

Dělostřelectvo u nás a v cizině.

Kapitán děl. Karel Gruncl:

Nový dělostřelecký materiál v cizině.

(Pokračování.)

1. Italská houfnice v z. 210/22. (Data podle „Riv. d'Artiglieria e Genie, seš. 7/8 a 9 z roku 1936.)

Hlaveň má ráži 210 mm, délka hlavně je rovna 22 rážím (odtud i označení děla). Závěr je šroubový. Hlaveň spočívá na kolébce, v níž je uložena kapalinová brzda a nad ní kombinovaný vzduchový a kapalinový vratník. Kolébka je opatřena značně vzad posunutými čepy, jimiž spočívá na horní lafetě. Ta vybíhá rovněž daleko nazad, takže i při velikých elevačních úhlech zůstává dostatečně veliký prostor pro zákruz hlavně, pro otvírání závěru, pro nabíjení a pro veškeré úkony obsluhy u děla.

Na horní lafetě jsou upravena obě řídidla (náměrové a odměrové). Vpředu na lafetě jsou hydropneumatické vyvažovače hlavně. Horní lafeta spočívá na dolní lafetě, která má tvar skříňovitý a na níž se může pohybovat do stran v úhlu 75°. K dolní lafetě jsou připojeny dva mohutné choboty, kterými lze pohybovat navzájem od sebe (roztahovat je). Jsou také opatřeny zařízením, které dovoluje pohyb obou chobotů též v rovině svislé, takže i na nerovném terénu lze tímto zařízením dosáhnout dobré stability děla. Konce obou chobotů jsou skříňovitě rozšířeny a jsou v nich upraveny příslušné kulisy (otvory) pro nasazení celé rydlové soustavy.

Poněvadž pro přípravu děla ke střelbě je nutno lafetu spustit nejprve s podvozku na zem, je dolní lafeta na spodku vypracována v značně rozšířenou plochu (ložiště), čímž se dosahuje poměrně malého specifického tlaku na půdu, takže je zamezeno zaříznutí se lafety do měkčí půdy. Podvozek zůstane v palebném stanovišti děla spojen s lafetou (lafeta se spustí na zem v prostoru mezi koly podvozku) a pomáhá značně zvyšovat stabilitu děla při střelbě.

Dělo v palebném stanovišti váží 15.800 kg. Střely váží 102 kg a obsahují 18 kg trhavin. Počáteční rychlost střely 570 m/vteř., maximální dostřel 16.000 m. Pro dopravu je dělo rozloženo: hlaveň se veze na znamenitě vyperovaném hlavňovém voze, jehož kola mají plné gumy. Lafeta se veze na čtyřkolovém podvozku, jehož kola mají rovněž plné gumy. Lafeta se spouští na zem a vyzdvihuje na podvozek dvěma hydraulickými zdviháky, přímo vmontovanými do dolní lafety. Zdviháky obsluhují dva muži. Zdvžení nebo spuštění lafety trvá jen nepatrnou dobu.

Hlavňový a lafetový vůz je tažen traktorem vz. 32. Na dobrých silnicích se prý dosahuje až 30 km rychlosti v hodině.

Příprava děla ke střelbě trvá 30 minut, zrušení palebného stanoviště — až do odjezdu — trvá rovněž 30 minut. Pro rychlou změnu palebného stanoviště na malou vzdálenost a při dobrých poměrech komunikačních lze dělo dopravovat i v celku, t. j. s přetaženou hlavní.

Pro horskou dopravu lze dělo rozložit na 4 části, které se dopravují na malých horských vozech, jichž podvozky mají kola i pásy. Pátý vůz slouží k dopravě fošen, klínů, zdviháků a vůbec stavebního materiálu.

Naložený lafetový vůz váží 10.800 kg. Aby byla tato váha (hlavně při přejiždění mostů) více rozložena, jsou oba choboty při dopravě přitaženy k sobě a spočívají na malém odnímacím dvoukolovém podvozku.

2. Italský těžký dalekonosný kanon vz. 149/40. (Data podle „Riv. d'Artiglieria e Genio“, seš. 7/8 a 9 z roku 1936.)

Má ráži 15 cm, délku hlavně rovnou 40 rážím. Hlaveň má šroubový závěr. Svými čelistmi spočívá na kluzavce kolébky, v níž je uložena kapalinová brzdá a vzduchový vratník. Kolébka spočívá svými čepy na horní lafetě. Pohyblivost úhlová 60°. Vyvážení hlavně obstarávají kombinované (vzduchové a kapalinové) vyvažovače. Také toto dělo se musí pro střelbu spustit hydraulickými zdviháky na zem. Vyperovaná náprava opatřená 2 koly s plnými pryžovými obručemi zůstává i po spuštění spojena s lafetou a jako zátěž spolu s koly napomáhá zvyšovat stabilitu děla při střelbě.

Střela váží 46 kg, počáteční rychlost je 800 m/vteř., maximální dostřel 22.000 m. V palebném stanovišti váží dělo 11.300 kg.

Pro dopravu se naloží hlaveň na hlavňový vůz, lafeta na lafetový vůz. Váhy vozů: hlavňový 7800 kg, lafetový 6540 kg. Vozy jsou taženy traktory vz. 32. Na dobrých komunikacích se dosahuje maximálně 30 km za hodinu.

3. Nový italský protiletadlový kanon vz. 75/46. (Data podle „Rivista d'Artiglieria e Genio“, seš. 7/8 a 9 z roku 1936.)

Je výrobkem firmy Ansaldo. Hlaveň má ráži 75 mm a délku rovnou 46 rážím. Je uzavřena poloautomatickým vodorovným klínovým závěrem a spočívá na kolébce, která má dole kapalinovou brzdou, nad níž je upraven vzduchový vratník. Kolébka je uložena značně nazad posunutými čepy na horní část lafety, vybíhající rovněž značně dozadu, takže hlavní je možno dát elevaci až 90°; v této poloze lze též nabíjet a konat veškeré úkony obsluhy. Horní část lafety spočívá na přinoži kuželo-vitého tvaru. Křížový kloub mezi horní částí lafety a přinoží umožňuje jednak přesné nastavení hlavně do svislé polohy, jednak dovoluje neomezený odměr hlavně.

Přinož spočívá na podstavci křížovitého tvaru, který je tvořen jednak částí střední, jednak 4 nohami k střední části připojenými, a to tak, že 2 protější nohy jsou k střední části připojeny stále, druhé dvě protější nohy jsou odnímací. Na koncích noh jsou vybrány kulisy pro vsazení ostruh. Tři nohy mají na svých koncích upraveno kloubové zařízení, jímž je možno vyrovnat polohu děla při nerovném terénu.

(Příště dále.)