicích.

II. Příčiny zavádění motorisace a mechanisace a jejich rozšíření.

Za všech dob se voják snažil využít pokroků techniky. Vždy toužil po rychlosti. „Activité, activité, vitesse“, říkal Napoleon. Napoleon prováděl velké převozy vojsk na vozech (i jiní tak činili již před ním). Nečinil tak jen proto, aby šetřil noh svých vojáků. Výbušný motor způsobil úplný převrat v průmyslu a v dopravě. Tento převrat nezbytně musil mít ohlas v armádní organisaci, v taktice a v strategii. A je jisté, že používání motoru bude nabývat stále většího a většího rozmachu. Jsem si vědom všech výhod a námitek vznášených proti tomuto rozšíření. K tomu se ještě vrátím. Jedna věc je však nesporná, že totiž motor nám dodává rychlosti (nebo aspoň může nám ji dát, dovedeme-li ho využít), a poněvadž rychlost je jedním z hlavních činitelů ve válce; rozumný voják bude se zřejmě snažit z motoru vytěžit vše, co mu může poskytnout.

Často se říká: ve válce má úspěch jen to, co je jednoduché. Je v tom něco pravdy; avšak často toto úsloví bývá vykládáno nesprávně. Na základě této zásady byla tendence vyloučit složité nástroje z vojenské výzbroje; na příklad telefon měl nepřátele ještě r. 1914!

Nuže, nabízí-li se nám bojový prostředek anebo přístroj, jehož lze použít k všeobecným vojenským účelům, nesmíme se především tázat, „je-li schopen dobré vojenské výkonnosti?“. Je přirozené, je-li jednoduchý nebo může-li být zjednodušen, tím lépe, avšak zavedeme jej, ať je jeho složitost jakákoliv, má-li dobrou vojenskou výkonnost, a budeme se snažit, abychom se ho naučili přes jeho složitost dobře používat. Tak je tomu u motorisovaných bojových prostředků.

III. Stav otázky používání motoru před světovou válkou. Rozšíření motorisace za války. Počátky mechanisace.

V posledních letech před válkou byl konstruován motor, jehož váha na koňskou sílu byla tak snížena, že bylo umožněno dobýt vzduchu. Tak se zrodilo letectvo. Je přirozené, že se voják snaží využít nového vynálezu. Nejprve ovšem vidí v možnosti pracovat v třetí dimenzi jen jednu výhodu: pozorování. A má-li při pozorování rychlost svůj význam, má také některé nevýhody; rychlost byla nejprve podružným činitelem. Avšak, jak se dalo očekávat, i v letectvu nabyla rychlost brzy převládajícího místa. Letecké boje a použití letectva k neirozličnějším úkolům dodávaly jí den co den rostoucího významu jak taktického, tak strategického. A víme, s jakou houževnatostí se ještě za našich dní projevuje snaha o zvýšení rychlosti.

Letectvo jakožto dopravní prostředek má doposud malou výkonnost. To neznamena, že by nebylo leckdy schopno k zajímavému použití, avšak takové použití má dosud podřadnější význam.

Nebudu se o letectvu dále šířit, poněvadž to není předmětem naší přednášky. Poznamenám jen na konec, že plné vojenské využití letectva je — podobně jako využití motorisovaného vozidla na zemi — omezeno stupněm rozvoje pozemních zařízení (letišť).

V jaké míře používaly armády z roku 1914 motorových vozidel?

Ve většině armád bylo předvídáno používání automobilních kolon, jež všeobecně měly být zřízeny za mobilisace z prostředků získaných rekvisicemi a jichž se mělo použít k dopravě vojsk a k zásobování. Byl jich malý počet.

Na konci srpna 1914 měla francouzská armáda 6.000 aut proti 92.000 v listopadu 1918 na samotné francouzské frontě. Co se týče dopravy vojsk, měly sloužit k dopravě pěchoty — samo sebou se rozumí bez trénů. Možnost taktického použití automobilních kolon je tedy velmi omezena. Od září 1914 se objevuje několik obrněných aut; jsou to často zhruba upravená auta turistická.

Během války nabývala automobilní doprava, aspoň na západní frontě, stále rostoucího rozvoje.

Vizme několik čísel!

V září	1914 bylo dopraveno:	27.000 tun materiálu a 200.000 mužů
v „	1915 „ „	331.000 „ „ 460.000 „
v „	1916 „ „	747.000 „ „ 856.000 „
v červenci	1918 „ „	1.040.000 „ „ 950.000 „

Proč tomu tak bylo? Jsou dva hlavní důvody. Za prvé za frontou velmi rozlehlou, udržovanou silami, jichž počet musil být omezen na nejmenší míru, a kterou proto nebylo možno pokládat za nedobytnou, bylo důležité moci přesunovat zálohy co nejrychleji. Automobilní kolona zde zdařile doplnila železnici. Tak byla postupně dopravována nejen pěchota bez trénů jako na počátku války, nýbrž i vyšší jednotky (vyjímajíc jejich částice na koních), s částí nebo s celým jejich trénem. Dále zálohy dělostřelectva vzrůstají do značných rozměrů a je ovšem zájem na tom, aby měly co možná největší strategickou pohyblivost. Tak se zrodilo dělostřelectvo na autech a dělostřelectvo tažené traktory.

Druhý důvod: Posiční válka vyžadovala velkého množství materiálu, jak pro útoky, k nimž se potřebovalo nebývalého množství střeliva, tak k úpravě posic. Jak zajistit dopravu tohoto materiálu, nemáme-li prostředky s velkou výkonností?

Tak silou okolností jsme byli svědky značného rozvoje v používání automobilové dopravy. Je známo, jaké služby prokázala tato doprava na západní frontě, zvláště za dvou pamětihodných okolností: v bitvě u Verdunu a v operacích r. 1918.

Avšak motoru se dostalo rovněž užití i ve zcela jiném oboru.

Je známo, jaké síly dodalo obraně intensivní použití samočinné zbraně, kombinované s opevněním, a zvláště pasivními překážkami (ostnatý drát) a k jakým krvavým obětem docházelo při všech pokusech prolomit frontu i přes podporu dělostřelectva, kterou bychom si v takové míře před rokem 1914 nikdy nedovedli představit.

Pro tuto ničivou mohutnost palby v obraně bylo nezbytno pomýšlet na prostředek starý jako sama válka: pancíř. Avšak, jak postupovat v palbě nepřitele skryt pancířem, vydaným účinkům moderních střel a proto velmi těžkým? Jediné motor mohl rozřešit tuto otázku, a to ještě tehdy, že bude zasazen do vozidla schopného pohybovat se a orientovat v každém terénu. Taková vozidla lze zdařile konstruovat použitím pásů, známých již před válkou. Tedy obrněné auto na pásech: tak se zrodila

bojová vozba. Pravidla jejího používání stanovil v prosinci 1915 plukovník Estienne takto:

„Jsouce přivedeny skryté a umístěny v noci před útokem za liniemi, vyrazí přede dnem a v bojovém tvaru napadnou nepřátelské postavení. Na každých 100 m fronty bude jeden obrněný vůz. Polovice překročí drátěné překážky a zákopy, postoupí a utká se s kulomety, které by se objevily; druhá polovice tím, že pokryje zákopy palbou, umožní naší pěchotě přiblížit se cestami otevřenými v překážkách a zákopy obsadit. Po skončení díla bude přikročeno ihned k útoku týmiž prostředky na druhý zákop. Jestliže je k dispozici dostatečný počet strojů, přijedou pak obrněné vozy dopravující vojska a umožní zmocnit se rychleji baterií a zajistí obsazení takto otevřeného průlomu.“

Od té doby obrněný vůz na pásech, nezranitelný v palbě pěchoty, unikající svou pohyblivostí palbě dělostřelectva, objevující se znenadání a překonávající všechny pasivní překážky bojiště, dodává ofensivám dva charakteristické rysy, jichž se jim už nedostávalo, totiž síly a překvapení.

Je vám známo, že spojenecká vojska od r. 1916 stále více používala tanků. Ke konci války bylo ve Francii v činnosti 2.653 lehkých a 250 středních tanků. Armády ústředních mocností se zabývaly touto otázkou s mnohem menší rozhodností z důvodů, jimiž se zde nemohu zabývat. Bojový vůz byl nepopíratelně důležitým činitelem v úspěchu dohodových armád.

Tak na konci války jsme svědky velkého používání motorového vozidla k dvěma účelům:

jakožto prostého dopravního prostředku a

jakožto prostředku bojového.

Od této doby používá se výrazů

motorisace a

mechanisace.

Zapamatujme si tyto dva výrazy, jimž se dnes dostalo běžného rozšíření ve vojenské literatuře všech států.

Motorisace má účel zlepšiti podstatně dopravní podmínky vojsk a zásobování, buď na silnicích za použití automobilních vozidel běžného typu nebo v terénu za použití speciálních vozidel; všeobecně nemění způsob taktického použití jednotek.

Mechanisací rozumíme zavedení automobilních bojových prostředků dostatečně vyzbrojených a obrněných, aby mohly proniknout do nepřátelských linií; přítomnost takových zbraní na bojišti může dokonce změnit ráz boje.

Povíme si ještě několik slov o stavu otázky motorisace a mechanisace ke konci války.

a) Motorisace.

Motorová vozidla jsou buď

nespecializovaná: nákladní auta od 2 do 7 tun, která mohou dopravit buď 16—22 mužů nebo 3—4 kulometové káry, nebo lehká nákladní auta menšího výkonu, jichž užité zatížení nedosahuje 2 tun, jejichž rychlost však je dvakrát tak velká jako rychlost těžkého nákladního auta, nebo

specialisovaná: traktory dělostřelecké, nákladní auta k dopravě dělostřelectva na autech se střelivem, s jeho municí a remorky nebo lehké tanky, autobusy zařízené na dopravu koní nebo k zásobování čerstvým masem, zdravotnické vozy, lehká auta služby spojovací, zdravotnické atd.

b) Mechanisace.

Používané zbraně jsou:

tanky těžké („průlomové“ = „de rupture“ — těžké anglické tanky, francouzské Renault nebo St. Chamond,

doprovodné — střední anglické tanky (značky Vétoile) nebo tanky Renault.

Běžný typ ve Francii je lehký tank Renault, rychlosti mezi 1—5 km/hod. a vážící 6½ tuny; je vyzbrojen dělem ráže 37 a kulomety v obrněné věži.

Obrněná auta vzor White, téže celkové váhy jako lehký tank; na silnici může být dosaženo rychlosti 18—20 km/hod., jsou vyzbrojeny kulometem a dělem ráže 37 v obrněné věži pod 8 mm pancířem.

IV. Přehled poválečných pokroků v materiálu.

a) Motorisace.

Co se týká dopravních vozidel, sám průmysl, aniž byl pobízen vojenskou správou, hledá pokroky, aspoň pokud jde o vozidlo běžného typu. Avšak voják má také své zvláštní požadavky. Požaduje dopravní vozidlo pro každý terén. Snaží se osvobodit se od silnice i v prosté dopravě.

Odtud vzniká postupný rozvoj dopravních vozidel, který se projevuje ve Francii výrobou:

vozů Citroën-Kégresse s kovoplastickými koly a pásy, průměrné rychlosti na silnici 25 km v hodině, jimiž jsou vybaveny prapory dragons portés,

traktorů Citroën-Kégresse s kovoplastickými koly a pásy, majících na silnici průměrnou rychlost 20 km v hodině, jichž používají některé dělostřelecké jednotky ráže 75 a jimiž získávají v terénu aspoň takovou pohyblivost jako baterie hipomobilní,

traktory Citroën-Kégresse a Somua na kolech a na pásech (tedy kombinované), pro moždíře ráže 155 a traktory Latil pro ráži 105,

vozidla odvozená z předcházejících na dopravu zbraní pěchoty, potřeb velitelství, pro spojovací službu a protiletadlovou ochranu automobilních kolon.

Konečně se zkouší nové vozidlo, jež vzniklo pro obtíže, s nimiž je spojeno zásobování pěchoty střelivem za palby a jež nebyly za války nikdy uspokojivě odstraněny: malé pásové auto, o němž zevrubně pojednává článek v „Revue d'Infanterie“ z 1. února t. r.

b) Mechanisace.

Jako u letectva, tak i při vzniku tanků byla rychlost považována za vedlejší.

Ve Francii tank Renault F T, jímž byly z valné části vybaveny útvary, je poněkud nahrazován tanky D, které jej převyšují jak v rychlosti (12—16 km v hodině na silnici), tak v pancíři (25—30 mm) a ve výzbroji (dělo ráže 47 a dva kulomety, z nichž jeden pevný, střelící ve směru jízdy). Studuje se konstrukce bojového vozu lépe vyzbro-

jeného, lépe obrněného a majícího větší pohyblivost a větší schopnost překonávat překážky, jehož účelem je bojovat proti tankům a chránit tanky D proti protitankovým zbraním. Tento stroj bude mít přibližně dvakrát tak velikou váhu jako tank D, asi 26 tun.

Francouzské obrněné auto bylo přizpůsobeno různým druhům úkolů. Jsou předvídaný nebo se konstruuji tři vzory rychlosti mezi 30—40 km za hodinu, s pancířem různé tloušťky, vybavené dobrou výzbrojí a zařízením pro každý terén anebo nikoliv, podle toho, jde-li o typ pro průzkum, pro zvědy nebo. pro boj.

Všimrěme si zvláště

pokroků v rychlosti, zejména u tanků,

snahy o stále širší užívání vozidla v každém terénu.

Dále se zmíníme krátce o důsledcích s hlediska organisace a taktiky.

Dříve však, abychom snad nevypravovali pohádky, povíme si několik slov o některých důležitých činitelech, kteří omezují jednak počet vozidel různých vzorů, daných k dispozici armádě, jednak taktické užití motorisace a mechanisace.

V. Prvky omezující rozvoj motorových vozidel v armádě a jejich taktické užití.

Z těchto prvků tři jsou zvláště důležité:

a) Problém finanční.

Tento činitel omezuje zvláště užívání specializovaných vozidel, at jsou to dopravní vozidla pro každý terén nebo bojová vozidla. Oba druhy jsou vždy drahé. Bylo by velmi odvážné věnovat značné sumy na koupi četných speciálních vzorů, které by brzy vyšly z módy. Třeba se však rozhodnout, abychom nebyli překvapeni událostmi. Tentýž problém vystává ještě ostřeji u letectva.

Dopravní vozidla běžného užívání mohou být opatřena rekvisicí. Nemohl-li by jich tímto způsobem být opatřen dostatečný počet, musila by si je armáda koupit. To je opět vážná věc, je zase nepříjemné immobilisovat takto značný kapitál nákupem materiálu, který ve skladišti pozbývá hodnoty.

Není však tu jen otázka počtu, je zde ještě otázka vzoru. Všechny vzory nejsou stejně způsobilé k vojenskému užívání. Bylo by záhodno při rekvisici vyhledat vozidla malého počtu vzorů. Sourodnost materiálu má technické a taktické výhody, o nichž je zbytečné se šířit. Všude ve Francii jako jinde se jeví snaha o normalisaci. To však nestačí. Ve Francii je zaveden systém odměn k podporování rozšíření vozidel typu, který je nejschopnější k vojenskému používání. Je na ně pamatováno značným rozpočtem.

Na dopravní vozidla je Francie bohatá, a myslím, že ani v Československu bychom nemuseli mít po té stránce obavy. Ve Francii r. 1933 bylo napočítáno 1,854.588 vozidel podléhajících daňovým poplatkům (1,710.000 r. 1932), z toho 1,397.053 osobních a 457.505 nákladních vozidel. K tomu počítejme ještě 541.601 motocyklů a 18.120 sidecarů. V Československu v téže roce 1933 bylo zdaněno 106.593 vozidel motorových (80.412 r. 1931), z čehož bylo 71.134 osobních, 28.158 nákladních vozů. Mimo to bylo 43.546 motocyklů.

b) Pohonné látky.

Je to velmi vážná otázka. Je známo, jakou úlohu má nafta ve světovém hospodářství a jakou žárlivost vzbuzují naftová ložiska.

Států, které nemohou v čas války počítat se zajištěným zásobováním naftou, je mnohem více. (Je známo, že Spojené státy severoamerické mají $\frac{2}{3}$ světové produkce.) Postižené státy se snaží nalézt náhradní látky (různé národní pohonné látky, syntetické pohonné látky, vozidla na generátorový plyn atd.). Všechna badání v tomto oboru jsou s hlediska národní obrany velmi zajímavá.

Doposud zůstává hlavní pohonnou látkou stále benzin.

Zdá se, že po této stránce, přes veškeré hledání, je Francie vyděděna. Její nejdůležitější ložiska jsou v Pechelbronnu v Basse Alsace, jiná ložiska jsou v Héraultu; celková produkce činila r. 1929 75.000 tun. Co mohla dělati? Je přirozené, že udělala to, co dělá každý, když nemůže počítat s pravidelným zásobováním jakýmkoli produktem: zřídila si zásoby, které přesahují 600.000 t benzínu. V posledních měsících války 1918 se spotřebovalo v armádě 60.000 tun měsíčně. Je vidět, že sklady vyhovují snadno prvnímu období nepřátelství.

Je pravda, že tyto zásoby nejsou nevyčerpatelné. Bude snad nutno se zříci značnějšího užívání motorových vozidel a nečinit zásoby proto, že válka bude dlouhá a že by při jejím dlouhém trvání nebylo zásobování naftou zajištěno a měli bychom spoustu nepoužitelných vozidel? To by byl podle mého soudu špatný výpočet.

My nevíme, zda válka bude dlouhá.

Neuplatníme-li motorisaci a mechanisaci dostatečně v organizaci naší armády, vydáváme se v nebezpečí, že válka bude rychle skončena naší porážkou.

c) Komunikace.

Chceme se pohybovat rychle a všude. Je to oprávněné přání, je však brzděno terénem. Není možno postupovat všude s touž snadností a s touž rychlostí, i když se pohyb děje na pásech.

I při zavedení vozidel pro každý terén (tous terrains) má silnice stále význam prvního řádu aspoň pro strategické pohyby a zásobování. Možnosti užívání motorového vozidla jsou tedy jako v minulosti závislé na hustotě silniční sítě a na hodnotě silnic (pevnost, šíře, nosnost mostů).

Silnice se však rychle opotřebovuje. Víte, jak těžké problémy s drahým řešením vyvstávají už při udržování silnic v míru. Za války by tomu však bylo jinak. Abyste si o tom mohli učinit představu, uvedu, že ve dvanácti posledních měsících války dosáhla průměrná doprava udržovacího materiálu na silnice 323.000 t měsíčně, stoupajíc od 204.378 t v lednu 1918 (72 čet — 1.400 vozidel) do 460.285 t v srpnu 1918 (89 čet — 1.780 vozidel).

Nezapomeňme dále, že nepřítel bude zajisté útočit všemi prostředky na silniční síť, která je pro nás tak drahým životním a manévrovacím prostředkem. Musíme být s to zdolat vlastními prostředky obtíže, jež způsobí. Je pravda, že naše vozidla pro každý terén (tous terrains) nás osvobozují od silnice; avšak jestliže na silnici musíme počítat s překážkami, způsobenými nepřítelem, v terénu narazíme rovněž na překážky, kladené přírodou a ty bude rovněž nutno překročit vlastními prostředky.

Tu se setkáváme se skutečností, kterou nesmíme pustit se zřetele: vzhledem k rozvoji motorisace a mechanisace jsou dnes v armádách běžná vozidla vážící od 6—12 t. Kdežto roku 1914 motorové soupravy umožňující zhotovování mostů nosnosti 3—4 t vyhovovaly přibližně všem potřebám, dnes je tomu zcela jinak. Zvláště vozy pro každý terén jsou většinou těžké.

Jestliže tedy chceme využít všech výhod, které nám poskytuje motorisace a mechanisace, musíme souběžně zajistit přechody přes překážky, a to za podmínek mnohem těžších, než tomu bylo roku 1914.

Všechny silnice nejsou způsobilé k tomu, aby po nich jezdila dnešní těžká motorová vozidla.

Mostový materiál z roku 1914 vůbec nevyhovuje.

Chceme-li dokonale využít rychlosti, kterou nám propůjčuje motor, nezbytně musíme mít vhodný materiál k překonání překážek našimi těžkými vozidly jak na silnicích, tak v terénu. A dodávám, že je k tomu potřebí velmi dobře vycvičeného ženijního vojska. Remeslo ženijního důstojníka vyžaduje mnohem více technických a taktických znalostí než dříve.

Co se týče silniční sítě, je Francie jedním z nejbohatších států v Evropě. Co se toho týká, má příznivé podmínky pro využitkování rychlosti, které poskytuje motor. Avšak jako ostatní státy byla nucena se zabývat problémem přechodu překážek za dnešních zcela nových podmínek. Normální mostová souprava z roku 1914, umožňující přechod vozů 4 t anebo 9 t, avšak při málo hospodárném využití materiálu — je dnes úplně nedostatečná.

Každý pluk jezdecký byl vybaven soupravou k postavení lávky v délce 21 m pro jednoho muže (koně plavou) nebo v délce 15 m pro dva muže (koně jsou vedeni), divisní souprava umožňovala postavení lávky dlouhé 106 m nosnosti 2 t 200 kg. Poznamenejme, že soupravy byly téměř nezpůsobilé k přepravě přes každý terén. Je jasné, že bylo nutno hledat něco jiného.

Nebudu se zde šířit o technice přechodu překážek moderními armádami, byl jsem však nucen osvětlit vám mimochodem tyto důsledky, k nimž docházíme rozmachem motorisace a mechanisace.

Ke konci uvedu ještě, že některé kraje dovolují v omezené míře nebo nedovolují vůbec využít výhod motorisace a mechanisace. Tak na příklad válečné severní a východní Francie se hodí k jejímu intensivnímu užití, kdežto v hornatých krajích, na př. v Alpách anebo v Pyrenejích, tomu tak není a silnice má stále převládající úlohu.

VI. Aktivní prostředky proti motorisaci a mechanisaci.

Pojednal jsem o některých činitelích, abych tak řekl, pasivních, omezujících rozšíření a použití motorisace a mechanisace. Samo sebou motorisace a mechanisace se setkává na bojištích (a dokonce i daleko v zápolí: letectvo) s aktivními protivníky.

Je známo, jak lze lehko zranit automobilní kolony bombardovacím letectvem.

Zde však mám zvláště na zřeteli protitankové zbraně. Snad jsem o nich měl říci několik slov, když jsem jednal o technických pokrocích útočné vozy. Je jasné, že není možno sestrojiti bojový vůz a nezabývat

se zároveň prostředky, jichž může být použito k jeho zničení, a především charakteristikami speciálních zbraní k tomu zvlášť sestrojených. Setkáváme se tu opět se starým zápasem mezi střelou a pancířem.

Pozastavuji-li se u této věci, nemám nikterak v úmyslu jednat o otázce obrnění vozů. Mým úmyslem je, upoutat vaši pozornost na tuto úvahu: váha bojových vozů a tedy i váha a odolnost pancérů je nutně omezována různými okolnostmi. Je tedy asi poměrně snadné a ekonomické sestrojiti protitankové zbraně způsobilé zničit tanky všech vzorů. Vybavme tedy naši armádu hojně protitankovými zbraněmi — a budeme se pak moci obejít bez tanků. Toto řešení bude mnohem jednodušší a hospodárnější než sestrojovat tanky. Takové uvažování je jednoduché, avšak falešné a jeho slabiny lehce zjistíme. Je to asi totéž, jako smýšleli Němci za války. Pravím asi, protože jiné důvody, na př. průmyslové, je pravděpodobně přivedly k tomu, že nevěnovali tankům dostatečnou pozornost. Těžké ztráty, jež spojenecké tanky utrpěly v některých bojích (které mohly být sníženy jejich lepším užitím), rovněž je mohly utvrdit v jejich omylu.

Tank znamená zajisté pokrok. Bude najisto ve výhodě, kdo ho dovede obratně užít.

Dodávám, že při utkání s protivníkem, který má tanky, nedostatek tanků u nás by nezbytně měl v zápětí zhoubné mravní následky.

Všimněte si, že při manévrech v míru bylo již zjištěno, že náhlý vpád souvislé řady rychlých tanků do řad protivníkovy pěchoty ji znervosní.

VII. Taktika a organisace.

Doposud jsme se zabývali hlavně technikou. Je zřejmo, že na tomto poli pracuje taktika spolu s technikou, brzy dá impuls taktika, brzy technika. Na počátku praví taktik technikovi: Dej mi prostředek, abych mohl proniknout do záplavy palby při překračování zákopů a drátěných překážek. Když je prostředek nalezen, technik jej zdokonalí, zvláště, jak jsme viděli, dosáhne prostředků, jež taktik na začátku nežádal. A tak potom technický pokrok předkládá taktikovi nový problém: Jak užít této rychlosti?

Taktikové s pronikavou vynalézavostí viděli zde počátek skutečné revoluce v organisaci armád:

- bývalé spojení pěšáka s tankem po zavedení dnešních rychlých tanků je nesmysl,
- jiný nesmysl je vydat nekrytého pěšáka palbě moderních zbraní,
- bojový vůz je králem bojiště.

Tato tendence je zvláště, jak je vám známo, rozšířena v Anglii. Oficiální kruhy se, po provedení četných zkoušek s úplně motorisovanými jednotkami, jak se zdá, staly opatrnějšími. Připomínáme, že při posuzování tohoto myšlenkového proudu v Anglii nesmíme pustit se zřetele zvláštní situaci anglické armády.

Myslím, že to, co jsme zjistili o činitelích, omezujících rozšíření a užití motorisace a mechanisace stačí, abychom byli opatrní. I zde nutno říci: evoluce, nikoli revoluce.

Jak jsme viděli, spolupráce taktika a technika nám dala celou stupnici motorových vozidel, způsobilých plnit nejrozmanitější úkoly. Kdežto před dvěma lety jsme měli celkem jen dva typy motorových vozidel:

tank pracující v samostatných řadách pěchoty,
vůz k dopravě na silnici,
máme dnes
obrněná auta pro silnice,
obrněná auta pro silnice a pro každý terén,
tanky rozličných typů a rychlostí, pohybující se mezi 2—22 km
v hodině,
dopravní vozy pro každý terén (tous terrains),
dopravní vozy pro silnice.
Taktické užití tohoto materiálu je předvídáno takto:
průzkum,
zjednání dotyku,
práce ve spojení s ostatními zbraněmi,
samostatné akce vyžadující rychlého přesunu.
Výhody plynoucí z motorisace a mechanisace při takových úkolech
jsou na bílé dni.

Avšak ani zde nesmíme pustit se zřetele skutečnou úlohu rozličných
motorových vozidel, zvláště bojových vozů při takových úkolech, a proto
si musíme dobře uvědomit vedle jejich výhod i to, co nazvu „infirmities
tactiques“ (taktické vady).

Z vnitřku všech bojových vozů je nesnadné pozorování a tedy i orien-
tace odkrývání cílů a spojení se zbraněmi.

Ze všech je střelba nesnadná.

Všechny jsou neschopné nebo málo schopné k udržení dotyku a
k udržení terénu.

Všechny jsou málo způsobilé nebo nezpůsobilé k práci v krajích,
kde jsou četné překážky, jako příkopy, vodní toky, prudké svahy,
lesy atd.

Z toho plyne,

že i když při obhlídce a získání dotyku bojový vůz prokazuje pě-
šáku i jezci cenné služby, přece ho nemůže úplně nahradit,

že bojového vozu nemůže být užito samotného; tím myslím, že ho
nemůže být užito ke skutečně nezávislým akcím vylučujícím každou
účast částic jiné zbraně,

že vyšší jednotky, které byly složeny výhradně z bojových vozů,
nelze si myslit, aspoň za dnešních podmínek.

Naproti tomu

bojový vůz může ve většině případů poskytnout ostatním zbraním,
je-li ho užito ve spojení s nimi, velmi cennou spolupráci. Dříve jsem
pojednal, když jsem mluvil o rychlosti tanku, o rozluce mezi tankem
a pěchotou. Nesmíme přepínat a zapomínat, že bojová rychlost tanku je
nicméně hodně nižší než jeho rychlost teoretická;

již od nynějška je možno předvídat jednotky úplně motorisované
nebo jednotky, v nichž motorisace a mechanisace je kombinována,

kombinace motorisace, mechanisace a koně ve vyšších jednotkách
jezdectva má nesporné výhody,

konečně motorisace a mechanisace nám umožňuje vytvořit vyšší
jednotky, mající velkou palebnou mohutnost a způsobilé k rychlým pře-
sunům, ve velkém rozpětí en bloc. Pokrok zřejmý, představíme-li si, že

ještě roku 1918 doprava pěší divise v autech měla za následek, že svazky divise byly na delší dobu roztrhány.

Zmínil jsem se již o taktických vadách („infirmités“) bojového vozu. Nechtěl bych, abyste špatně chápali tento můj názor. Myslím, že je možno mít užitek i z nevalného bojového vozu, je-li zde opravdová vůle ho užít a naučit se ho užívat.

Dodávám, že jestliže je snad těžko technicky napravit organické vady bojového vozu, je možno je zmírniti ve valné míře příslušným výcvikem.

Bojové vozbě nutno dát nejlepší personál, podnikavý, útočný, dokonale vycvičený a vyškolený. Jinak by bylo lépe se jí zříci. Bylo by nesmyslné svěřit tento jemný a drahý materiál neschopným osobám.

Učiním zde malé přirovnání. Je pravda, že pozorování a střelba je v bojových vozech nesnadná. Avšak zkušenost dokazuje, že u slepce od narození nebo zbaveného zraku úrazem ostatní smysly nabudou během času neobyčejné citlivosti, takže se značně zmírní nevýhody ztráty zraku.

Soudím, že podobně tomu má být i u personálu bojové vozby. Vytrvalým a metodickým výcvikem se dosáhne, že ten, kdo na počátku viděl pozorovací štěrbinou málo, vidí na konec mnoho.

VIII. Dnešní otázky ve Francii.

1. Organisation.

a) Jak jsem již uvedl, většina armád přeměnila svou organizaci ve smyslu motorisace a mechanisace, některé z nich šly dokonce značně daleko v tom směru.

Ve Francii vznikl názor, že motorisace má jisté meze stanovené pohybovou schopností, kterou si musí stůj co stůj bojová částice podržet, bez ohledu na komunikační obtíže.

Tak na př. v motorisaci trénu nešlo se dále než po divisi a ještě divise podržela část trénu s koňským potahem, pro prvky v zápolí se naopak zdá, že motorisace je jen výhodná, a proto byla rozvinuta co možná nejvíce. Přece však některé bojové části mimo dělostřelectvo — byly motorisovány, na př. pluky dragounů (na autech) jezdeckých divisí.

Vyjímaje útočnou vozbu a obrněná auta jezdecktva, neprojevil se v mechanisaci valný pokrok, avšak použití těchto zbraní je dnes předvídáno v značnějším měřítku, a počet jich jeví proto tendenci vzestupnou a stoupal by ještě dále za války.

Pro jiné zbraně než pěchotu se obrátil vývoj spíše k motorisaci než k mechanisaci. Necháme-li stranou letectvo, zbraň výhradně motorisovanou, bylo motorisováno dělostřelectvo a ženijní vojsko, a to za podmínek mnohem lepších než druhdy, díky autům na pásech.

b) Bojové vozy náležející k třem vzorům vpředu uvedeným: tank Renault F T, tank D a bitevní tank, jsou rozděleny do desíti pluků každý o 2 praporech s třemi rotami a ve čtyři samostatné prapory; jeden prapor je v Bourges, jeden v Tunisu, jeden v Maroku a jeden v Levantu.

c) Obrněná auta přísluší k jezdecktvu a jsou tří vzorů: pro průzkum, pro předzvědy a pro boj. Jsou rozděleny v pět korouhví (o třech eskadronách), jedna korouhev na jezdeckou divisi, tři eskadrony v Levantu a čtyři eskadrony v Maroku; tyto poslední náleží k 1. pluku „Chasseurs d'Afrique“. Dále jsou v Maroku a v koloniích některé útvary obrněných aut, tvořené legionáři a koloniálními vojáky.

d) Ve francouzské armádě je předvídáno užívání rychlých vyšších jednotek, a to:

- | motorisované pěší divise a
- | moderní jezdecké divise.

První má kromě úplně motorisovaného průzkumného oddílu¹⁾ a několika motorisovaných kolon v pěším a dělostřeleckém vojskovém tělese své služby téměř úplně motorisovány. Zvláště dělostřelecký park obsahuje toliko automobilisační muniční čety, rota trénu hipomobilního je nahrazena dopravní automobilní rotou, četa plukovního trénu je z lehých nákladních aut a štáby divise a divisi péchoty jsou vybaveny potřebnými dopravními automobilními prostředky.

V moderní jezdecké divisi byla třetí brigáda na koních zrušena a nahrazena mechanisovanou brigádou obsahující technickou skupinu (spojovací eskadrona, eskadrona zákopnická a eskadrona pro rozdělení aut, jeden pluk dragounů (na autech) o třech praporech (z nichž jeden prapor na pásových autech a dva na lehkých nákladních autech), pluk aut o dvou oddílech, první o jedné eskadroně obrněných aut pro předzvědy (12 obrněných aut) a o dvou eskadronách motocyklistů, druhý o jedné eskadroně obrněných aut pro průzkum (20 obrněných aut) a o dvou eskadronách bojových obrněných aut (12 obrněných aut každá). Dělostřelectvo má jako dříve dva jezdecké oddíly ráže 75, jež byly zesíleny jedním oddílem ráže 105 na autech, ženijní vojsko (spojovací vojsko, zákopníci, mostové soupravy) bylo rovněž z části motorisováno.

e) Zjistě nelze si představit tak rozličný a drahý materiál bez kontrolních orgánů. Již v míru je u ministra „inspektorát pro automobilní materiál“, přímo jemu podléhající. Jeho vedoucí generál má k dispozici štáb a vyšší i nižší důstojníky, provádí mezi jiným technickou kontrolu oprav a stálý dozor na všeobecný stav materiálu ve všech útvech vybavených motorovými vozidly, dohlíží na spotřebu pohonných hmot a provádí soupis a roztržidění materiálu podléhajícího rekvisici.

2. Výcvik a užití.

Automobilní výcvik je již zvyklostí a provádí se ve všech učilištích. Zvláště od desíti let, jednotky, důstojníci a velitelství jezdeckva studují, pracují a prakticky provádějí kombinovaný manévř s částicemi motorisovanými. V jezdecké škole v Samuru každý důstojník, ať žák anebo důstojník v pokračovacím kurse, je cvičen jak jíždě na koni, tak v zacházení s motorem. Neboť při svém zvláštním duchu, své odvaze a touze po rychlém pohybu je jezdeckvo více než jiné zbraně schopno využít obou prvků: koně i motoru, které poskytují rychlost mocným palébým prostředkům.

Od roku 1931 bylo studováno při velkých manévřech jak taktické, tak strategické užití motorisovaných a mechanisovaných vyšších jednotek a různé revue o té věci pojednávaly tak, že stačí, uvedu-li, že tyto pokusy daly povzbuzující výsledky.

Na konec tohoto stručného výkladu uvedu ještě, že Francie hojně používá obrněného vozidla v koloniích a v zemích pod protektorátem, že motorisace umožnila řešení těžkých dopravních a bojových problémů ve

¹⁾ Eskadrona na koních je v něm nahrazena smíšenou eskadronou pro průzkum a přezvědy (12 obrněných aut).

válčístích, kde se od pradávna k dopravě užívalo jen nosičů a soumarů (mul, kůň, velbloud a j.).

IX. Závěr.

Vidíte, že Francie zvolila cestu kompromisu, a nemohlo tomu ani být jinak.

V revuálním článku je snadno dát volný průchod obrazotvornosti.

Avšak odpovědný organisátor a taktik stojí před konkrétním problémem a velmi četnými údaji, které si často navzájem odporují.

Podle mého soudu musí se dnes každý stát zabývat motorisací a mechanisací. Avšak rozsah jejich řešení pro organisaci a vzory zavedených vozidel závisí na zvláštním postavení toho onoho státu.

Dále je jasné, že i staré zbraně, počítajíc v to i jezdeckvo, zachovávají, aspoň pro přítomnost, některé výhody nad motorisovanými a mechanisovanými jednotkami. A jsou méně drahé.

Dodávám konečně, že je-li pochopitelné, že v příští válce nastane jako v poslední válce překotný vývoj materiálu, pak není, jestliže se válka prodlouží, vyloučen a priori vývoj obrácený, to znamená, vzrůst důležitosti zbraní starého typu.

Samé otazníky, dostačující k tomu, aby z nich zešedivěly vlasy všech odpovědných organisátorů, taktiků a techniků!

Vojenství u nás a v cizině.

Nadporučík děl. Karel Gruncel:

Motorisace a mechanisace armády v USA.

(Podle sovětské „Krasnoj Zvezdy“ 286/1933.)

Již r. 1930 byla organisována v armádě USA. pokusná mechanisovaná jednotka, jejíž organisaci uvádí velmi přesně polský „Przegląd Artilleriski“. Mechanisovaná jednotka měla: velitelství, štábní rotu, oddíl protiletadlové obrany, oddíl protiplynové obrany, eskadronu obměňných aut (12 aut), rotu tanků, baterii 75 mm kanonů na pásech (celkem 7 kanonů, krom toho na každém pásovém vozidle 2 kulomety), rotu zákopníků, technickou rotu a dopravní automobilní oddíl. Celkový počet mechanisované jednotky byl: 55 důstojníků, 630 poddůstojníků a vojáků, 150 motorových vozidel. Konané zkoušky dávaly tyto poznatky: Pochodový ruch mechanisované jednotky byl 16—96 km/hod., což se řídilo terénem. Seznalo se, že podobná jednotka musí mít co největší akční radius, mohutnou palebnou sílu a silné brnění vozidel. Mechanisované jednotky lze použítí jednak jakožto jednotky samostatné, jednak ve spojení s pěchotou. Pro útočné akce musila mít mechanisovaná jednotka toto složení: lehké tanky, dělostřelectvo a kulomety; pro přepady, čištění a boj na zdrženou lehké tanky a pěchotu na autech. Měla-li být mechanisovaná jednotka podporována v své akci dělostřelectvem, musilo jí být přiděleno motorisované dělostřelectvo.

Útočný tvar mechanisované jednotky zaujímal šířku fronty 4.5—5 km. Útočnou vlnu o 3 sledech a jednom záložním sledu tvořily tanky, které byly vzdáleny od sebe nejméně 100 m. Pro boj na zdrženou a čištění byly organisovány 4 pěší prapory (48 těžkých a 216 lehkých kulometů) na autech. Palebnou podporu mechani-