

Motorisace v jezdeckém pluku.

Účelem těchto poznámek není zabývat se motorisací jezdeckva v širokém pojetí, t. j. i motorisací jeho složek již motorisovaných nebo mechanisovaných a organisacně k němu přičleněných ve svazu vyšší jezdecké jednotky, t. j. brigády, divise atd., nýbrž motorisací jeho hlavních prvků — jezdeckých pluků.

Jezdecký pluk nelze motorisovat; neboť jezdeckvo, předsedne-li s koní na motorová vozidla, není již jezdeckvem, nýbrž motorisovanou pěchotou a jeho bojové použití je pak v základě rozdílné.

Níže uvedené poznámky se tudíž týkají možné motorisace oněch složek a materiálu jezdeckého pluku, které při tom pluku zachovají jeho znak jezdeckví — koně.

Třeba si dát nejdříve několik otázek, jak a jakými prostředky, a proč nutno částečně motorisovat některé složky jezdeckých pluků.

I.

Jezdecké pluky moderního složení a organisace potřebují především rychle se pohybujícího trénu. Hipomobilní trén, jak se ukazuje v praxi, jezdeckvu nepostačuje rychlostí a vzrostl také počet potahů jak trénu tělesového, tak bojového. Kdežto praktická rychlost jezdeckého pluku na pochodech činí až 10 km/hod., je rychlost jeho trénu nejvýše 6 km/hod. Při krátkých přesunových vzdálenostech není tento rozdíl rychlosti tak patrný. Při vzdálenosti pochodu na 50 km i s odpočinkem činí tento rozdíl přenesený na hodiny již rozdíl plných 3 hodin 30 minut, počítáme-li pro jezdecký pluk i jeho trény odpočinky a zastávky při pochodu na 50 km na dobu 1 hodinu 30 minut.

Jezdecký kůň nese na svém hřbetě průměrně 120 kg. V této váze je započítán celý jezdecký výstroj koně, jezdec a jeho výbroj i výstroj. Na zatížení koně, fyzické únavě jezdce i koně pak záleží jeho bojová kvalita na bojišti samém. Každý kilogram váhy přes 80 kg odráží se při dalších pochodech v kondici koně i jezdce a proto je snahou jezdeckva

zatížení koně co nejvíce snížit. Tato snaha se však nesetkává s úspěchem. Vždy, když se již zdá, že váha byla snížena, ať již volbou lehčího materiálu výstroje nebo výbroje, objeví se potřeba jezce a tudíž i koně zatížit nějakým novým bojovým anebo výstrojným předmětem a úspora váhy je ta tam. Koně eskadrony, mající na př. 150 jezdců, nesou na svých hřbetech asi 18.000 kg živé a mrtvé váhy. Pluk (o 8 eskadronách i s velitelským) pak 144.000 kg neboli 144 t. K převozu této váhy by bylo třeba 72 aut na 2 t, nebo 48 aut na 3 t, po případě 29 aut na 5 t (čísla uvádím toliko jako zajímavost, neboť nemají u aut na 3 a 5 t praktického významu, protože by o počtu vozidel rozhodovala vedle váhy i rozměrnost převáženého materiálu a osob).

Jezdecký pluk svými počty a využitím se vyrovná asi motorisovanému pěšimu praporu. Pro motorisovaný prapor na autech počítají armádní zprávy s počtem 60—70 nákladních aut dvoutunových, a ze srovnání obou zde uváděných kalkulací je vidět, jak se k sobě váhově přiblížily pluk hipický a prapor motorisovaný.

Motorisovaná jednotka, na př. rota, sesedne-li k boji, zanechá na svých vozedlech všechn výstroj, který nepotřebuje k vedení boje, a jde vpřed jako „lehká pěchota“. Jezdecká eskadrona, sesedne-li k boji, bojuje v principu také jako „lehká pěchota“, protože zanechala na koních všechn výstroj, který právě v boji nepotřebuje. Zdálo by se tedy, že obě srovnávané jednotky mají proti normální pěchotě stejné výhody. Přihlédneme-li však k fyzické únavě jezce a jeho koně za pochodů, musíme uznat, že motorisovaná pěchota má proti jezdecktu značné výhody a že bude fyzicky vždy méně unavena.

Jest jisto, že by se dalo u jezdeckta dosíci značné váhové úspory v zatížení koní, kdyby se část výstroje, po případě výbroje mohla dopravovat současně s jezdecktem tak, aby jezdeckto bylo již za pochodů „lehké“ nebo „odlehčené“. Materiál, o který by bylo jezdeckto „zlehčeno“, může být ovšem dopravován takovým prostředkem, který dostačí ruchu jezdeckta, t. j. rychlostí až 20 km/hod., byť i na krátké vzdálenosti. Pro dopravu tohoto materiálu lze brát v úvahu jen motorové vozidlo takového typu, aby mohlo jezdeckto následovat nejméně tam, kam pronikne každý koňský potah, a musí být schopno překonávat překážky v soudržném terénu za každého počasí a roční doby. Jak z těchto požadavků vidět, mohlo by to být toliko terénní motorové vozidlo, buď automobil více než čtyřnápravový, kolopásový nebo pásové vozidlo speciální.

O druhu vozidla z naznačených typů nelze přímo rozhodovat, ponevadž tato otázka souvisí také s motorisací a motomechanisací jiných armádních složek a rozhodování je vázáno také ohledy finančních nákladů na pořízení jich.

Pokud jde únosnost (2 t) a celkovou váhu zatíženého vozidla, nesmělo by toto vozidlo překročit 4 tuny, protože se bude pohybovat po komunikacích opatřených i mosty velmi malé únosnosti a bude nutno je často přepravovat po lehkých válečných mostech.

Jedno vozidlo s užžitnou únosností 2 t mohlo by dopravovat u jedné eskadrony materiál nesený na koních, především torby s ovsem, část munice a jiný materiál po 15 kg na koně, t. j. eskadrona o 150 jezdcích by byla odlehčena o 2000 kg a průměrné zatížení koně by kleslo asi na 105 kg.

Automobilu možno dát do vleku i přívěs únosnosti asi 600 kg a dopravovat na něm zbraně p. l. v palebné pohotovosti. Tím by byla zajištěna i neustálá aktivní p. l. obrana za pochodu. Také mohou být kulometry montovány přímo na automobil v postavení p. l. proti cílům pozemním, aniž jejich váha podstatně zvýší únosnost vozidla.

U celého pluku by se tímto způsobem snížilo zatížení koní o 18.000 kg, t. j. o celkovou únosnost koní jedné eskadrony neboli o jednu osminu v pluku.

Bojový trén eskadrony, vybavený stejným typem vozidel jak automobil „doprovodný“, vezl by další zásoby a potřeby eskadrony. Počítáme-li na eskadronu 7—8 selských vozů bojového trénu s únosností asi 700 kg na vůz, t. j. celkové únosnosti asi 5300 kg, zjišťujeme, že by k dopravě tohoto materiálu bylo třeba tří dvoutunových aut, z nichž jedno by bylo automobilní kuchyní (kuchyně ve vleku). Dvě auta by mohla být opatřena stejnými přívěsnými vozy jako auto „doprovodné“ se zbraněmi p. l. v pohotovosti. Na pochodech by pak bylo možno všechna čtyři auta zařadit do proudu eskadrony (kuchyňské auto na konec) a p. l. obrana byla by zajištěna dokonaleji.

Přívěsné vozy (dvoukolové — únosnost 600—700 kg) mohou být řešeny i pro hipomobilní dopravu stejně jako kuchyně ve vleku. Tímto způsobem je zajištěna další doprava onoho materiálu vezeného na autech, který je pro vedení boje nejdůležitější, kdyby se stalo auto nepojízdným. S hlediska p. l. obrany i leteckého pozorování a s hlediska případného účinku nepřátelských zbraní na motorisovaný trén jezdeckva je tento trén v značné výhodě proti trénu hipomobilnímu.

Bojový trén eskadrony, poněvadž je motorisován, skýtá nepřátelskému letectvu co do plošných a prostorových rozměrů cíl málo nad polovinu plošných a prostorových rozměrů trénu hipomobilního.

Koně trénu jsou zranitelnější než motorová vozidla a jezdeckvo nelze za války nikdy improvizovat, nemá-li pak klesnout svým výkonem a taktickým užitím na úroveň pěchoty na koních. O jezdecké koně, resp. koně lehkých typů, bude za války vždy nouze. Ze zkušenosti pak víme, že téměř každý jezdecký kůň je schopen tahu.

Motorisovaný bojový trén jezdeckva by mohl tímto způsobem být stále přiřčen k jeho eskadronám jednak za pochodů, kde by plnil i bojové úkoly, jednak v samém týlu sesedlých eskadron tak jako u motorisovaných pěchotních jednotek na autech.

Motorisace bojového trénu jezdeckva skýtá však i jejich velitelům taktické možnosti použití vozidel k převozu jezdeckva sesedlého s koní na autech trénu v případech, kdy jde o rychlé rozhodnutí, čas a vzdálenost, na kterou jezdeckvo hipické svým ruchem nestačí.

Hlavně při operacích PO. a SPO. mohou auta bojového trénu velmi vhodně zasáhnouti.

Skutečnost, že při mnohých cvičeních velitelé eskadron, korouhvi, PO. nebo SPO. použili přidělených aut s velkým zdarem k převozu sesedlého jezdeckva na autech na větší vzdálenosti, zde obsadili posice, přehradili komunikace atd., kdežto koně své jednotky ponechali zaauty do uvedeného prostoru a pak teprve použili koní k manévru v terénu, je také vážnou podporou motorisace jezdeckého trénu bojového.

Počítáme-li, že eskadrona o 150 jezdcích má skutečný bojový počet minimálně 75 mužů a maximálně 120 mužů — což se řídí způsobem sesednutí k boji, resp. počtem mužstva zbylým u náručních koní — zjišťujeme, že u této eskadrony při sesednutí na dvojicích, kdy pohyb náručních koní je nejpružnější a nejrychlejší, lze dopravit na čtyřech dvou-tunových autech trénu eskadrony 75—80 mužů této eskadrony.

Toto použití aut ovšem předpokládá, že materiál dopravovaný na autech bude složen a po návratu aut z místa vyložení motoricky dopravených jezdců znovu naložen a přepraven za eskadronou. Z časové kalkulace této přepravy na vzdálenost na př. 30 km vyplývají tato srovnání:

30 km koňmo	3 hod. 30 min. (náruční koně),
30 km auty	1 hod. motorická doprava jezdeckva
2krát táž cesta auty	2 hod.
1krát naložení	30 min.
	3 hod. 30 min.

Jak z kalkulace zřejmo, má motoricky dopravená část sesedlého jezdeckva časový náskok 2—2.30 hod. a náruční koně i trénu eskadrony by došly do prostoru ve stejnou dobu, které by bylo třeba při hipickém přesunu celé eskadrony.

Moderní jezdecké jednotky spolu pracují a mají přiřčleněna motorová obrněná vozidla (OA.-tanky). Tyto přiřčleněné jednotky mohou se proto při motorickém přesunu části sesedlého jezdeckva postarat o jejich zajištění na komunikacích a v přilehlém terénu, tím spíše, že se jejich rychlost a pohyblivost i v terénu lépe shoduje za spolupráce s jednotkou motorisovanou než čistě hipickou.

