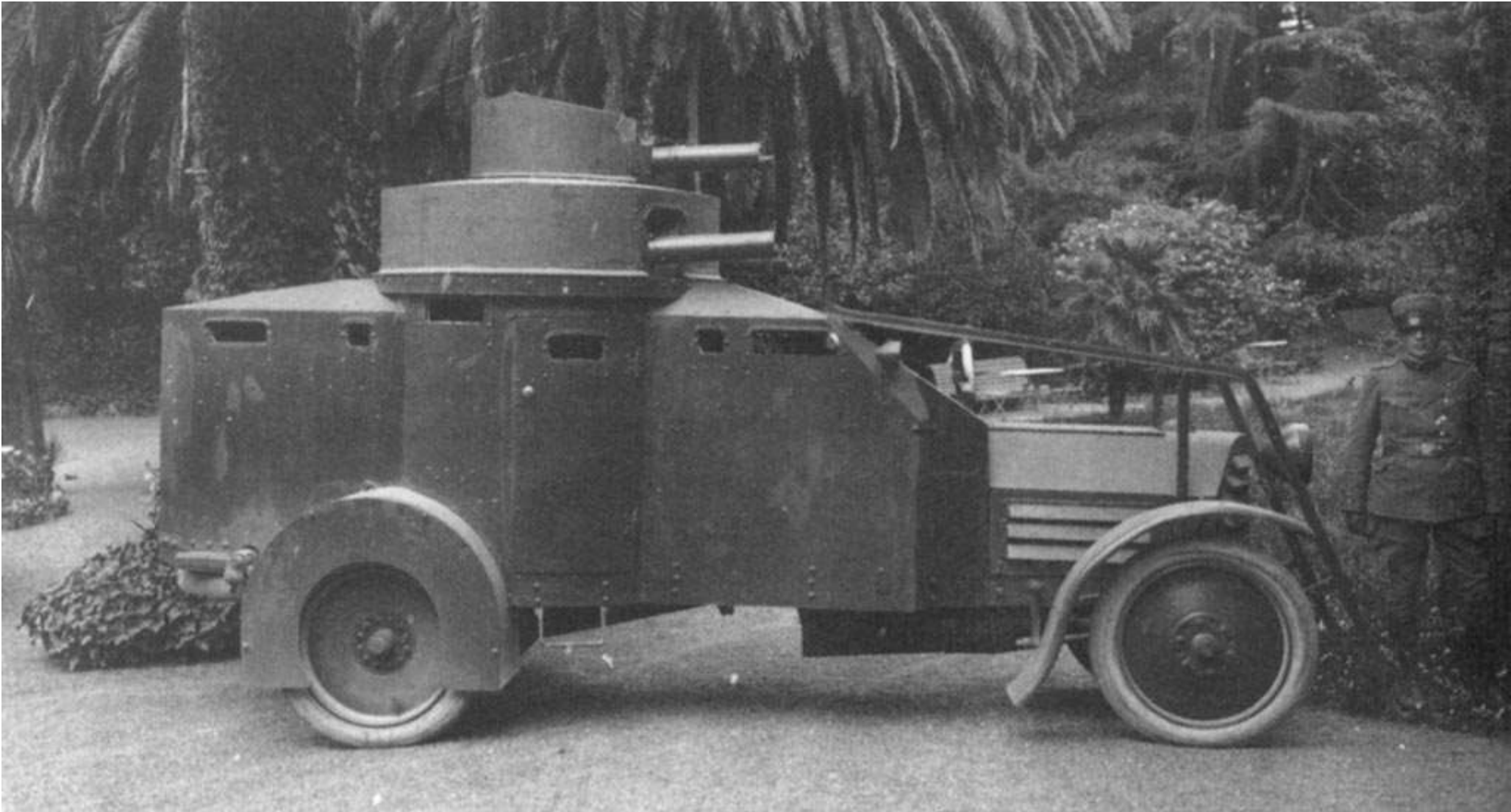


Obrněný automobil Lancia IZ/IZM

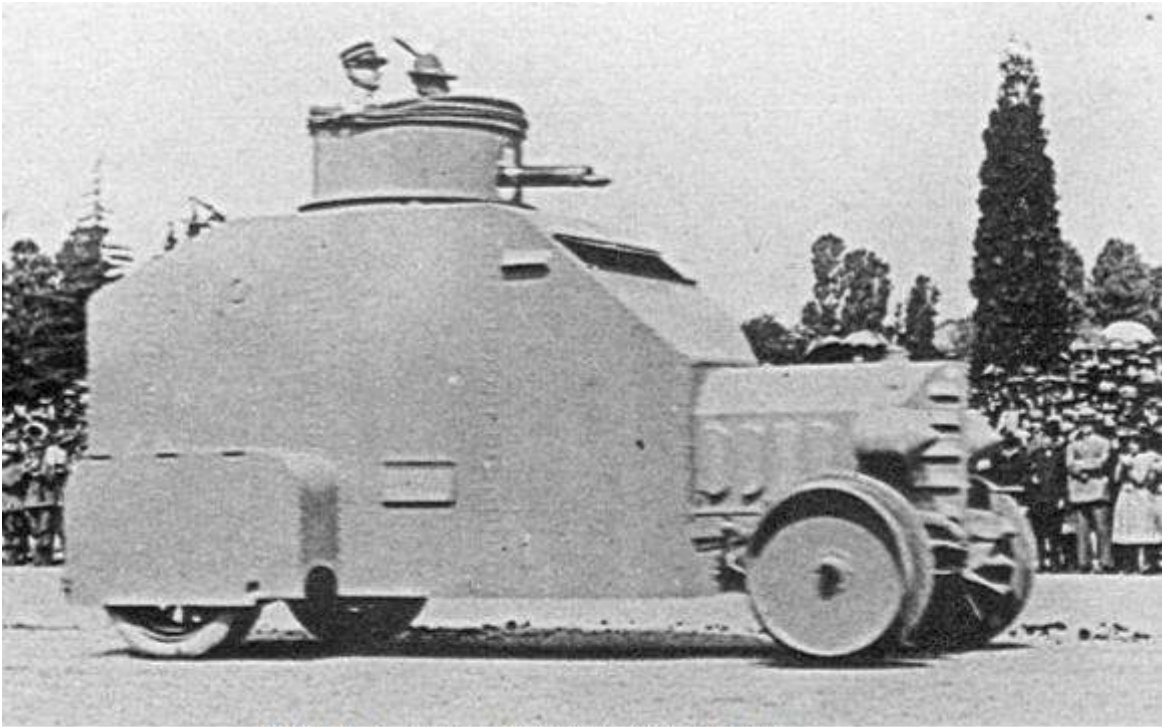


Italské obrněné automobily do roku 1918

Přestože na začátku dvacátého století nepatřila Itálie mezi industriální velmoci, v některých odvětvích těžkého průmyslu držela krok se světovou špičkou. Týkalo se to zejména průmyslu automobilového, který se stal tradiční italskou specializací. V jeho výrobních plánech pochopitelně nemohla chybět ani bojová vozidla.

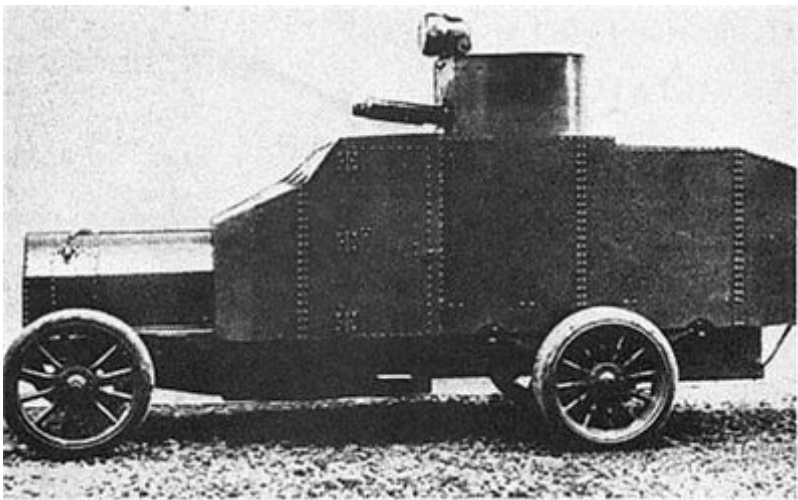
Ačkoliv se první poměrně improvizovaná kolová obrněná vozidla objevila ve Velké Británii v době búrské války, rodištěm specializovaných obrněných automobilů se stala Itálie. V této zemi byla navrhována a vyráběna motorová vozidla chráněná pancířem a vyzbrojená kulomety.

Výrobce prvních bojových vozidel byla automobilka Fabbrica Automobili Isotta Fraschini z Milána. Po svém založení v roce 1900 montovala tato firma nejprve automobily Renault, ale od roku 1903 zahájila výrobu vlastních modelů a během několika let získala renomé jako výrobce luxusních osobních automobilů. Z iniciativy konstruktéra Giustina Cattanea a pod jeho dohledem nechal podnik v roce 1911 vyrobit na své náklady dva obrněné automobily podobné konstrukce lišící se pouze dílčími technickými detaily. Byla to vozidla o hmotnosti kolem tří tun vyzbrojená dvěma kulomety. K jejich pohonu sloužil zážehový motor o výkonu 73,5 kW (100 koní), který jim měl zajistit maximální rychlost až 60 km/h. Vhodnost těchto strojů měla být otestována v reálných bojových podmínkách, proto byly ve druhé polovině roku 1912 dopraveny do severní Afriky, kde se zúčastnily bojů mezi Itálií a Osmanskou říší.



1911 Isotta-Fraschini RM
Obrněný automobil Isotta Fraschini z roku 1911

V podstatě ve stejné době vypracoval dělostřelecký arzenál v Turíně na žádost italské armády projekt obrněného automobilu na podvozku nákladního automobilu Fiat. Také toto vozidlo, Autoblindata Fiat mod. 1912, bylo vyrobeno již v roce 1912. Byl však použit poměrně silný pancíř, což neúměrně zvýšilo celkovou hmotnost stroje, a v důsledku toho snížilo jeho rychlost a zhoršilo jízdní vlastnosti. Pravděpodobně byl i tento obrněný automobil otestován na bojišti italsko-turecké války. Uvádí se, že během bojů o Benghází disponovali jedním improvizovaným obrněným automobilem rovněž turečtí obránci.



Obrněný automobil Fiat modello 1912

Projekt Giustina Cattanea zaujal další automobilku se sídlem v Miláně - Automobili & Velocipedi Eduardo Bianchi. Tato firma vyrobila v roce 1913 podobný obrněný automobil, avšak nový výrobce se neomezil na pouhé okopírování cizí konstrukce a zavedl mnoho vlastních úprav. Charakteristickou součástí vozidla Autoblindata Bianchi mod. 1913 byla válcová věž s kulometem. Přední kola měla plné plechové disky, na zadní nápravě byla kvůli snížení tlaku na podloží namontována zdvojená kola. Jelikož tloušťka pancíře nikde nepřesahovala šest milimetrů, vážilo celé vozidlo jen něco přes tři tuny, takže mělo velmi dobrou pohyblivost. Bylo poháněno zážehovým čtyřválcovým kapalinou chlazeným motorem o 22 kW (30 koní) a dosahovalo maximální rychlosti až 46 km/h, přitom s délkou 4 500 mm, šířkou 1800 mm a výškou 2 500 mm nebylo ani příliš velké. Obrněný automobil měl čtyřčlennou osádku a jeho výzbroj tvořily dva kulomety Vickers italské verze ráže 6,5 mm. Náklady na jeho výrobu uhradilo město Milán, které jej následně darovalo armádě. Také toto vozidlo se dostalo do severní Afriky, kde bylo bojově nasazeno proti oddílům arabských rebelů. Jeho konstrukce na několik let ovlivnila další vývoj italských obrněných vozidel.

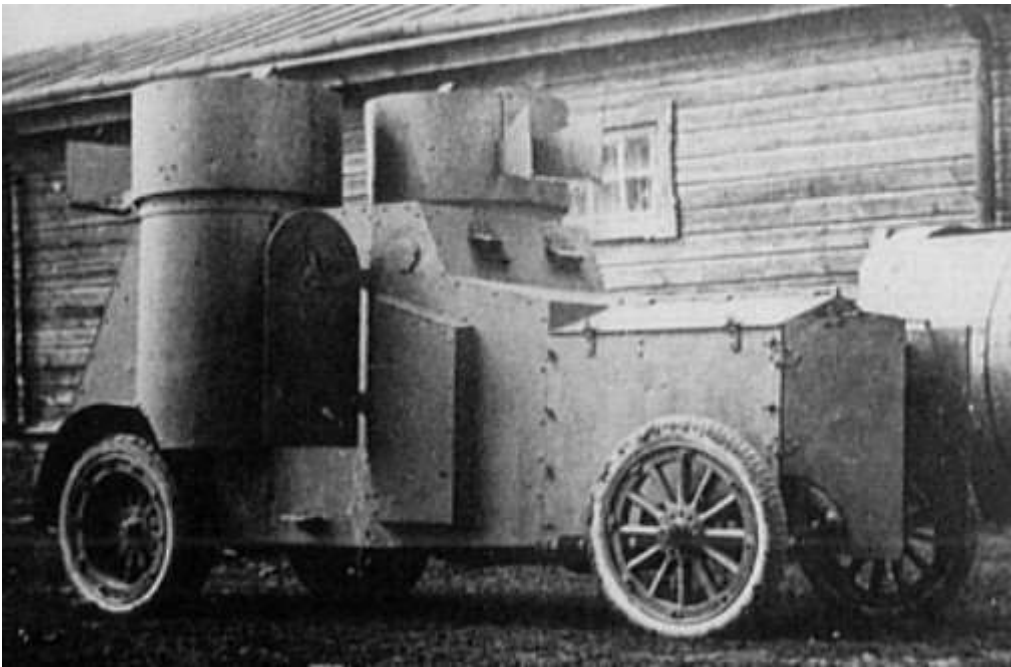


Obrněný automobil Bianchi modello 1913

Začátek první světové války zastihl italskou armádu v relativně příznivé situaci. Přechodná neutralita jí teoreticky poskytovala možnost seznámit se s přednostmi i vadami zbraňových systémů používaných válčícími stranami a zkonstruovat optimální vlastní výzbroj. V oblasti bojových vozidel Italové tento čas využili velmi dobře a jejich ministerstvo války věnovalo značnou pozornost vývoji obrněných automobilů. Aby nedošlo k rozptýlení výroby této techniky, byla direktivně přidělena firmě Ansaldo. Za těchto okolností vznikl na svou dobu vynikající obrněný automobil IZ.

Vedení firmy Bianchi nicméně zastávalo názor, že jejich vozidlo z roku 1913 je natolik perspektivní, že ukončit jeho další vývoj by bylo chybou, a proto v něm pokračovalo. Vznikly dva projekty na jednotném větším podvozku, avšak lišící se konstrukcí korby. První varianta s motorem o výkonu 44 kW (60 koní) měla otevřený bojový prostor. Byla vyzbrojena dvěma kulomety, z nichž jeden byl upevněn nad okrajem korby a druhý v její zadní stěně. Druhá varianta s motorem o výkonu 55 kW (75 koní) měla uzavřenou karoserii a kulometnou výzbroj v otočné věži. Obě varianty dostaly pancéřové chrániče pneumatik. Vpředu byla vozidla vybavena nožem na přetínání zátarasů protaženým až nad kapotu motoru. Přejezd přes zákopy měly usnadňovat dva trámce tvořící v případě potřeby přemostění. Motor byl zepředu a shora kryt ohýbanými pancéřovými pláty. Firma Bianchi se chystala spustit sériovou výrobu stroje Autoblindata Bianchi mod. 1914, ale dokončila pouze několik kusů, poněvadž italská armáda dala přednost automobilu firmy Ansaldo-Lancia, jehož sériová výroba již probíhala.

Italské obrněné automobily získaly dobrou pověst, a tak o podvozky používané pro tato vozidla projeví zájem také spojenci. V rámci licence byly tyto podvozky vyráběny firmou Messers. Ch. Jarret & Letts Ltd. ve Velké Británii. Na 30 speciálně upravených podvozcích Fiat 60 x 90 se zesílenou zadní nápravou typu Fiat 15ter a zdvojenými zadními koly byly na ruskou objednávku postaveny obrněné automobily s pancéřovou nástavbou vyvinutou firmou Vickers, které byly známé jako Armstrong-Whitworth-Fiat. Tato vozidla, jež byla dodána mezi zářím 1915 a lednem následujícího roku, byla odběratelem dále modernizována. Následně bylo pro Ižorský závod v Petrohradu objednáno 90 podvozků (dodáno bylo 83 kusů), na které byla pancéřová nástavba stavěna až na místě. Do 1. října 1917 bylo zkompletováno 16 exemplářů a včetně produkce pro bolševiky bylo vyrobeno celkem 74 těchto automobilů, v Rusku známých také jako Fiat Ižorskij. Několik z nich ukořistila polská armáda během polsko-sovětské války v roce 1920.



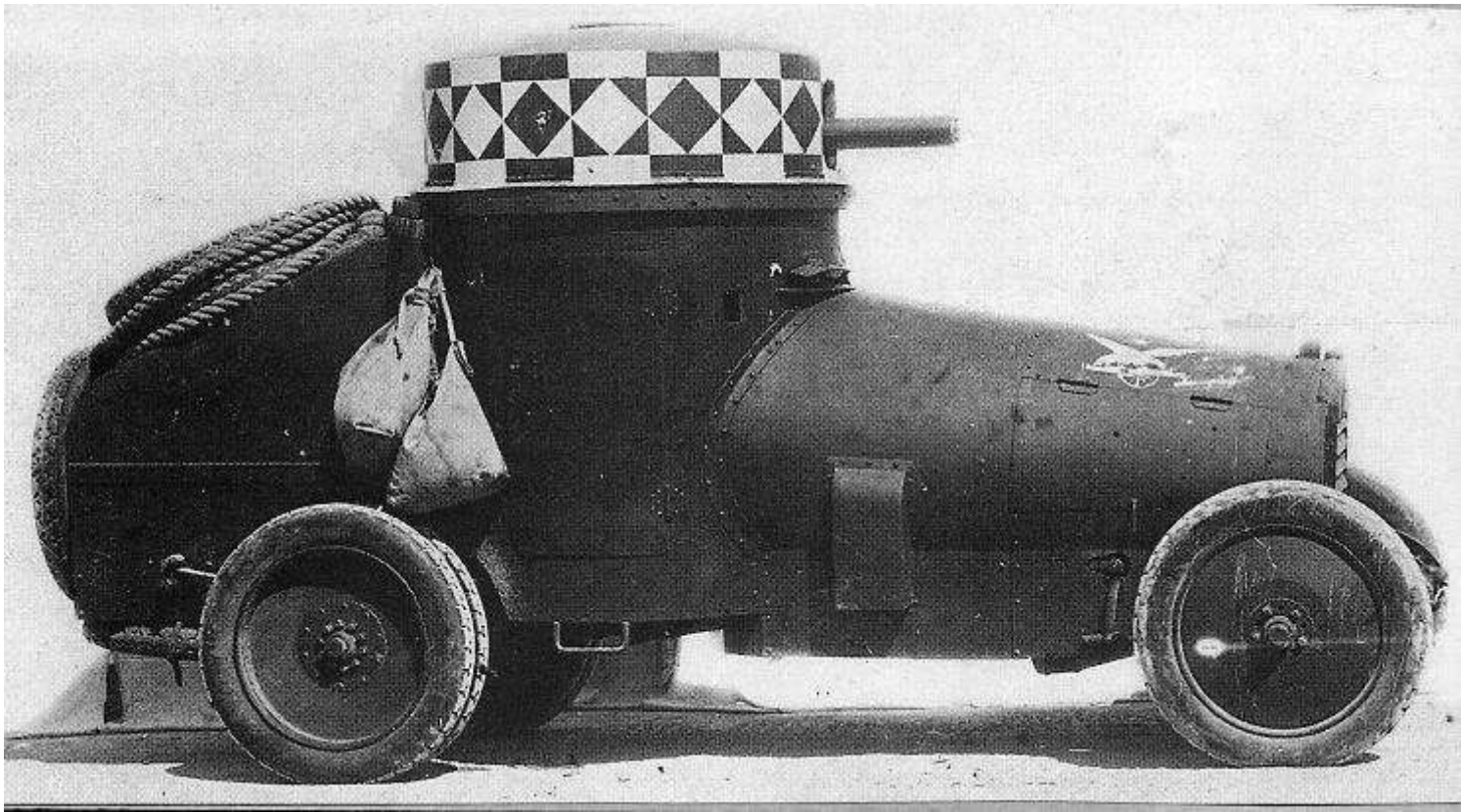
Obrněný automobil Fiat Ižorskij

V době skončení první světové války disponovala italská armáda poměrně moderním autoparkem, ale její vozidla měla jeden vážný nedostatek, který byl ovšem typický pro většinu automobilů z té doby. Šlo o to, že vozy Ansaldo-Lancia s jednou poháněnou nápravou byly závislé na silniční síti. Přesto vydržely ve službě mnoho let a část vyrobených vozidel obou verzí byla exportována do zahraničí. Byly používány ozbrojenými silami Afghánistánu, Albánie, Československa, Maďarska a Rakouska.

Obrněné automobily z meziválečného období

Ponechání popsaných automobilů ve službě neznamenal rezignaci na vývoj zcela nových vozidel. Rozsah převážně teoretických prací byl dost široký a v úvahu byly brány tři rozdílné koncepce. Podle první z nich měla pokračovat výroba klasických obrněných automobilů, ale s náhonem na všechna kola. Po druhé koncepci, kterou zřetelně ovlivnily francouzské polopásové automobily Citroën-Kégresse, se mělo přejít na výrobu vozidel s touto trakcí, v nichž měla zadní náprava pohánět pásový podvozek. Třetí koncepce rozvíjela myšlenku tzv. kolových tanků čili bojových vozidel s výzbrojí a pancéřováním typickými pro tanky, ale s podvozkem s velkými koly originální konstrukce. Již v roce 1924 představila firma Alfa Romeo S.p.A. prototyp polopásového obrněného automobilu podle francouzských vzorů. Vozidlo mělo nicméně podstatně komplikovanější konstrukci, poněvadž polopásový náhon měl být používán pouze v terénu, kdežto na silnici se měl automobil pohybovat výhradně na kolech. Tento model dokonce vzbudil pozornost armády, ale nikoliv jako obrněný automobil, nýbrž jako lehký tahač.

Vedle na tu dobu avantgardních projektů byly soustavně podporovány plány výroby tradičních obrněných automobilů vycházejících z konstrukcí, které se osvědčily v nedávné válce. Nutnost jejich výroby si vynutila situace v Libyi, kde se ani dlouho po vytlačení tureckých vojsk nepodařilo potlačit ozbrojený odpor domorodých kmenů. Největší problémy měla italská koloniální administrativa s hnutím rodu Senussiů působícím v oblasti Fezzánu. K boji s těmito a dalšími vzbouřenci bylo v roce 1919 vyrobeno obrněné vozidlo Terni Tripoli na podvozku lehkého nákladního automobilu Fiat 15ter s náhonem 4 x 2. Mělo dvoučlennou osádku a bylo vyzbrojeno kulometem ráže 6,5 mm umístěným v otočné věži. Stroj vyrobený v počtu 12 kusů byl určen pouze k použití v koloniích, proto také dostal název Autoblinda leggera tipo Libia (lehký obrněný automobil typu Libye). Dokonce nepatřil ani do vojenské výzbroje, poněvadž jej v letech 1926-1931 používaly výhradně koloniální bezpečnostní útvary Polizia Africana Italiana.



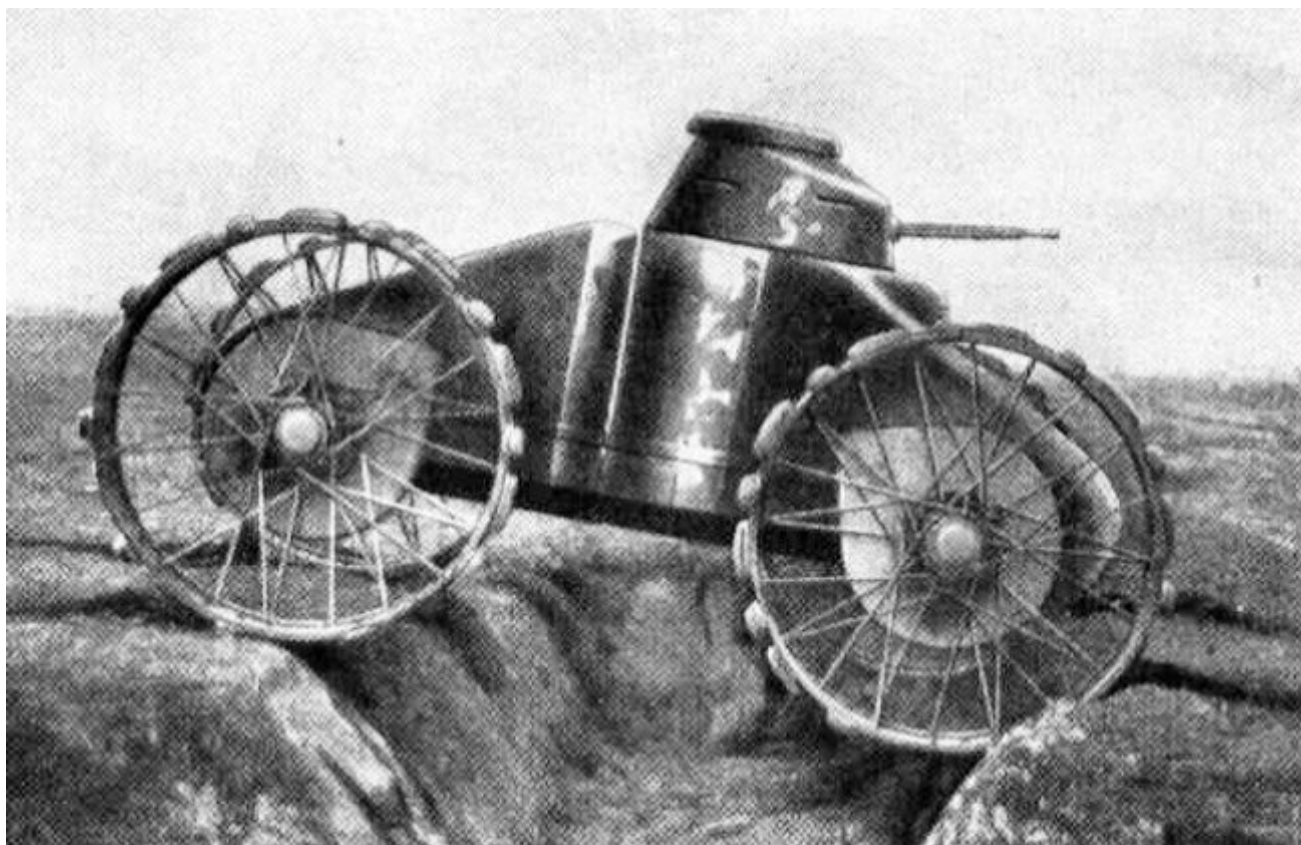
Obrněný automobil Fiat Terni Tripoli neboli Autoblinda leggera tipo Libia

V roce 1926 vyrobila stejná firma další obrněný automobil se skloněnými stěnami korby, který je znám jako Autoblinda Nebiolo. Zkušební vozidlo nemělo věž, ale jeho konstruktéři Corni a Scognamiglio navrhli rovněž verzi s otočnou věží, v níž měla být namontována výzbroj. Z finančních důvodů však jejich projekt nebyl realizován.

Ze stejné doby, konkrétně z roku 1929, pochází projekt podobného vozidla na podvozku tehdy oblíbeného automobilu Fiat 501. V tomto případě byl kladen důraz především na snížení výrobních nákladů. O tři roky později představila milánská zbrojovka Breda projekt celkem moderního obojživelného obrněného automobilu typu AF. Nezachovaly se žádné informace o stavbě prototypů těchto automobilů, takže s největší pravděpodobností skončily oba ve fázi projektů.

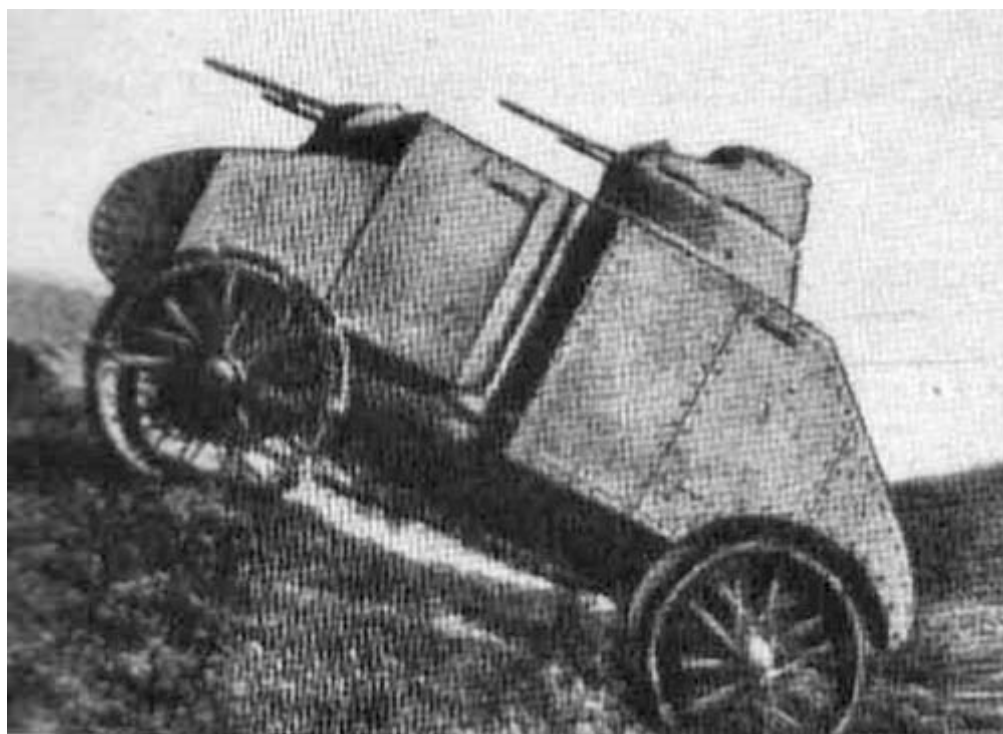
Zvláštní kapitolou v historii italské obrněné techniky byly tzv. kolové tanky projektované hlavně Ugem Pavesim, známým konstruktérem rozličných tahačů a terénních nákladních automobilů. Jeho vozidla se vyznačovala velkými koly s plnými gumovými obručemi na obou nápravách. Pavesi, jehož tahače si vydobily uznání na celém světě, se v roce 1924 rozhodl využít svých zkušeností ke stavbě bojových vozidel. Výsledkem jeho práce bylo několik prototypů představených v roce 1926.

Jako první byl představen typ Pavesi P4, vyrobený ve dvou vzájemně rozdílných exemplářích. První z těchto lehkých obrněných automobilů nesl označení Pavesi 30, vážil 4,2 t a byl poháněn čtyřválcovým motorem o výkonu 22 kW (30 koní) vyrobeným rovněž firmou Pavesi. Osádka byla dvoučlenná a výzbroj tvořil kulomet ráže 6,5 mm umístěný v otočné věži. Pancéřování mělo tloušťku do 6 mm a maximální rychlost nepřekračovala 17 km/h. Vozidlo bylo relativně nevelké s délkou korby pouhých 4000 mm. Jeho charakteristickým znakem byla velká paprsková kola o průměru kolem 180 cm s gumovou bandáží se vzorkem zlepšujícím jejich záběr. S tak velkým průměrem kol, náhonem 4 x 4 a světlou výškou podvozku 750 mm se vozidlo mohlo pohybovat v terénu nesjízdném pro běžné obrněné automobily. Druhý exemplář pod označením Pavesi 35 byl o něco vyšší a měl hmotnost 5 t. Po některých konstrukčních úpravách hnacího ústrojí a použití motoru o výkonu 26 kW (35 koní) se podařilo zvýšit rychlost na 30 km/h.



Kolový tank Pavesi 35

Přestože měly tyto automobily mnoho společných součástí se sériově vyráběným dělostřeleckým tahačem P4- 100, armáda ani jeden z nich nezařadila do výzbroje, i když během testů dosahovaly slibných výsledků. Toto rozhodnutí bylo zdůvodněno konstrukční komplikovaností. Firma se nenechala odradit neúspěchem a představila armádě další návrh. Nový model obdržel označení střední obrněný automobil Pavesi L 140. Výrazně větší korba byla dlouhá 5 500 mm, zato paprsková kola s gumovou bandáží měla tentokrát průměr pouze 1200 mm a šířku 250 mm. I to však vozidlu umožňovalo přejíždět zákopy o šířce 1 m. Výzbroj čtyřmístného automobilu tvořily tři kulomety SIA ráže 6,5 mm, po jednom ve věži, v přední a v zadní stěně korby. Pancíř o tloušťce 6-16 mm a hmotnost kolem 5,5 t činily z tohoto stroje spíše těžký než střední obrněný automobil, jenž s motorem Pavesi o výkonu 33 kW (45 koní) dosahoval maximální rychlosti 20 km/h. Zkoušky tohoto vozidla proběhly v roce 1928 a dopadly vcelku dobře. Jeho jedinou vážnější vadou byla nízká rychlost v terénu i na silnici, která nakonec rozhodla o jeho osudu. Přitom je zaznamenáno, že tento automobil dokázal překonávat svislé překážky o výšce 0,8 m, to znamená o 0,2 m vyšší než lehký tank Fiat 3000.



Obrněný automobil Pavesi L 140

Pavesi postavil ještě jeden prototyp vycházející z modelu Pavesi 35. Byl to bezvěžový stíhač tanků s kanonem ráže 57 mm lafetovaným v korbě. Vozidlo o hmotnosti 5,5 t mělo tříčlennou osádku a dosahovalo maximální rychlosti 24 km/h. Ani tento projekt nevyvolal zájem armády, přestože v té době byly všechny italské tanky vyzbrojeny pouze kulomety a nebyly schopny efektivně bojovat proti obrněné technice eventuálního protivníka.

Podle konstrukce Uga Pavesiho, a dokonce s použitím součástí jeho tahače, zkonstruovala již v roce 1925 firma Ansaldo prototyp těžkého obrněného automobilu o hmotnosti 8,25 t. Měl tříčlennou osádku a byl vyzbrojen kanonem ráže 37 mm (s možností výměny na ráži 47 mm) ve věži a jedním kulometem. Šestiválcový motor Fiat modello 634 o výkonu 55 kW (75 koní) uděloval vozidlu maximální rychlost až 40 km/h.

Do začátku třicátých let minulého století byly italské obrněné automobily stavěny na zesílených podvozcích s náhonem na zadní nápravu, ale již v té době se ve světě projevila tendence k výrobě automobilů s náhonem 6 x 4 nebo 6 x 6. Takováto vozidla se začala vyrábět také v Itálii, kde byla podle svých všestranných jízdních vlastností přezdívána dovunque (it. kdekoli, kamkoliv). Firma Fiat S.p.A. nejdříve navrhla několik automobilů s náhonem na dvě zadní nápravy a poté s náhonem na všechny tři nápravy. Již konstrukce s náhonem 6 x 4 byly považovány za velice zdařilé, a proto byl podvozek automobilu Fiat 611 vybrán jako základ na pro stavbu prvního italského šestikolého středního obrněného automobilu Autoblinda 34. Nové bojové vozidlo bylo vyráběno ve dvou verzích.



Obrněný automobil AB 34 (Fiat 611) ve verzi B vyzbrojený 37 mm kanonem Vickers Terni 37/40 mod.30

Výzbroj verze A se skládala ze dvou kulometů v otočné věži a jednoho kulometu v zadní stěně korby. Verze B byla vyzbrojena kanonem ráže 37 mm v přední stěně a kulometem v zadní stěně věže. Zadní kola byla částečně kryta pancéřovými blatníky. Rezervní kola zavěšená na obou bocích vozidla na pomocné nápravě měla pomáhat při překonávání překážek. K jízdě pozpátku sloužilo druhé stanoviště řidiče. Pětimístný automobil měl hmotnost 6,8 t a pancíř silný 8-15 mm. Jeho pohonnou jednotkou byl šestiválcový zážehový motor Fiat o výkonu 33kW (45 koní), maximální rychlost při jízdě na silnici činila 28 km/h a při jízdě v terénu 9 km/h.

Ačkoliv automobil AB.34 vznikl v roce 1934, jeho konstrukce byla již za pět let zastaralá a bez valné bojové hodnoty. Práce na novém stroji plně vyhovujícím nárokům armády byly zahájeny v roce 1938. Firma Fiat představila automobil typu L s náhonem 4 x 4 postavený na modifikovaném a prodlouženém podvozku dělostřeleckého tahače Fiat S.p.A. TM 40 s motorem přemístěným dozadu. Tímto způsobem vznikl obrněný automobil Autoblinda 39, který byl později standardizován jako Autoblinda 40 a stal se prvním moderním strojem tohoto typu ve výzbroji italské armády.

Ansaldo Lancia IZ

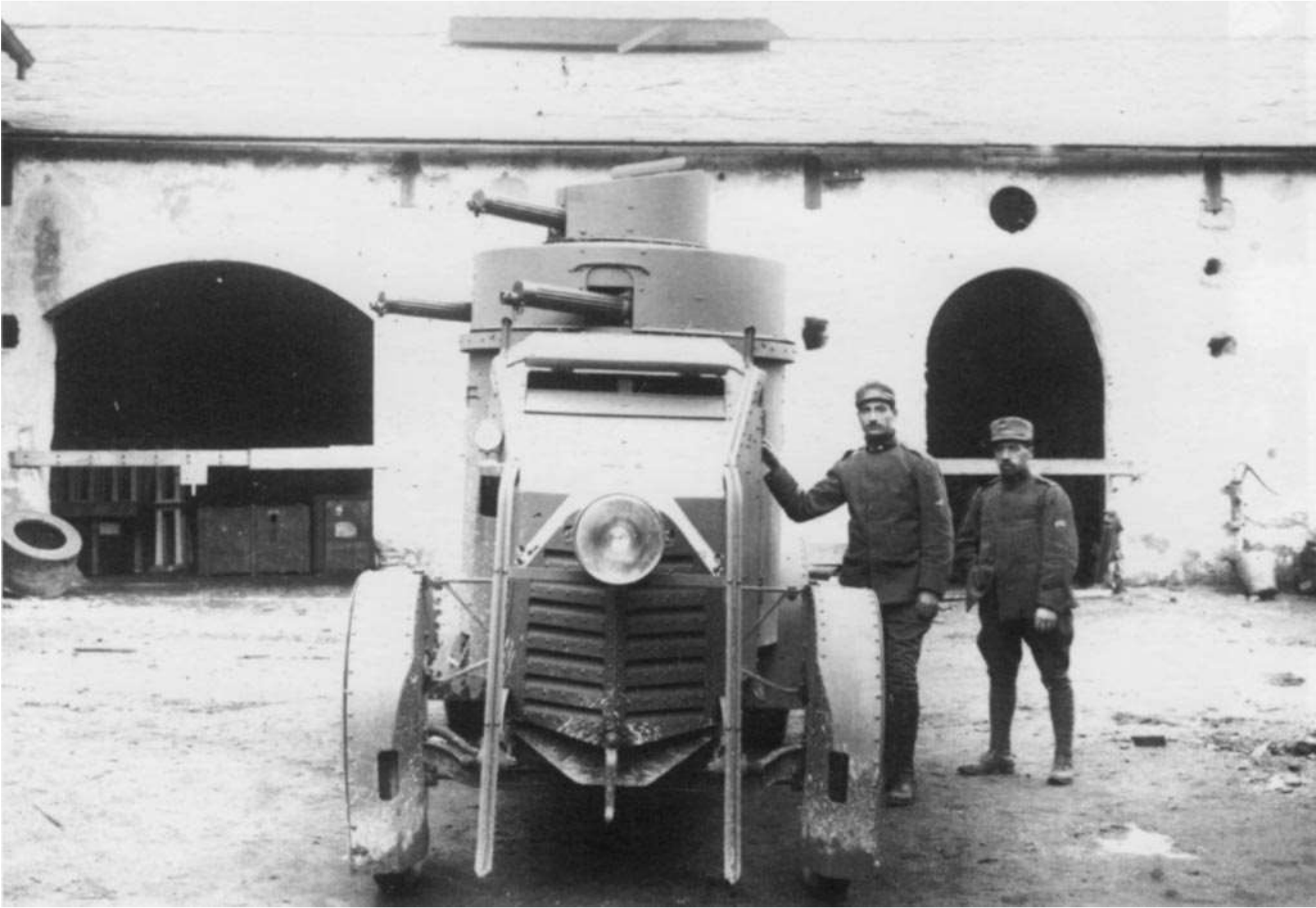


Prototyp obrněného automobilu Ansaldo Lancia IZ z dubna 1915

Příprava ke stavbě obrněného automobilu na podvozku lehkého nákladního automobilu Lancia IZ 25/35 CV byla zahájena ještě před vstupem Itálie do první světové války. Byla použita zesílená verze podvozku o hmotnosti 1,6 t, jež byla speciálně zkonstruována pro obrněné vozidlo. Díky tomu mohly být zkoušky prototypu dokončeny již v dubnu 1915. Na rozdíl od civilní verze dostala verze vojenská „nadupaný“ čtyřválcový motor Lancia, jehož nominální výkon 26 kW (35 koní) bylo možno zvýšit téměř dvojnásobně na 44 kW (60 koní) a některé prameny udávají dokonce maximální výkon až 51,5 kW (70 koní). Díky tomu mohl automobil o hmotnosti 3,95 t dosahovat rychlosti 60 km /h, ačkoliv také v tomto ohledu se údaje různých pramenů liší, neboť bývá uváděna dokonce i rychlost

až 70 km /h. Při hmotnosti plně zatíženého vozidla, která dosahovala až 5,1 t, však maximální rychlost nepřesáhla 45 km/h. V přední části vozidla umístěný motor byl spouštěn pomocí ručního generátoru - magnetu. Palivová nádrž o objemu 100 l byla umístěna ve střední části vozidla a zespodu chráněna pětimilimetrovým přídatným pancířem. Zásoba paliva umožňovala podle jízdních podmínek dojezd 300-500 km. Kola měla plné disky lisované z tlustého plechu a byla již opatřena pneumatikami. Dvě rezervní kola byla pověšena pod zadní částí korby. Řízená byla pouze přední náprava.

Korba vozidla zkonstruovaná ve firmě Ansaldo byla vyrobena z válcovaných pancéřových plátů přinýtovaných na kostru. Boční pancéřování o tloušťce 6 mm prakticky dokázalo ochránit osádku před palbou z ručních zbraní. Čelní pancíř měl tloušťku 9 mm a podlaha 2,5 mm. Zespodu kryl pancíř rovněž motor a převodové ústrojí a přídatné pancéřování chránilo pneumatiky na zadní nápravě. Zpočátku byla pancéřovými kryty opatřena i přední kola, později byly používány jen obyčejné blatníky. Před maskou a nad motorem byly namontovány dva profily sloužící jako nože k přetínání zátarasů z ostnatých drátů. Nastupování do vozidla umožňovaly jedny dveře na levém a jedny na pravém boku. Při normální jízdě sledoval řidič situaci před sebou průzorem v čelním plátu. V bojových podmínkách byl tento otvor kryt pancéřovým poklopem s úzkou pozorovací štěrbinou. Nad motorem umístěný chladič byl chráněn dvěma ocelovými deskami spojenými do tvaru klínu a oběh vzduchu zajišťovaly pancéřové, během boje sklápěné žaluzie. Pravděpodobně z úsporných důvodů měl automobil vpředu pouze jeden centrálně umístěný reflektor. Druhý, menší a pohyblivý bodový světlomet byl instalován na pravé straně řidičské kabiny.



Poměrně úzký a vysoký obrněný automobil Lancia IZ byl vybaven pouze jedním hlavním reflektorem

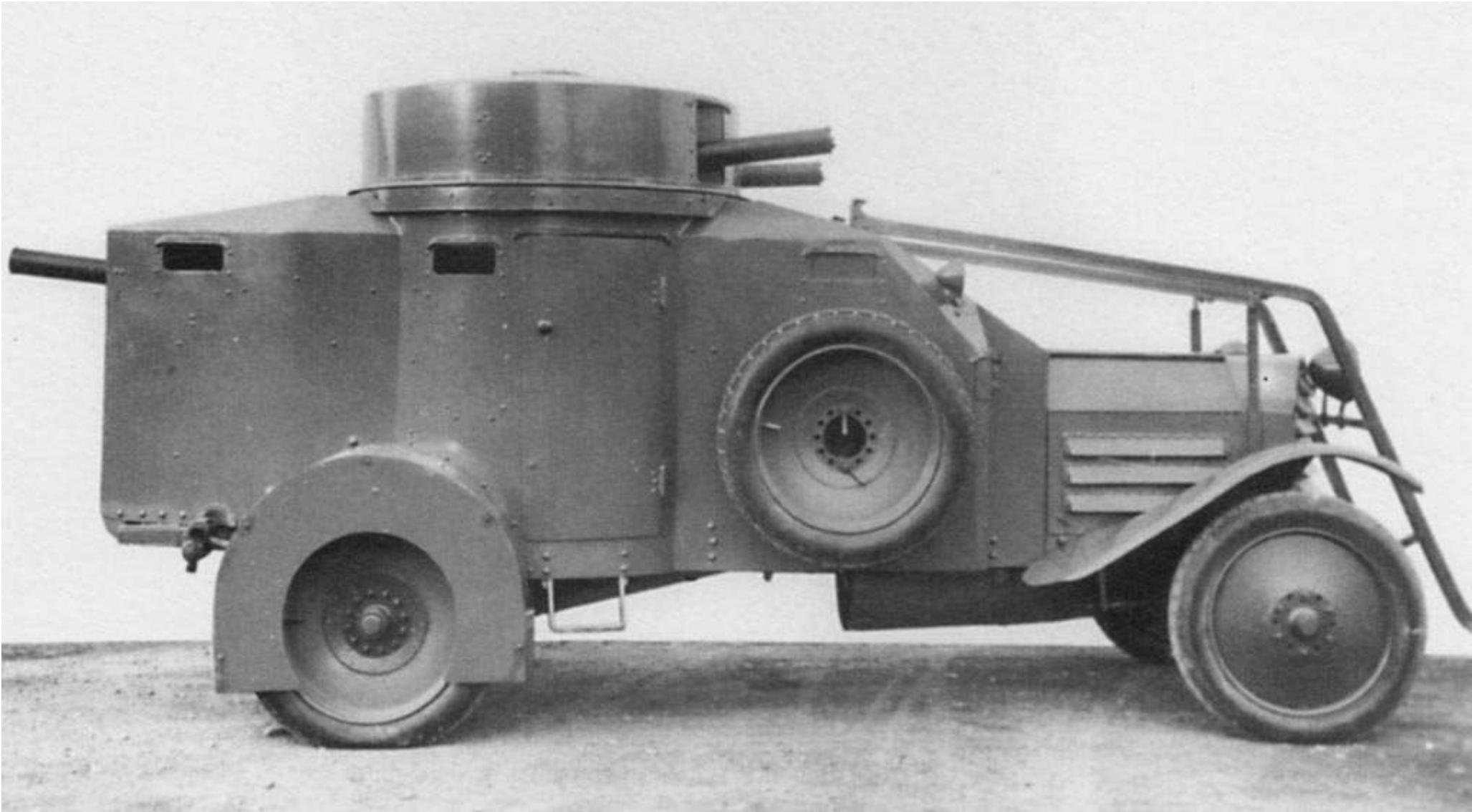
Výzbroj byla umístěna ve válcové otočné věži a tvořily ji navzájem poměrně vzdálené kulomety, které mohly střílet nezávisle na sobě. Na velké věži byla postavena ještě menší věžička s třetím kulometem. Zpočátku byly používány francouzské kulomety Saint-Étienne ráže 8 mm se zásobou 15000 nábojů v pásech a 600 nábojů ve 24 zásobnících po 25 kusech. Dodatečnou výzbrojí byly čtyři lehké kulomety Chauchat 1914-1916 se zásobou 1200 nábojů. Ty byly převáženy uvnitř vozidla a osádka z nich mohla střílet skrze pozorovací štěrbinu. Původní výzbroj ve věži byla později vyměněna a standardem se staly italské kulomety Fiat Revelli M1914 ráže 6,5 mm s vodním chlazením. Zásoba munice byla snížena na 12000 nábojů ve 240 zásobnících po 50 kusech. Kromě toho se v popisech některých vozidel vyskytují Vickers Terni. Ve třicátých letech minulého století byla do výzbroje obrněných automobilů zavedena nová verze kulometu Fiat s hlavní chlazenou vzduchem. K obsluze výzbroje byl určen jeden člen osádky, který plnil funkci nabíječe. Někdy se objevují také informace o dalším kulometu v zadní stěně korby, není však známo, zda šlo o standard, nebo polní dozbrojení.



Vnitřek věžového systému obrněného automobilu Lancia IZ

Počty vyrobených automobilů Autoblinda Lancia IZ (modello 1916) vzbuzují jisté pochybnosti. Nejčastěji bývá zmiňováno deset vozidel vyrobených v roce 1916, nicméně některé prameny udávají až 37 exemplářů, což se zdá být pravděpodobnější, pakliže byly vyrobeny dvě série vozidel tohoto typu. Vezmou-li se v úvahu eventuální ztráty v boji a prodej do zahraničí, zajisté muselo být vyrobeno více než deset kusů této verze.

Ansaldo Lancia IZM



Modernizovaný obrněný automobil Lancia IZM. Markantní je zejména odstranění horní věžičky.

Kulometné věže ve dvou patrech se neosvědčily, i když se mohly otáčet nezávisle na sobě. V bojových akcích však bylo samostatné otáčení obtížné a volnost pohybů střelců omezena. V následující třetí výrobní sérii byla menší věž odstraněna, na její místo namontován nevelký průlez a pancíř na stropě věže byl vypouklejší. Třetí kulomet byl natrvalo přemístěn do zadní stěny korby. Až na tyto konstrukční změny byly exempláře obou verzí téměř identické. Na prvních sériových automobilech bylo rezervní kolo pověšeno na pravém boku, na pozdějších exemplářích bylo přemístěno pod zadní část korby. Nad předními koly byly namontovány pouze běžné blatníky a část automobilů neměla boční pancéřové kryty ani na zadních blatnících. Nepatrně byl modifikován kryt chladiče, na spodních koncích byly zkráceny nože k přetínání drátěných zátarasů a byl upraven výhled z řidičského stanoviště. Postupem času procházela změnami rovněž výzbroj.

V roce 1917 byla objednána série 110 automobilů. Kontrakt byl realizován do konce roku 1918. Rovněž u vozů Autoblinda Lancia IZM (modello 1918) se liší údaje o objemu výroby, které nejčastěji uvádějí 101 nebo 113 dokončených exemplářů. Je však doloženo, že část automobilů verze IZ byla odstraněním menší věže a namontováním lehčích předních blatníků konvertována na standard IZM.

Vedle bojové verze vzniklo rovněž nevyzbrojené pozorovací vozidlo pro velitele vyšších stupňů. Do věže bylo přidáno více štěrbin pro celokruhové sledování situace. Uvnitř automobilu byla upravena místa pro celkem osm osob. Je možné, že se tato varianta používala jako pozorovací vozidlo pro dělostřelecké baterie v blízkosti první linie.

Jako náhradu za ztracená vozidla a hlavně kvůli nedostatku financí objednala v roce 1928 italská armáda sérii již nijak moderních, ale spolehlivých automobilů Lancia IZM (modello 1928) a v roce 1935 další sérii strojů Lancia IZM (modello 1935). Tyto vozy se od původního automobilu nijak výrazně nelišily.

Ve službě



Obrněný automobil Lancia IZM nedokázal bohužel přebrodit ani relativně mělký vodní tok. Na snímku uvízlý obrněný automobil Lancia IZM v Italském Somálsku

První pododdíly obrněných automobilů v rámci italské armády byly postaveny v červnu 1915. Byly to sekce nazývané sezioni autoblindomitragliatrici, které měly ve výzbroji po dvou vozidlech a byly používány podle momentálních potřeb. S dalšími dodávkami a přibýváním techniky byly organizovány švadrony po sedmi vozidlech. V roce 1917 se obrněné automobily Lancia IZ aktivně zúčastnily bitvy u Caporetta a v posledním roce války bylo v ofenzivách na řece Piavě nasazeno 39 těchto strojů. Vedle hlavního použití při průzkumu sloužily často k pozorování a řízení dělostřelecké palby. Jelikož se vozidla pohybovala na pneumatikách, byly nože k přetínání ostnatých drátů nezbytnou součástí jejich výstroje. V době ukončení válečných akcí operovalo v první linii 17 švadron vyzbrojených obrněnými automobily Lancia IZ/IZM. Tato vozidla používaly rovněž americké jednotky vyslané na italskou frontu, avšak pouze ke cvičným účelům.

V roce 1929 začala italská armáda organizovat průzkumné prapory v rámci tankových pluků. První z těchto jednotek se skládala ze čtyř švadron. Prapor měl k dispozici celkem 16 obrněných automobilů IZM a 12 motocyklů Guzzi s kulometem na sajdkáře. K tomuto praporu byl přiřčen rovněž oddíl obrněných automobilů „S“ vyzbrojený 21 vozidly druhé série, tedy Lancia IZM.

Další bojové nasazení čekalo tyto automobily v roce 1935 během invaze do Habeše (dnešní Etiopie). K útoku se připravující italská armáda dopravila do Somálska a Eritrey především tančíky CV33, které se lépe uplatnily v africkém terénu bez silnic. Obrněných automobilů Lancia Ansaldo IZ/IZM a AB.34 byl

nasazen jen nevelký počet.



Dva obrněné automobily Lancia IZM v Italské východní Africe před vypuknutím 2. Světové války

V době vypuknutí druhé světové války disponovala italská armáda výhradně zastaralými obrněnými automobily. Vedle obou výše uvedených typů používala rovněž automobily Bianchi, které již patřily spíše do muzea. Z automobilů Lancia IZ/IZM používaných v Italské východní Africe bylo deset exemplářů přezbrojeno kulomety Fiat modello 14/35 ráže 8 mm. Je možné, že se tato vozidla účastnila bojů s britskými vojsky, která toto území v letech 1940 a 1941 dobývala. Ačkoliv britské jednotky v Africe byly obecně vyzbrojeny lépe než italské, samy též nezřídka používaly podobně obstarožní techniku. Lancie poslané do Libye byly v letech 1940 a 1941 používány převážně ke hlídkování na silnicích daleko za frontou.



Bundesarchiv, Bild 1011-005-0006-17
Foto: o. Ang. | 1943/1944

Ukořistěný obrněný automobil Lancia IZM v sestavě 1. Praporu policejního pluku SS „Bolzano“ v Jugoslávii

V Evropě byly těmito vozidly vyzbrojeny italské jednotky na řecké frontě a po kapitulaci Řecka sloužily Lancie na ostrovech Dodekanésu. Četa obrněných automobilů z CCCXII. tankového praporu (plotone autoblindo/CCCXII battaglia carristi) dislokovaná na ostrově Rhodos je měla ve výzbroji až do 8. září 1943, kdy složila zbraně. Ani to však nebyl konec služby těchto vozidel, poněvadž ta z nich, která byla nasazena v boji proti partyzánům v Řecku a Jugoslávii, převzali Němci a pod názvem Panzerspahwagen Lancia IZM(i) je nadále používali ke stejným účelům.

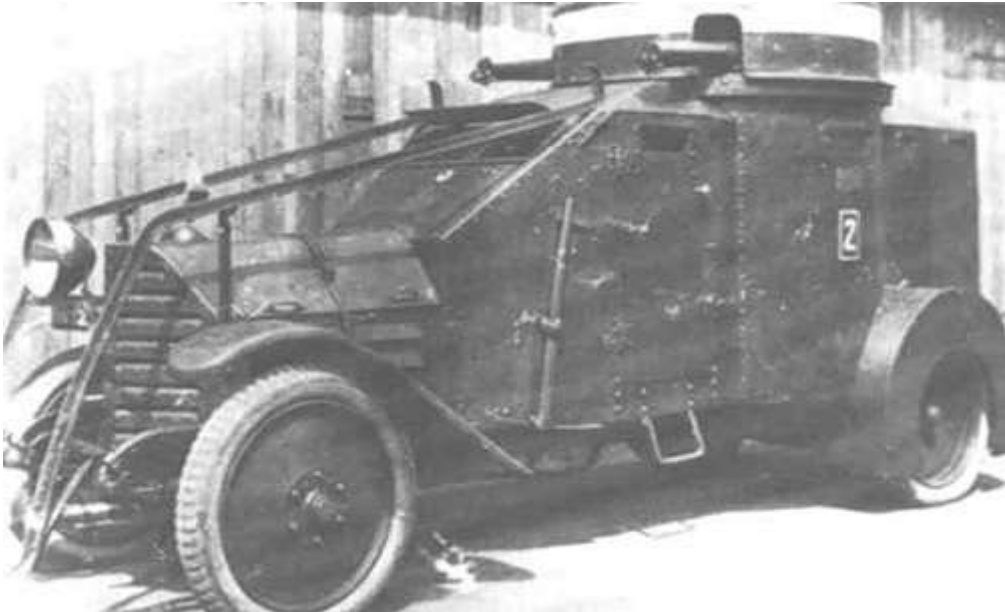
Španělská epizoda



Ve Španělsku nasazené obrněné automobily Lancia IZ a Lancia IZM na slavnostní přehlídce po obsazení Barcelony 21. února 1939

V prosinci 1936 dorazil do přístavu Cádiz italský transport s osmi obrněnými automobily Lancia IZM. Byla jimi vyzbrojena jedna rota v rámci CTV (Corpo Truppe Volontarie Italia), což byl italský expediční sbor, oficiálně prezentovaný jako dobrovolnický, který byl Benitem Mussolinim vypraven podpořit vojska španělských nacionalistů. Na frontě se tato vozidla příliš neuplatnila, a proto byla používána převážně k ochraně objektů a hlídkování na komunikacích. V průběhu bojů byly dva automobily zničeny a tři ukořistěny republikánskými jednotkami. Po skončení občanské války byly zachované exempláře odvezeny zpátky do Itálie. V roce 1937 bylo několik obrněných automobilů Lancia IZM posláno do Číny, kde měly za úkol chránit italské obchodní stanice v oblasti města Tiencinu (Tchien-ťin).

Československá epizoda



Československý obrněný automobil Lancia IZ (č. NVII-752) s taktickým číslem 2

Dva automobily verze IZ se v posledním roce první světové války dostaly k československé divizi, organizované v Itálii z přeběhlíků a zajatců z rakousko-uherské armády. Na konci listopadu 1918 obdrželi českoslovenští legionáři po jednom automobilu Bianchi a Lancia IZ. Osádky těchto bojových vozidel byly vyčleněny z mužstva 39. pěšího pluku dislokovaného v Padově. Oba obrněné automobily se poté zúčastnily přehlídky československých jednotek před králem Viktorem Emanuelem III. a prezidentem Tomášem Garriguem Masarykem. Československý prezident projevil o tuto vojenskou techniku velký zájem a po prohlídce vozidel požádal o výměnu automobilu Bianchi za druhý exemplář typu Lancia IZ. Jeho žádosti bylo promptně vyhověno. Darovaná vozidla byla 23. prosince 1918 přidělena do šestého a sedmého transportu československých vojsk vracejících se do vlasti. Ihned po příjezdu do stanice České Velenice však byly tyto transporty přesměrovány na Slovensko, odkud bylo třeba vytlačit jednotky maďarské rudé armády. Na začátku roku 1919 se první automobil (č. NVII-751) nacházel v obci Spišské Teplice u Popradu a druhý (č. NVII-752) v Galantě. Do jara zůstala obě vozidla na Slovensku, ale ještě před 1. květnem byla naložena do vlaku a poslána do Prahy, kde byly očekávány demonstrace organizované bolševiky. Jelikož se jednalo o planý poplach, obrněné automobily byly dopraveny na polygon v Milovicích, kde proběhl střelecký výcvik. Po jeho skončení se vrátily na Slovensko - automobil č. 751 do Nitry a automobil č. 752 do Galanty, odkud byl po nějaké době přeložen do Komárna. Není známo, zda tento exemplář zasáhl do bojů s rudými Maďary, zato je doloženo nasazení automobilu č. 751 při dobytí obce Nána na začátku června 1919. V průběhu bojových akcí v tomto sektoru se automobil zúčastnil přestřelky s maďarským obrněným vlakem ve stanici Parkan (maď. Párkány, v současnosti Štúrovo) a dvěma monitory plujícími po Dunaji. Maďaři však nemiřili přesně a československé vozidlo vyvázlo z těchto střetů bez poškození. Po těchto bojích byl automobil přidělen k terénnímu průzkumu v okolí Nových Zámků. Během výjezdu do vesnice Kalnica (maď. Kiskálna, v současnosti část obce Kalná nad Hronom) se Lancia dostala do nepřátelské palby a přišla o pneumatiky. Poškozené vozidlo bylo postaveno na železniční vagón a sloužilo jako improvizovaný obrněný vlak podporující dvě roty bývalých italských legionářů během několika výpadů proti maďarským jednotkám. Po uzavření příměří byl automobil odeslán do Prahy na opravu k firmě Breitfeld-Daněk a na Slovensko se znovu vrátil v srpnu. V roce 1920 automobily vypomáhaly vojenským posádkám v konfliktních oblastech země. Následně byl automobil č. 751 dislokován v Lučenci, zatímco automobil č. 752 byl se čtyřmi novými obrněnými automobily Fiat-Torino č. 759, 760, 763 a 764 přidělen do výcvikového střediska v Praze. Později dostaly obě Lancie vojenská evidenční čísla 13004 a 13005, avšak na pancířích nesly pouze taktická čísla 1 a 2.

Obrněné automobily Lancia používané československou armádou byly vyzbrojeny kulomety Vickers Terni C ráže 7,7 mm, které byly v roce 1929 nahrazeny těžkými kulomety domácí výroby TK vz. 24 (Schwarzlose) ráže 7,92 mm.



Dva obrněné automobily československé armády - Fiat Torino (č. NVII-755) a Lancia IZ (č. NVII-752)

Nové obrněné automobily Fiat-Torino, které postavily Škodovy závody v roce 1920 na dvanácti zakoupených podvozcích Fiat 18BL, vydržely ve službě pouze do konce dvacátých let, kdežto italské LANCIE prokázaly svou spolehlivost a kvalitu, protože z výzbroje československé armády byly vyřazeny teprve v roce 1936.

TTD obrněného automobilu Lancia IZ/IZM

Hmotnost:

Bojová: 4,3 t / 4,23 t.

Osádka: 6 osob.

Rozměry:

Délka: 5 610 mm (s prvním typem blatníků) / 5 400 mm.

Šířka: 1 940 mm (s prvním typem blatníků) / 1 824 mm.

Výška: 2 890 mm / 2 400 mm.

Světlá výška podvozku: 150 mm

Rozvor náprav: 3 570 mm

Hnací soustava:

Zážehový řadový kapalinou chlazený čtyřválec Lancia 12 o nominálním výkonu 26 kW (35 koní) a maximálním výkonu 44 kW (60 koní)

Mechanická převodová skříň (4 rychlosti vpřed + 1 vzad)

Vícekotoučová suchá spojka

Palivo:

Olovnatý benzín

Zásoba: 100 l.

Výzbroj:

Tři kulomety Saint-Étienne ráže 8 mm (15 000 nábojů)

Čtyři lehké kulomety Chauchat 1914/1916 ráže 8 mm (1200 nábojů)

V části vozidel tři kulomety Vickers Terni C ráže 7,7 mm, v pozdějším období tři kulomety Fiat Revelli modello 1914 ráže 6,5 mm (12000 nábojů)

Manuální otáčení věží a míření kulomety.

Pancéřování:

Z válcovaných ocelových plátů přinýtovaných na kostru

Tloušťka:

Předek korby: 9 mm

Boky korby: 6 mm

Podlaha: 2,5 mm

Věž: 6 mm

Palivová nádrž: 5 mm

Podvozek:

Náhon 4 x 2

Na přední nápravě jednoduchá kola s plnými disky a pneumatikami

Na zadní nápravě zdvojená kola

Odpružen i listovými pery

Mechanické brzdy: nožní na převodovou skříň + ruční na zadní nápravu

Výkony:

Maximální trvalá rychlost na silnici: 45 km/h

Maximální krátkodobá rychlost na silnici: 60 km/h

Maximální dojezd na silnici: 200 km

Kolmé překážky 0,35 m

Příkopy 0,8 m

Zdroj:

Amercom SA

internet