

PC 18956

Právní ústava

002285/56

~~PRÍSNE TAJNÉ~~

EV. ČÍS 367

Stupeň utajení zrušen
RMO č. 22/1999.

18

VOJENSKÁ MYSL

»PŘESUNY VOJSK«

Právní ústava 33.

ZVLÁŠTNÍ ČÍSLO

1956

VYDÁVÁ MINISTERSTVO NÁRODNÍ OBRANY

OBSAH

Podplukovník Jiří Kavena:	
Plánování přesunu vojsk armády	3
Podplukovník Jiří Křovák:	
Přeprava vojsk po železnici v soudobých podmínkách	47
Major A. Petříček, nadporučík J. Rybníček:	
Použití organických prostředků při protiletadlové dělostřelecké obraně železniční přepravy střeleckého pluku	81
Plukovník Emil Čaplovič:	
Přepravy vojsk vzduchem	97

СОДЕРЖАНИЕ

Подполковник Иржи Кавена:	
Планирование передвижения войск армии	3
Подполковник Иржи Кршовак:	
Переправа войск по железной дороге в современных условиях	47
Майор А. Петричек, старший лейтенант Я. Рыбничек:	
Применение органических средств при зенитно-артиллерийском прикрытии железнодорожной переправы стрелкового полка	81
Полковник Эмил Чаплович:	
Переправы войск по воздуху	97

VOJENSKÝ HISTORICKÝ ÚSTAV

PRAHA 3 - ŽIŽKOV, U PAMÁTNÍKU JEN PRO GENERÁLY A DŮSTOJNÍKY

Průvodní číslo: 13

ČS. LIDOVÉ ARMÁDY

VOJENSKÁ MYSL

Časopis ministerstva národní obrany

Ročník šestý

ZVLÁŠTNÍ ČÍSLO

»PŘESUNY VOJSK«

VOJENSKÝ HISTORICKÝ ÚSTAV

PRAHA XI, HUSITSKÁ 1600

Zve. arce, ev. v. 33.

MINISTERSTVO NÁRODNÍ OBRANY

PRAHA 1956

P 18926



24-41

R13

PLÁNOVÁNÍ PŘESUNU VOJSK ARMÁDY

Podplukovník Jiří Kavena

OBSAH :

I. Práce štábu armády při zpracování plánu soustředění vojsk armády.

- A. Obsah rozkazu frontu (HV).
- B. Zpracování podkladů pro rozhodnutí velitele armády.
- C. Zpracování plánu soustředění vojsk.

II. Praktické poznámky k zpracování plánu soustředění vojsk.

ÚVOD

Při provádění armádních operačních, velitelsko-štábních a štábních cvičení se ukázalo, že vševojskové štáby sice dovedou zpracovávat plány soustředění a přeskupení vojsk, že však některé otázky řeší povrchně a některé otázky neřeší vůbec. Při plánování je značná nejednotnost v dokumentaci, která ztěžuje vzájemnou součinnost mezi svazky i provádění rozkazů vydaných starším náčelníkem.

V tomto článku se zaměřím hlavně na způsob práce štábu a na některé základní normy.

Při zpracování dokumentace pro soustředění vojsk je nutno se soustředit na grafickou dokumentaci, a to nejen v plánu, ale také ve výpisech pro podřízená vojska.

I. PRÁCE ŠTÁBU ARMÁDY PŘI ZPRACOVÁNÍ PLÁNU SOUSTŘEDĚNÍ VOJSK ARMÁDY

Tento příklad práce štábu armády je vzat z předpokladu, že armáda je soustředěna v týlu a že se bude přesunovat k frontě pochodem i přepravou po železnici.

Podkladem práce štábu armády je

- rozkaz staršího náčelníka,
- rozhodnutí velitele,
- situace.

A. OBSAH ROZKAZU FRONTU (HV)

Od štábu frontu (HV) dostane velitel armády rozkaz, v kterém budou stanoveny:

1. Údaje o nepříteli, pokud mají vliv na přesuny vojsk.
2. Úkol armády:
 - jakým způsobem bude proveden přesun (pochodem, po železnici, automobilním převozem),
 - kde se má armáda soustředit a dokdy,
 - kdy zahájit přesuny.
3. Údaje pro přesun a automobilní přepravu:
 - přidělené pochodové osy (pásmo přesunu) s udáním doby, odekdy dokdy jsou k dispozici;
 - které úseky pochodových os reguluje front (HV), přidělení čísel pochodových proudů, pořádkové úkoly, které provádí armáda ve spěchu vojsk frontu (HV);
 - které automobilní útvary jsou pro přepravu přiděleny a na jakou dobu, kde jsou umístěny a jaké typy vozidel mají, kdy předložit výpočet potřeby (bude jen tehdy, není-li armáda plně motorisována).
4. Údaje pro přesun po železnici:
 - přidělené přepravní směry a jejich tempo přepravy;
 - přidělená čísla převozů;

- zahájení a ukončení přepravy po železnici;
- kdy předložit vozovou potřebu.

5. Údaje o bojovém zabezpečení, které provádí front (HV) ve prospěch přesunujících se jednotek armády. Úkoly bojového zabezpečení, které provádí armáda ve prospěch přesunujících se vojsk frontu (HV).

6. Kdy předložit vypracované plány.

7. Hlášení.

B. ZPRACOVÁNÍ PODKLADŮ PRO ROZHODNUTÍ VELITELE ARMÁDY

Jakmile dostane štáb armády tento rozkaz, začne zpracovávat podklady pro rozhodnutí velitele.

Je nutno zhodnotit tyto otázky:

1. Jaký vliv bude mít činnost nepřítele na přesuny vojsk armády.
2. Jak provést soustředění vojsk.
3. Zhodnocení terénu a komunikační sítě.
4. Časová kalkulace soustředění vojsk.
5. Řešení bojového zabezpečení soustředění vojsk.
6. Způsob spojení během soustřeďování vojsk, spojení pořádkových orgánů.
7. Opatření, která je nutno okamžitě provést, aby byl přesun včas proveden.

Na zpracování těchto údajů se podílí v plném rozsahu nejen vševojskový štáb armády, ale i štáby druhů vojsk.

Způsob zpracování podkladů pro rozhodnutí velitele

K snazšímu pochopení uvedu příklad přesunu armády, který v jednotlivých otázkách rozpracuji:

Příklad

Základní údaje, které jsou dány rozkazem staršího náčelníka, situací a studiem mapy.

Je nutno přesunout

- armádu o 3 střeleckých sborech s armádními prostředky, plně motorisovanou a mechanisovanou.

Pro přesun jsou k dispozici

- dva železniční přepravní směry, na tři dny, s kapacitou za 24 hodin:

»A«: 31 vlaků, délka 230 km,

»B«: 35 vlaků, délka 270 km;

maximální únosnost trati 120 náprav, 1200 t.

- 12 pochodových os:

osa čís.	1	délka	240 km,	osa čís.	7	délka	240 km,
	2		210 km,		8		220 km,
	3		255 km,		9		230 km,
	4		272 km,		10		248 km,
	5		230 km,		11		250 km,
	6		245 km — záložní,		12		245 km.

Délky jsou měřeny od výchozího místa k místu rozchodu.

Rychlost přesunu:

- na železnici 30 km,
- na silnicích podle středních norem.

Operační situace

Přesun je prováděn v týlu pod hrozbou leteckých úderů nepřítele. Není předpokladu střetnutí s pozemními vojsky nepřítele.

Západ slunce 20.20 hodin.

Východ slunce 03.40 hodin.

1. Jaký vliv bude mít činnost nepřítele na přesuny vojsk armády

Oddělení průzkumu vyhodnotí činnost a možnosti nepřítele a ve spolupráci s operačním oddělením, oddělením PVO a veliteli druhů vojsk se stanoví hlavní opatření, která nutno provést k utajení a zajištění soustředění vojsk. Závěr musí stanovit:

- zda se přesun bude provádět jen v noci, bez světél nebo se ztlumenými světly;
- zda je nutno vysílat předvoje (boční voje);
- zda stupeň letecké činnosti nepřítele je tak veliký, že je nutno provádět zvláštní protivzdušné zabezpečení soutěsek (mostů, měst atd.);
- zda je možno pásová vozidla přesunovat po zvláštní ose nebo vzhledem k možnosti setkání s nepřítelem je ponechat v proudu ostatních vojsk;
- jaký musí být stupeň připravenosti vojsk k odrazení nepřátelských tankových útoků;
- jaké možnosti má nepřítel k použití zbraní hromadného ničení proti pochodovým proudům a jaká konkrétní opatření je nutno provést.

2. Jak provést soustředění vojsk

Je-li armádě nařízeno provést přesun částí vojsk po železnici, snažíme se, dovoluje-li to situace, převést po železnici hlavně tanky, samohybná děla, pásové traktory, obrněné transportéry, polopásová vozidla, ženíjní stroje a jinou techniku na pásech. To proto, abychom ušetřili motohodiny a urychlili přesun vzhledem k malé rychlosti pásových vozidel. Dále se snažíme převést ty jednotky, které mají ve větší míře koně nebo nemají automobilní dopravní prostředky, při čemž se snažíme převést organické celky, na př. celý tankový pluk nebo mechanisovaný pluk i s auty, abychom nedělili organické celky, protože by to způsobilo narušení velení i zásobování a technického ošetření vozidel. Po vyčerpání veškeré možnosti přidělené kapacity železniční přepravy plánujeme u ostatních vojsk přesun po vlastní ose.

Pro zbytek vojsk, která nemají automobilní prostředky, plánovat automobilní přepravu. Není-li předpoklad, že potřebný počet aut bude přidělen, je nutno plánovat pěší pochod.

Závěr musí stanovit:

- které jednotky převést po železnici a jaká bude vozová potřeba (zhruba);

- které jednotky pochodem po vlastní ose;
- které jednotky automobilní přepravou a jaká bude potřeba aut (zhruba);
- které jednotky pěším pochodem.

Možnou kalkulaci přepravy a pochodu ukáží na příkladě:

Svazek	Útvar	Celkem útv. v A	Vozová potřeba													
			pro jeden útvar							pro všechny útvary						
			Z voj.	Z kuch	Vd	Pao	Px	Vozů celkem	Počet převozů	Z voj.	Z kuch	Vd	Pao	Px	Vozů celkem	Počet převozů
sd	pzpr	6	6	1	29	10		46	0,8	36	6	174	60		276	4,8
	bat shd (sp)	18	1		2	4		7	0,3	18		36	72		126	1,8
	tsp	6	16	3	57	14	27	117	4	96	18	342	84	162	1102	24
	žpr (pásky)	6	1			6		7	0,3	6			36		42	1,8
	týl (pásky)	6	0,3			2		2,3	0,1	1,8			12		13,8	0,6
md	velit.	3	0,3			3		3,3	0,2	0,9			9		9,9	1,8
	pzpr	3	7,0	1	37		5	50	1,0	21	3	111		15	150	3
	mp	9	56	8	277	35		376	7,1	504	72	2493	315		3384	63
	tp	3	21	3	98	1	33	156	3,8	189	27	982	9	297	1404	34,2
	tsp	3	21	3	117	69		210	4,8	189	27	1053	621		1890	43,2
	žpr (pásky)	3	1,0			6		7	0,3	9			54		63	2,7
	spojpr (pásky)	3	0,7			2	2	4,7	0,2	6,3			18	18	42,3	1,8
	týl (pásky)	3	0,6			4		4,6	0,2	5,4			36		41,4	1,8
	žpr (pásky)	1	1			6		7	0,3	3			18		21	0,9
	žb (pásky)	1	4			21		25	0,7	4			21		25	0,7
arnáda	ttsp	1	64	3	93	35	44	199	3,6	64	3	93	35	44	199	3,6
	vypr. r.	1	2	6		12		20	0,4	2	6		12		20	0,4
Celkem										1155,4	162	5284	1412	536	8809,4	190,1

Tento příklad je zpracován za předpokladu, že se převezou všechny tankové, tankosamohybné, samohybné a mechanisované útvary (jednotky).

Celkem je třeba 190 vlaků po 120 nápravách a 1200 tunách.

Je k dispozici:

směr »A« o tempu 31 vlaků za 24 hodin,

směr »B« o tempu 35 vlaků za 24 hodin,

celkem 66 vlaků za 24 hodin $\times$ 3 dny = 198 vlaků.

Vzhledem k tomu, že je třeba 190 vlaků, přidělené tempo přepravy stací a zůstává v záloze 8 vlaků.

3. Zhodnocení terénu a komunikační sítě

Studium terénu, pochodových os a prostorů rozmístění vojsk se provádí na mapě a podle vojenskozeměpisných podkladů, které jsou k dispozici.

a) Terén je nutno zhodnotit s hlediska použití AZ nepřítelem. Je nutno jej rozdělit na terénní celky, které jsou výhodné pro použití AZ a které jsou nevýhodné. Závěr o terénu musí dát přehled o tom, které prostory je nutno vyloučit z prostorů denních odpočinků a které je nutno zvláště chránit letectvem a které jsou nejvýhodnější pro prostory denních odpočinků.

b) Určení pochodových os

Dostane-li armáda pásmo přesunu, volí se za pochodové osy komunikace:

- nejvýhodnější, i když jsou poněkud delší;
- kde je již aktivována pořádková služba frontu nebo HV (armády, při přesunu posilových útvarů a svazků v armádě, která má týlový prostor — AVAS);
- jejichž okolí poskytuje co nejvíce skrytu pro vojska při zastávkách a odpočinku;
- které vyžadují co nejméně ženíjních úprav (zesílení mostů, úprava vozovky a p.).

Pro každou divisi určit alespoň dvě samostatné komunikace. Pro střelecký sbor jednu záložní. Osy se nemají přibližovat více než na 5 km. Jedna pro armádní útvary a jedna záložní, které se používá pro přesun VS armády a prostředků velení.

c) Stanovení maximálních pochodových rychlostí

Pochodové rychlosti se určují podle stavu komunikací a viditelnosti, za jaké je prováděn přesun.

Střední normy rychlosti jsou tyto:

	ve dne	v noci
pěchota pěším pochodem	4 km/hod.,	4 km/hod.,
pěchota odlehčená pěším pochodem	5 km/hod.,	5 km/hod.,
pěchota na lyžích	4—5 km/hod.,	4—5 km/hod.,
jednotky na autech (transportérech)	20—25 km/hod.,	15—20 km/hod.,
tankové jednotky	12—18 km/hod.,	15 km/hod.,

d) Hrubá kalkulace potřeby ženijních sil

Hrubou kalkulaci potřeby ženijních sil lze provést podle vojensko-zeměpisných podkladů a údajů, které dostane štáb armády od nadřízeného štábu. Jde tu hlavně o hrubý výpočet pracovních sil a materiálu pro zesílení mostů a sjezdů se silnic, pro objížďky a pro rozčlenění v terénu při leteckém náletu. Počítá se s normou 1 až 2 sjezdy na 1 km silnice.

Závěr musí stanovit:

- počet možných pochodových os, jejich únosnost a průměrné délky;
- střední pochodové rychlosti na těchto osách;
- nutné úpravy na těchto osách a potřebu ženijních sil;
- prostory výhodné a nevýhodné pro použití AZ nepřitelem (jen zvlášť charakteristické).

K tomuto bodu je nutno předložit mapu s těmito údaji:

- prostory výhodné pro použití AZ nepřitelem;
- prostory nevýhodné pro použití AZ nepřitelem;
- pochodové osy s označením délek;
- vyznačení mostů s únosností.

4. Časová kalkulace soustředění vojsk

K tomuto bodu je nutno zpracovat kalendářní plán. Základem práce jsou časové údaje dané nadřízeným štábem pro provedení soustředění:

- čas příjetí frontových směrnic;
- čas zahájení přesunu;
- čas ukončení přesunu.

Závěr musí stanovit:

- kdy vydat předběžná nařízení;
 - kdy zahájit a ukončit průzkumy pochodových os, nakládacích a vykládacích prostorů, prostorů denních odpočinků atd.;
 - kdy vydat vojskům rozkaz;
 - kolik budou mít vojska času na přípravu přesunu;
 - časová kalkulace vlastních přesunů (zvlášť přepravu po železnici);
 - kdy bude ukončeno soustředění vojsk.
- Pro časovou kalkulaci lze použít těchto norem:
- povšechný průzkum pochodové osy lze provádět při rychlosti 20 km/hod.;
 - k průzkumu nakládacích a vykládacích prostorů je třeba nejméně 2 hodin světlého času;
 - k přípravě nakládacího prostoru je třeba i s průzkumy asi 4 hodin;
 - k nakládání jednotek na neorganické dopravní automobilní útvary je třeba ve dne do 1 hodiny času, v noci do 1,5 hodiny;
 - pro sestavení proudu pluku a rozmístění pluku v prostoru odpočinku lze počítat 30 až 60 minut;
 - pro přípravu nakládání na železniční převoz se musí náčelník převozu dostavit nejméně 12 hodin před nakládáním k vojenskému správci železniční stanice;
 - na sestavení přehledu vozové potřeby u svazku (není-li předem připraven) je třeba 10 až 12 hodin času;

- na vypracování plánu soustředění armády je třeba 14 až 16 hodin pracovního času 2 až 3 důstojníků operačního oddělení, za předpokladu, že štáby druhů vojsk dodají potřebné údaje.

Hlavním úkolem je zjistit, kolik bude třeba času na vlastní přesun.

Možný způsob kalkulace času ukáží na příkladech.

a) Nejdelší trať je $270 \text{ km} : 30 \text{ km} = 9$ hodin.

Je třeba odeslat 190 vlaků. Za tři dny při přiděleném tempu přepravy 65 vlaků za 24 hodin (průměrně 1 vlak za 22 minut) lze přepravit 195 vlaků.

Poslední vlak ze 190 přepravovaných prakticky odjíždí na samém konci třetího dne (přesně 60 minut před uplynutím tří dnů — 5×22 minut = 60 minut).

Do vykládací stanice dojde za 9 hodin, to jest D 4 08.00 hodin, je-li dne D 1 00.00 hod. zahájen převoz. Je tedy třeba na přepravu po železnici $3\frac{1}{2}$ dne.

b) Výpočet přesunu po vlastní ose

Armáda s organickými prostředky vytvoří při přesunu v noci jeden pochodový proud dlouhý 1800 km při zachování těchto norem:

mezi vozidly a četami 25 m, mezi rotami 200 m, mezi prapory 1500 m, mezi pluky 5000 m, mezi divisemi 10 000 m.

Železnici bylo přepraveno:

Svazek	Útvar	Celkem v armádě útvárů	Délka pochodového proudu i s mezerami	
			jednoho	všech
sd	pzpr	6	3550	21300 m
	bat shd (sp)	18	400	7200
	tsp	6	10000	60000
md	pzpr	3	3750	11250
	mp	9	26500	238500
	tp	3	16500	49500
	tsp	3	16500	49500
arm. útv.	ttsp	1	12000	12000
	Celkem			449250 m

O tuto vzdálenost se zmenšuje délka proudu armády.

Zůstává tedy délka armády 1350 km.

Je třeba zjistit

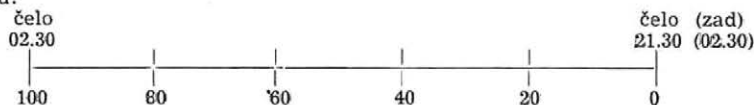
- průměrnou délku proudu na ose (počítáme-li s 11 pochodovými osami) $1350 \text{ km} : 11 = 123 \text{ km}$,
- průměrnou délku pochodových os:
součet délek pochodových os $2640 : 11 = 240 \text{ km}$ (bez záložní osy),
- délku tmy, která je pro přesun k dispozici (západ slunce ve 20.20 hod., setmění v 21.00 hod., východ slunce v 03.40 hod., svítání v 03.00 hod.;
- trvání tmy = 6 hodin).

K sestavení proudů a k ukrytí vojsk po pochodu je třeba celkem 1 hodiny, zůstává pro přesun 5 hodin. Za tuto dobu lze ujet při rychlosti 20 km/hod. 100 km. To znamená, že pochod můžeme zahájit v 21.30 a musíme ukončit do 02.30 hod.

Výpočet maximální délky proudu vypuštěného na jednu osu

Délka tmy, která je k dispozici, t. j. 5 hodin, umožňuje vypustit proud dlouhý 100 km za předpokladu, že v prostoru denního odpočinku nebude zkracován.

Příklad:

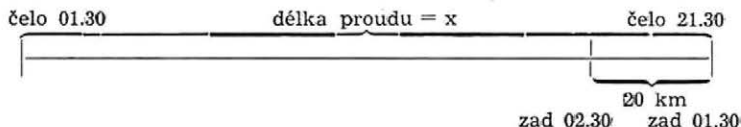


V tomto případě by čelo i zad zastavily současně, t. j. v 02.30 hod.

Chceme-li však proud zkrátit v prostoru denního odpočinku o určitou vzdálenost, musí se čelo zastavit o tuto vzdálenost dříve před dobou 02.30 hod., aby zad mohl ještě dopochodovat do 02.30 hod. příslušné zkrácení. To vyžaduje, aby vypuštěný proud byl kratší než v prvním případě a to právě o tu vzdálenost, o kterou jej zkracujeme v prostoru denního odpočinku.

Příklad:

Chceme-li proud o délce »x« zkrátit v prostoru denního odpočinku o 20 km, musí se čelo zastavit již 1 hodinu před časem 02.30 hod., t. j. v 01.30 hod., aby zad ještě dopochodoval požadované zkrácení 20 km.



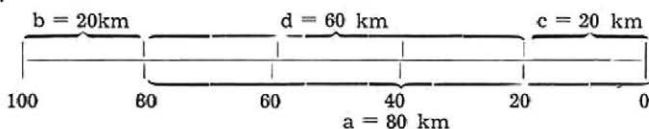
Při výpočtu délky pochodového proudu si nejdříve stanovíme, o kolik jej chceme v prostoru denního odpočinku zkrátit — zda o $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{3}$ nebo o $\frac{1}{2}$.

Délku proudu vypuštěného na osu vypočítáme tím, že délku noci (převedenou na km) při zkrácení o $\frac{1}{4}$ násobíme $\frac{4}{3}$, při zkrácení o $\frac{1}{3}$ násobíme $\frac{3}{2}$ a při zkrácení o $\frac{1}{2}$ násobíme $\frac{2}{1}$.

Bude tedy délka proudu vypuštěného na osu, který chceme v prostoru denního odpočinku zkrátit o $\frac{1}{4}$ — $100 \times \frac{4}{3} = 80$ km (o $\frac{1}{3}$ — $100 \times \frac{3}{2} = 75$ km, o $\frac{1}{2}$ — $100 \times \frac{2}{1} = 66,6$ km).

Čím více chceme proud zkrátit v prostoru denního odpočinku, tím kratší jej musíme vypouštět. Nejčastěji jej zkracuje o $\frac{1}{4}$.

Příklad:



a = délka proudu na ose po 4 hodinách pochodu při zastavení čela;

b = délka pochodu, o kterou musí zastavit čelo proudu dříve, aby zad mohl dopochodovat a tím zkrátit délku proudu v prostoru denního odpočinku o $\frac{1}{4}$;

c = zkrácení zadu pochodového proudu o $\frac{1}{4}$, které vznikne dopochodováním;
d = délka proudu v prostoru denního odpočinku po zkrácení o $\frac{1}{4}$ délky.

Při celkové délce proudu na jednu osu 123 km a při délce proudu, který lze vypustit najednou, t. j. 80 km, musí se přesunout armáda ve dvou sledech.

Výpočet trvání pochodu

Průměrná délka osy je 240 km. Je však nutno počítat s tím, že poslední noc musí celý proud projít místem rozchodu, a proto je nutno přičíst délku pochodového proudu k délce pochodové osy (je měřena od výchozího místa k místu rozchodu).

$$240 + 80 = 320 \text{ km,}$$

$$320 \text{ km} : 80 = 4.$$

První sled vykoná pochod ve 4 nocích.

Druhý sled, který vyrazí z výchozího místa prvního sledu o noc později, vykoná pochod rovněž ve 4 nocích, to znamená, že ukončí přesun o den později.

Závěr

Armádu lze soustředit v 5 nocích v novém prostoru soustředění.

5. Řešení bojového zabezpečení soustředění vojsk

V tomto bodu je nutno vyřešit

- zajištění nakládání, přesunu a vykládání;
- PVO, PTO, PAO, PCHO nakládání, přesunu a vykládání, bude-li armáda zasahovat svými prostředky.

Řešit bojové zabezpečení nakládání, přesunu a vykládání je věcí velitelů střeleckých sborů. Armáda jen zajišťuje svými protiletadlovými prostředky důležité soutěsky, přechody přes řeky, VS armády nebo některé důležité železniční stanice.

Jde-li o přesuny v týlu, provádí se zajištění jen přímým zajištěním. Při přesunech, kdy je nebezpečí napadení pozemními silami, je nutno vysílat při pochodu pochodové zajištění a při ubytování strážní zajištění.

6. Způsob spojení během soustředění vojsk, spojení pořádkových orgánů

V tomto bodu je nutno doložit, jakým způsobem bude provedeno spojení se střeleckými sbory a s pořádkovými orgány během přesunu, zda je dostatek permanentních spojů pro potřebu velení nebo zda bude nutno rozvinovat vlastní spojovací osy nebo směry.

7. Opatření, která je nutno ihned provést, aby byl přesun včas proveden

K tomuto bodu je nutno připravit hotová nařízení nebo hlášení; velitel je, souhlasí-li s navrhovaným způsobem přesunu, ihned podepíše a odešle vojskům nebo nadřízenému štábu.

Všechny tyto údaje musí být zpracovány tak, aby byly podkladem pro rozhodnutí velitele a při nedostatku času, podkladem pro přípravný rozkaz vojskům.

C. ZPRACOVÁNÍ PLÁNU SOUSTŘEDĚNÍ VOJSK

Základním dokumentem při plánování soustředění armády je »Plán soustředění vojsk armády«.

Tento plán zpracovává operační oddělení armády za součinnosti celého štábu a štábů druhů vojsk. Je-li přesun proveden po vlastní ose a železnici, skládá se ze dvou částí, a to z plánovacích dokumentů pro přepravu po železnici a z plánovacích dokumentů pro přesun po vlastní ose.

Pro přehled vyjmenuji všechny dokumenty, které tento plán, je-li plně rozvinut, obsahuje.

»Plán soustředění vojsk armády«

1. Plán přesunu vojsk armády obsahuje:

- a) grafický plán přesunu,
- b) pochodovou tabulku,
- c) pochodové grafiky,
- d) náčrt pochodové sestavy,
- e) plán pořádkové služby,
- f) plán průzkumu pochodových os, prostorů denních odpočinků a prostorů soustředění,
- g) plán ženíjního zabezpečení přesunu,
- h) plán materiálního zabezpečení přesunu,
- ch) plán bojového zabezpečení přesunu (jen někdy, většinou se zakresluje do grafického plánu přesunu).

2. Plán přepravy armády po železnici obsahuje:

- a) všeobecný (grafický) plán přepravy vojsk armády,
- b) schema železniční sítě v prostoru přepravy armády,
- c) plán bojového zabezpečení přepravy armády,
- d) plán přesunu vojsk armády do nakládacího prostoru,
- e) plán přesunu vojsk armády z vykládacího prostoru do prostoru soustředění,
- f) výpočet vozové potřeby.

3. Tabulka soustředění vojsk armády

4. Rozkaz (bojové nařízení) pro soustředění armády

Plán kontrol a rozkaz pro soustředění armády může být zpracován, není-li dostatek času, odděleně pro přesun a pro přepravu. Místo rozkazu mohou být vydána bojová nařízení.

Grafický plán přesunu vojsk obsahuje:

1. prostory soustředění jednotek před pochodem a jejich VS (střeleckých sborů a armádních prostředků);
2. pásmo pochodu (pochodové osy) střeleckých sborů a armádních prostředků s uvedením:
 - a) výchozích míst (čar),
 - b) míst rozchodu,
 - c) regulačních čar,

- d) stanovišť pořádkových orgánů,
- e) mostů a soutěsek,
- f) časů průchodů jednotlivých proudů;
3. prostory denních odpočinků;
4. prostory soustředění jednotek po pochodu a jejich VS;
5. bojové zabezpečení;
6. velení a spojení;
7. materiální zabezpečení;
8. legendu.

K 1. (rovněž i k 4.)

Prostory soustředění

Velikost prostorů soustředění za použití AZ nepřítelem:

armáda	2000—2500 km ²	(50 km × 50 km),
střelecký sbor	400— 500 km ²	(20 km × 25 km),
divise (střel., tank., mech.)	100— 120 km ²	(10 km × 10 km),
pluk	20— 25 km ²	(5 km × 5 km),
prapor	4 km ² .	

Pro střelecký sbor je nutno volit záložní prostory soustředění ve velikosti odpovídající potřebě jedné divise. Většího prostoru nebude třeba vzhledem k tomu, že není pravděpodobné, že by nepřítel napadl atomovými zbraněmi větší prostor.

VS střeleckých sborů a armádních útvarů určuje zpravidla armáda.

K 2.

Pásmo pochodu

Šířka pásem pochodu:

armáda	60—80 km,
střelecký sbor	25—40 km,
divise	10—15 km.

Pro každou divisi je třeba určit 2 až 3 komunikace, které jsou od sebe vzdáleny do 5 km.

Pro střelecký sbor má být alespoň jedna pochodová osa záložní.

Na pochodových osách se vyznačí vzdálenosti po 5 až 10 km (podle měřítka mapy).

Výchozí místa a místa rozchodu je nutno volit tak, aby jednotky při pochodu do výchozího místa a při pochodu z místa rozchodu nekřížovaly nebo nejely po osách jiných jednotek.

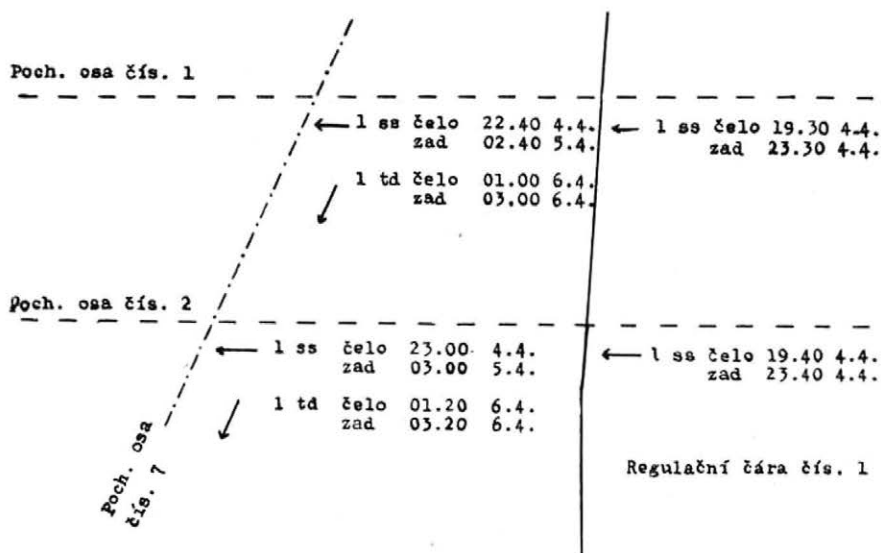
Regulační čáry se volí

Útvar, svazek	Časový interval	Střední norma v km
pluk	1—2 hodiny	25 km
divise	2—4 hodiny	50 km

- Regulační čáry se volí na markantních terénních čarách, jako jsou
- přechody přes řeky,
 - velké osady,
 - přechod přes silnici I. třídy a p.

Na mapě je nutno zakreslit mosty a jejich únosnost, těžko průchodné soutěsky a jejich objížďky, cesty, které potřebují úpravu a p.

K výchozím místům, místům rozchodu, regulačním čarám a místům, kde se jednotky křižují, píší se časy průchodu čela a zadu proudu, na příklad:



Aby byl jasný přehled o směru přesunu jednotek na křižovatkách, naznačuje se směr pochodu šipkou před časovým údajem, na př.:

1 sd čelo 00.10 4. 4.
zad 03.00 4. 4.

To je zvlášť důležité při zpracování grafických plánů přeskupení, kdy se jednotky přesunují několika směry.

Není vhodné psát přímo na pochodové osy čísla proudů, neboť mapa se stává nepřehledná. Nejlépe je napsat číslo proudů do legendy na mapu.

Pochodové osy je výhodné kreslit takto:

- a) Je-li přesun prováděn několik nocí,
- stanovit pro každou noc jednu barvu (touto barvou podmalovat i příslušný prostor denního odpočinku); do prostoru denních odpočinků

je nutno napsat číslo jednotky; překrývají-li se některé prostory denních odpočinků, je výhodné psát čísla jednotek v téže barvě, jako je podbarvení prostoru;

- pro každý střelecký sbor a armádní prostředky stanovit určitý druh čáry, na př.

1 ss —————

2 ss —

3 ss —x—x—x—x—x—x— atd.

- b) Je-li **přesun prováděn** jen jednu noc, stanovit pro osy přesunu **každému sboru** a armádním prostředkům různé barvy.

K 3.

Prostory denních odpočinků

Prostory celodenních odpočinků, nocování a denních odpočinků je nutno volit v prostorech, které umožňují skryt a výhodné maskování vojsk. Je nutno využívat všech úžlabin, úvozů, strží, budovat okopy pro živou sílu a techniku. V lesích a jiných prostorech, kde je nebezpečí požáru, je třeba organisovat protipožární ochranu.

Prostory odpočinků se volí podél pochodových os tak, aby se pochodový proud svazku zkrátil o $\frac{1}{4}$ až $\frac{1}{3}$ své délky. Větší zkrácení se nedoporučuje vzhledem k tomu, že dojetí zadu proudu vyžaduje příliš dlouhou dobu, o kterou se zmenší vzdálenost přesunu (viz příklad na str. 12).

Zvlášť velké jsou ztráty u jednotek s malou pochodovou rychlostí při přesunech na velké vzdálenosti, kde je nutno využívat každé minuty tmy pro pochod.

Velikost prostorů odpočinků co do plochy má odpovídat prostorům soustředění.

Celodenní odpočinky se určují po 3 až 4 dnech pochodu. Po úsilném pochodu se určují po 2 až 3 dnech.

Malé zastávky se na mapě nezakreslují. Plánují se u štábu divise a pluku, při čemž, je-li nařízena pochodová rychlost 20 km/hod., je nutno tuto rychlost brát jako průměrnou rychlost i se započítanými zastávkami.

Na příklad:

Pluk má rozkaz projít čelem výchozím místem ve 22.00 hod. a místem rozchodu ve vzdálenosti 90 km čelem v 02.30 hodin, t. j. za 4 hodiny 30 minut. Průměrná rychlost je 20 km/hod. Podle Polního řádu je nutno udělat jednu malou zastávku po 1 hodině jízdy, t. j. na dvacátém kilometru na 10 minut, a druhou zastávku po 2 až 3 hodinách jízdy na 20 až 30 minut, t. j. na šedesátém kilometru na 20 minut. Za celý pochod je ztraceno 30 minut, t. j. 10 km. Těchto 30 minut (10 km) je nutno nahradit vyšší pochodovou rychlostí.

Podle Polního řádu se malé zastávky a veliké zastávky provádějí takto:

	Malé zastávky	První malá zastávka	Velká zastávka
pěší pochod	10 minut po 50 minutách pochodu	po 30 minutách pochodu	na začátku druhé poloviny denního pochodu 2—4 hodiny; v noci se nedělají
motorisované jednotky tankové jednotky dělostřelecké jednotky tažené traktory	20—30 minut po 2—3 hodinách pochodu	po 1 hodině pochodu	

K 5.

Bojové zabezpečení — viz stať »Bojové zabezpečení«.

K 6.

Velení a spojení

Při řešení spojení při pochodu vojsk je nutno řešit dva systémy spojení. Je to spojení pořádkových orgánů a spojení s vojsky.

Když je to možné, využívá se permanentního vedení.

Pro pořádkové orgány se rozvinuje nejnutnější množství polního vedení.

Základním požadavkem je mít linkové spojení s každým pořádkovým prostorem. Při použití radiových stanic je nutno pracovat jen s radiovými signály a se stanicemi omezené donosnosti. Použití radiových stanic je závislé na předpokládaném stupni utajení přesunu a na vzdálenosti přesunovaných vojsk od nepřítele.

Příklad

V pochodovém pásmu armády prochází jen jedno stálé vedení. Na toto vedení se připojí všechna VS pořádkové služby sborů a divisí. Pořádkové prostory budou mít spojení se svými divisními VS pořádkové služby pomocí radiových stanic malé donosnosti. Možnosti spojení budou mít značný vliv na sestavu pořádkových orgánů, zvláště při dlouhých přesunech.

Pro velení vojskům se využívá pořádkové linkové sítě, styčných důstojníků, pohyblivých pojítek a hlavně letounů. Radiové stanice štábů jsou na příjmu.

Velitelé se štáby se přesunují v pásmu pohybu svého útvaru (svazku) v čele hlavních sil od místa k místu. Nadřízený štáb musí znát přesně pochodovou osu podřízeného štábu, místa a doby zastávek. Totéž musí znát podřízený štáb o nadřízeném štábu.

Podací stanice se rozvinují na pochodové ose štábu na plánovaných zastávkách štábu.

V grafickém plánu musí být zakresleny:

- osy přesunu VS střeleckých sborů, místa a doba zastávek;
- místa a doby činnosti podacích stanic;
- ústředny (KIP) na linkových pojítkách, kde je možno navázat spojení;
- letištní plochy, kde může přistat spojovací letoun.

K 7.

Materiální zabezpečení

V grafickém plánu je nutno zakreslit stanice technické pomoci, zdravotnická zařízení, sklady PHM a proviantu, jsou-li zřizovány armádou nebo frontem (HV) pro potřeby přesunující se armády.

K 8.

Legenda

V legendě je nutno uvést

- vysvětlení nepředepsaných značek, jako výchozí místa (čáry), místa rozchodu, regulační čáry atd.;
- význam barevného označení pochodových os a prostorů odpočinků;
- stručnou tabulku přesunu, v které je uvedeno:

Pořad. číslo	Svazek	Osa	Délka pochodu v km	Délka proudu v km	Výchozí místo		Regulační čára				Místo rozchodu	
							čís. 1		čís. 2			
					čelo	zad	čelo	zad	čelo	zad	čelo	zad
1	22 ss	1	210	40	3. 6. 21.00	3. 6. 23.00	4. 6. 0.15	4. 6. 2.15	4. 6. 22.00	4. 6. 24.00	6. 6. 1.00	6. 6. 3.00
2		2	200	50	3. 6. 21.00	3. 6. 23.30	4. 6. 0.00	4. 6. 2.30	4. 6. 21.50	5. 6. 0.20	5. 6. 1.00	5. 6. 3.30

Pochodová tabulka

Pro zpracování pochodových tabulek je možno volit několik způsobů. Jeden z možných způsobů je tento:

Pořad. číslo	Složení proudu	Číslo proudů	Délka proudu v km	Pochodová osa	Délka pochodové osy v km	Pochodová rychlost v km	Provedení pochodu	Poznámka
1	23 ss	254-290	40	A, B, C,	210	15		pásové proudy
			60	X, Z, Ž,	200	20		kolové proudy
			atd.					

Sloupec provedení pochodu je nejvýhodnější zpracovat takto:

Provedení pochodu	Čas průchodu	
	čelo	zad
Výchozí místo: DOL. NIVY	18.11 21.30	19.11 1.30
Pořádk. stan. - 3223a DAVIDOV	18.11 22.00	19.11 2.00
Denní odpočinek LÍTOV, KVĚTNÁ, MILHOSTOV, DOL. LUBY		
Místo rozchodu: LÍTOV	18.11 23.00	19.11 3.00
Výchozí místo: MILHOSTOV	19.11 21.30	20.11 1.30

Do sloupce »Složení proudu« se na stupni armády píše jen střelecký sbor nebo armádní prostředek (někdy i po divisích).

V sloupci »Číslo proudu« se uvádějí čísla, která se příslušnému svazku přidělují; ten provede sám rozdělení čísel na jednotlivé divise a sborové útvary. Štáb divise přidělí pochodová čísla pochodovým proudům pluků tak, že každý proud pluku (samostatného oddílu), který jde po jedné ose, má jedno číslo.

Do sloupce »Délka proudu« se vepíše celá délka proudu i s mezerami mezi pochodovými proudy a sledy, která se má přesunout po ose.

Vzdálenosti mezi jednotkami a vozy jsou obvyčejně tyto:

mezi vozy	50 m,
mezi rotami	200 m,
mezi prapory	1500 m,
mezi pluky	5000 m,
mezi svazky	5 až 20 km.

K provedení přesunu je výhodnější mít větší mezery mezi proudy, avšak vzhledem k nutnosti provést přesun v krátké době snažíme se proudy co nejvíce zkracovat.

Pro vlastní práci štábu je výhodné vypracovat předem tabulku délek proudů u všech podřízených jednotek.

Tato tabulka se může vypracovat pro předepsaný počet vozidel. Chybějí-li nějaká vozidla, příslušná délka připadající na tento počet se odečte.

Do sloupce »Pochodová osa« je výhodné vypsát celou pochodovou osu, než jen číslo osy, vzhledem k tomu, že výpis pro střelecké sbory z úplně zpracované tabulky může zpracovat samostatně písařka a v roz-

kaze lze se na tuto tabulku odvolat. Je-li napsáno jen číslo osy, musí výpisy diktovat zpracovatel za pomoci mapy nebo je uvádět v rozkaze.

Příkládá-li se sborům k pochodové tabulce mapa, je výhodné psát jen číslo pochodové osy.

Grafikony pochodových os

K zpracování grafikonů pochodových os lze přistoupit po stanovení

- pochodových os a jejich přidělení,
- délek proudů na osách,
- pochodové rychlosti.

Grafikony se zásadně zpracují pro pochodovou osu a nikoli pro jednotku.

Na grafikonu se uvádějí

- výchozí místa,
- místa rozchodu,
- pořádkové orgány (do stanoviště vto, je-li stavěno armádou),
- regulační čáry,
- prostory denních odpočinků,
- stmívání, rozednění,
- čas zahájení a ukončení pochodu,

Zpracovávají se pro hlavní pochodové osy.

Přípojky na tyto osy se zpracují na stejném grafikonu.

Grafikony pochodových os se zpracovávají jen při velmi složitých přesunech, kde se řada jednotek křížuje nebo pochoduje po stejné ose v různých směrech a různými pochodovými rychlostmi.

Přidělení pochodových os a stanovení délek proudů při přesunech v týlu lze provést takto:

Divisi přidělit nejméně 2 osy, t. j. pro střelecký sbor 4 až 6 os (při 4 osách se přesune ve dvou sledech), z nichž jedna jako záložní (pro střelecký sbor).

Stanovení délek proudů ukáži na příkladě.

Střelecký sbor má přiděleno 6 pochodových os (z nichž jednu jako záložní) o těchto délkách:

- A 200 km,
- B 210 km,
- C 180 km,
- D 200 km,
- E 230 km,
- F 180 km.

Jednu z os je nutno určit jako záložní. Nejvhodnější je určit jednu ze středních os. V našem případě je to osa »D«.

Součet všech os (bez osy »D«) je $1000 \text{ km} : 5 = 200 \text{ km}$ (průměrná délka osy).

Délka střeleckého sboru je $550 \text{ km} : 5 = 110 \text{ km}$ (na jednu osu).

Součet průměrné délky pochodové osy a délky proudů, která připadá průměrně na jednu osu, je 310 km ($200 + 110 = 310$).

Při stanovení délky proudu na jednotlivých osách se snažíme dodržet při součtu délky pochodové osy a proudu délku 310 km.

Pochodová osa	A	B	C	E	F
Průměrná délka osy a proudu	310	310	310	310	310
Délky pochodové osy	—200	—210	—180	—230	—180
Délka proudu na ose	110	100	130	80	130

Takto sestavené proudy dávají záruku maximálního využití komunikací a času daného k dispozici pro přesun, při čemž proudy na všech osách při současném vyražení z výchozího místa současně končí pochod v místě rozchodu.

Příklad při celodenním pochodu za pochodové rychlosti 20 km/hod.

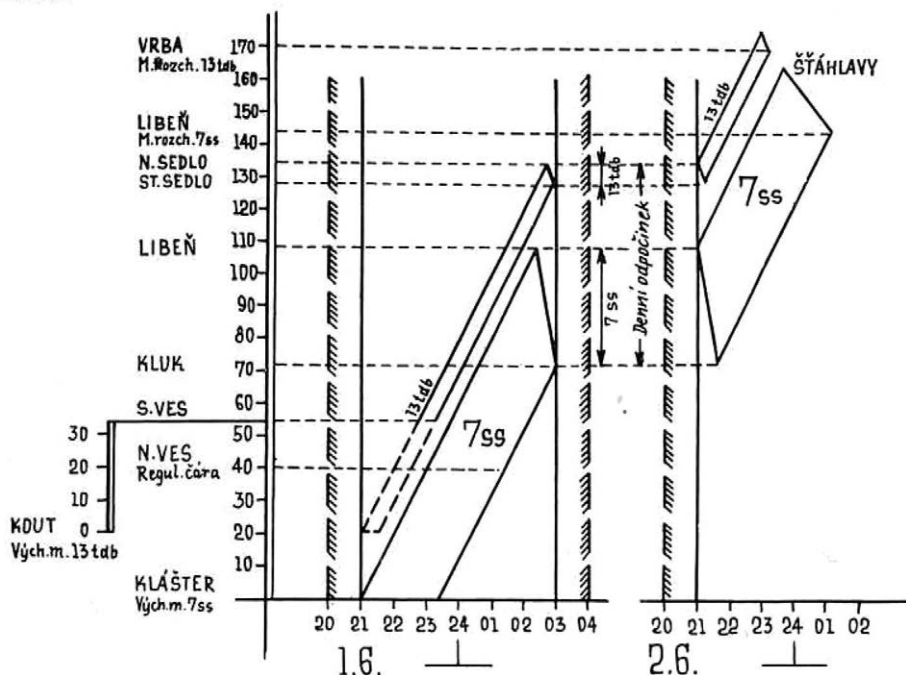
Proud na ose »A« vyrazí čelem v 0.00 hodin, zad projde výchozím místem v 5.30 (110 km : 20 km/hod. = 5.30 hodin).

Čelo dorazí do místa rozchodu v 10.00 hodin (200 km : 20 km/hod. = 10 hodin), zad v 15.30 hodin.

Proud na ose »E« vyrazí čelem v 0.00 hodin, zad projde výchozím místem v 4.00 hodin (80 km : 20 km/hod. = 4 hod.). Čelo dorazí do místa rozchodu v 11.30 hod. (230 km : 20 km/hod. = 11.30 hod.), zad v 15.30 hod.

Takto lze ovšem kalkulovat při pochodu proudů se stejnými pochodovými rychlostmi. Při různých pochodových rychlostech je nutno provést zvláštní kalkulaci pro pásová vozidla a zvlášť pro kolová vozidla, při čemž pásovým vozidlům přidělujeme co nejkratší osy.

Grafikon jedné pochodové osy v armádním plánu může vypadat takto:



V těch případech, kdy je přesun jednoduchý, není nutno zpracovat grafikony.

Náčrt pochodové sestavy

Tento náčrt se u armády zpravidla nezpracovává. Zpracovává se jediné při zajištěném pochodu, a to jen od průzkumných jednotek po čela hlavních sil.

Tento náčrt je nejvýhodnější kreslit na milimetrovém papíře v měřítku s uvedením:

- sestavy, hloubek a vzdálenosti průzkumných jednotek, předsunutých odřadů a odřadů k zabezpečení pohybu od hlavních sil,
- čela hlavních sil.

Plán bojového zabezpečení přesunu

Musí řešit všechny otázky bojového zabezpečení vojsk. Tyto otázky budou rozpracovány v takovém rozsahu, v jakém je pro konkrétní situaci třeba. Zpravidla se zpracovává na grafickém plánu přesunu.

Je-li plně rozvinut, obsahuje

- a) plán průzkumu,
- b) plán zajištění vojsk,
- c) plán protivzdušné obrany,
- d) plán protitankové obrany,
- e) plán maskování,
- f) plán protivýsadkové obrany,
- g) plán protiatomové a protichemické ochrany.

a) Plán průzkumu zpracovává oddělení průzkumu. Jeho forma je obdobná jako při útočné operaci. Při přesunu v týlu se nezpracovává.

Pozemní průzkum provádí

- průzkumný odřad v síle od zesílené roty do zesíleného praporu (děl., tank., žen. a chem. jednotky) v pásmu u roty do 5 km, u praporu do 8 km; někdy lze stanovit jen směr průzkumu; průzkum může provádět do vzdálenosti 30 km (je-li motorisován) od vlastních vojsk;
- samostatná průzkumná hlídka v síle družstva až čtyři; dostává směr průzkumu a může provádět průzkum do 20 km (je-li motorisována) od vlastních vojsk.

b) Plán zajištění vojsk se na stupni armády obvykle zakresluje přímo na grafický plán přesunu a obsahuje

- čáry nebo objekty s uvedením doby, kdy mají být obsazeny předsunutými odřady nebo předvoji;
- čáry stojících bočních vojsk s uvedením doby obsazení, síly a podřízenosti jednotky;
- čáry nebo objekty, které obsadí strážní zajištění při odpočinku vojsk, s udáním doby obsazení, síly a podřízenosti jednotek.

Při pohybu k frontě, která není celistvá, a když se předpokládá střetnutí s pozemním nepřítelem, zajišťují se vojska předvoji, bočními odřady nebo bočními pochodovými záštitami, zadními odřady nebo zadními pochodovými záštitami. Předvídá-li se střetnutí s nepřítelem, vy-

silají se k obsazení výhodných čar a důležitých objektů předsunuté odřady.

Vysílat předvoje je povinností divisi prvního sledu. Pochoduje-li po několika osách, vysílá každý pluk na samostatné ose předvoj v síle zesíleného praporu. Pochoduje-li divise po jedné ose, vysílá jako předvoj jeden střelecký pluk.

Vzdálenost čela hlavních sil od zadu předvoje:

- u svazků pohybujících se pěšky do 6 km,
- u svazků motorisovaných (tankových) do 12 km.

Boční odřady nebo boční pochodové záštity se vysílají na vzdálenost do 3 km.

Při pohybu od fronty do týlu se vojska zajišťují stejným způsobem, ale síly zajišťovacích jednotek jsou opačné.

Vzdálenost zadního voje od zadu hlavních sil je 10 km.

Zadní odřady nebo zadní pochodové záštity od zadu proudu se vysílají na vzdálenost do 3 km.

Vzdálenost čelních odřadů nebo čelních pochodových záští od čela hlavních sil do 5 km.

Jednotky pohybující se v proudu hlavních sil divise vysílají jen přímé zajištění.

Divise pohybující se po pochodové ose za jinou divisi, která postupuje vpředu, vysílá stejné zajištění jako při pohybu v samostatném proudu po samostatné ose.

Tyto údaje platí pro pochod, kdy se předpokládá střetnutí s pozemním nepřítelem. Jestliže armáda pochoduje v týlu vlastních vojsk a není předpoklad střetnutí s pozemním nepřítelem, jednotky vysílají jen přímé zajištění.

c) Plán protivzdušné obrany se zpracovává zpravidla přímo na grafickém plánu přesunu.

Při jeho zpracování je nutno zakreslit:

aa) Protiletadlové dělostřelectvo

- umístění protiletadlových jednotek armády (do baterií), která chrání vojska, s uvedením skupiny, okruhem účinnosti a doby, odedky dokdy provádí obranu; manévr po dnech vyjádřit podbarvením baterií barvou dne;
- prostory, které chrání prostředky sborů podle plánu sboru, označit na příklad »Chrání PLD 4 ss od 8. 3. 19.00 do 9. 3. 4.00, hustota 0,8 hl/km²«;
- prostory, které chrání protiletadlové dělostřelectvo frontu nebo PVOS.

bb) Činnost stíhacího letectva:

- prostory chráněné stíhacím letectvem s uvedením způsobu ochrany a síly jednotky, která provádí ochranu;
- zakázané prostory pro stíhací letectvo;
- letiště stíhacích jednotek chránících přeskupení vojsk;
- čára střetnutí vlastního stíhacího letectva s nepřátelským letectvem.

cc) Hlásnou službu:

- orgány armádní hlásné služby s čarou dosahu radiolokátorů.

Mapa se doplní legendou, v které se uvádějí

- úkoly PVO,
- prostředky PVO,
- tabulka doby zásahu stíhacího letectva nad chráněnými prostory,
- zásady a signály pro součinnost protiletadlového dělostřelectva a stíhacího letectva,
- výstražné signály.

Hlavním prostředkem PVO armády při přesunech v týlu bude stíhací letectvo (hlavně noční) frontu a někdy i PVOS, které bude působit podle plánu frontu nebo PVOS. Vlastní stíhací letectvo armáda nemá.

Stíhací letectvo chrání přesuny vojsk přehrazováním nebo střežením na letištích a lety na výzvu.

Protiletadlové dělostřelectvo je hlavním pozemním prostředkem PVO armády. Zpravidla armáda v týlu nebude zesílena protiletadlovým dělostřelectvem. Jen tehdy, bude-li procházet objekty, které jsou chráněny protiletadlovým dělostřelectvem frontu nebo PVOS, může této ochrany využívat.

Vzhledem k nedostatku protiletadlového dělostřelectva je nutno zabezpečit alespoň nejdůležitější prostory hustotou 1 hlavně na 1 km².

Vzhledem k délce pochodových proudů a širší pásma přesunu armády není možno plně zajistit ochranu vojsk organickým protiletadlovým dělostřelectvem armády. Proto je nutno v maximální míře využít jednotek frontu a PVOS.

Středoráží protiletadlové dělostřelectvo zaujímá palebná postavení u důležitých objektů (křižovatek, mostů atd.) a přesunuje se po průjezdu všech proudů. Při přesunu ve dne musí zabezpečit celou délku proudu. Malorážní protiletadlové dělostřelectvo je začleněno v proudech po bateriích nebo četách a vede palbu z chodu nebo z krátkých zastávek.

Hlásná služba musí být plně rozvinuta u divisi a sborů. Prostředky armády budou, je-li armáda zasazována, v záloze. Jde-li o přesun v týlu, budou rozvinuty.

VKPL a pěchotních zbraní v prostorech soustředění a během přesunu může být téměř všech použito na obranu proti nízko letícím letounům. Zvláštní pozornost je třeba u pěchotních zbraní a VKPL věnovat zabezpečení činnosti těchto jednotek za přesunu naložením těchto zbraní na vozidla a jejich přípravě ke střelbě z chodu z vozidel, dále pak zabezpečení vedení palby v noci pomůckami pro osvětlení mířidel v noci. Těchto zbraní podle rozkazu organických velitelů je použito k obraně VS, komunikací, bojové techniky a jednotek v součinnosti s určenými jednotkami pro salvovou palbu a s dvojicemi výtečných střelců.

d) Plán protitankové obrany se může zpracovávat tehdy, je-li předpokládáno střetnutí s pozemním nepřítelem a je-li dostatek času.

Úplný plán obsahuje

- směry možných úderů nepřátelských tanků a jejich kapacitu;
- osy postupu DPTZ a POZ, časy, kdy dosáhnou důležitých terénních čar nebo objektů (z pochodové tabulky);
- plánovaná protitanková postavení DPTZ a POZ s příjezdovými osami a časem, kdy mohou být připraveny na těchto postaveních, počítáno

od posledního objektu na ose, u kterého je uveden čas příjezdu DPTZ a POZ;

- plánované údery letectva na předpokládané prostory soustředění tanků a jejich výchozí postavení s uvedením síly a doby zásahu po vyžádání;
- v legendě uvést po jednotlivých svazcích počty protitankových prostředků.

Svazek		PT děl.	Tanků a ShD	Tarasnic	Celkem
2 ss	4 sd	48	63	36	147
	5 sd	48	63	36	147
	6 md	36	184	36	256
	sbor. prostř.	12	—	—	12
	Celkem	144	310	108	562

Všechny zákresy se provádějí jen pro armádní prostředky.

e) Plán maskování má zahrnovat tyto úkoly:

- provádění klamných přesunů,
- budování klamných objektů v starých prostorech soustředění,
- klamný provoz na starých radiových sítích,
- opatření proti nepřátelskému radiolokačnímu a vzdušnému průzkumu a infraprostředkům.

V plánu maskování musí být stanoveno:

- kdo, kdy a jakými prostředky provádí klamné přesuny;
- kdo, kdy a v jakém množství zřizuje klamné objekty, které jednotky a v které době provádějí klamnou činnost v starých prostorech soustředění; je výhodné ponechat vždy celou jednotku v starém prostoru soustředění, aby prováděla klamnou činnost v celém prostoru soustředění podle předem zpracovaného plánu, na př. střeleckou divisi v prostoru soustředění armády;
- kdo, na kterých radiových sítích, z kterých míst a kterými prostředky provádí klamné vysílání;
- jaká opatření provádějí vojska, aby utajila přesuny (pohyb jen v noci, stanovení doby zahájení a ukončení, bez světél, použití světél NOTEK);
- maskování prostorů denních odpočinků a prostorů soustředění (zákaz vaření ve dne, pohyb vozidel po cestách v prostoru soustředění, zákaz dojíždění porouchaných vozidel ve dne, zastření stop po tancích a vozidlech, maskování linkového spojení atd.);
- aktivní opatření proti radiolokačnímu průzkumu (pasivní jsou zahrnuta v ostatních bodech).

Je nutno si uvědomit, že při dnešních prostředcích vzdušného a radio-lokačního průzkumu nebude možno soustředění a přesun armády plně utajit. Je však třeba, aby nepřítel neměl úplně jasno o směru přesunu, o velikosti přesunovaných jednotek atd. Klamnými opatřeními rozptýlí se pozornost nepřítele na řadu cílů a tím se i sníží možný účinek vzdušného napadení.

Zvláště důležitá je otázka přísné palebné kázně jednotek PVO, aby předčasným zahájením palby neprozradily přítomnost vojsk.

Plán maskování je zpracován ve formě tabulky:

Cíl maskování	Úkoly maskování	Organisuje	Prostředky	Lhůta splnění	Kontrola

f) Plán protivýsadkové obrany se zpracovává na mapě. Zpracovává se, jen je-li vážné nebezpečí shozu výsadku, a hlavně při přechodu vodních překážek k obraně mostů a jiných komunikačních staveb.

Obsahuje tyto údaje:

- objekty na komunikacích (mosty a p.), které je nutno chránit přímou ochranou, s uvedením doby ochrany, síly a podřízenosti ochranné jednotky, na př.



Jedna rota 7 ss
1. 6.—9. 6.

- umístění, síla, pásmo činnosti a podřízenost protivýsadkové zálohy armády a střeleckých sborů s uvedením doby pohotovosti a ukončení úkolu;
- vyznačení letišť, výhodných přistávacích ploch pro výsadkové jednotky a důležité objekty s osami přesunu pro zásah protivýsadkové zálohy s uvedením doby možného zásahu;

g) Plán PAO a chemického zabezpečení se zpracovává na mapě.

Má obsahovat tyto údaje:

- místa a prostory zvláště ohrožené shozem atomových a chemických zbraní, t. j. přepraviště, důležité komunikační uzly a hospodářská střediska, soutěsky a p.;
- osy přesunu a časové údaje o přesunu armádních odřadů k zabezpečení pohybu a zdravotnického praporu zvláštního určení k těmto místům;
- úkoly radiačního a chemického průzkumu pochodových os a prostory, kam je nutno zaměřit úsilí radiačního a chemického průzkumu;
- prostory, kde jsou zřízena místa speciální očisty (cizích svazků [svazů] a frontová, kterých může armáda podle směrnic frontu použít) a prostory, kde je plánováno zřízení místa speciální očisty armádními prostředky s udáním doby činnosti;
- hlásné signály;
- prostory výhodné pro ukrytí vojsk před atomovým úderem.

Armádní prostředky, dostane-li je armáda v prostoru soustředění nebo během přesunu, se nerozvinují, nýbrž jsou připraveny ve formě letuček. Umísťují se na příčných osách v nebezpečných prostorech (soutěsky, přechody přes řeku atd.), a když je toho třeba, se rozvinují.

Dále se na mapu zakreslí čára, po kterou zabezpečuje přesun armády front (HV) svými prostředky, po případě odkud zabezpečují armády prvního sledu.

Je-li možno použít i praporů CO, zakreslí se i jejich stanoviště.

Pořádková služba

Pořádková služba je organisována štáby všech stupňů.

Úkolem pořádkové služby je

- udržovat všeobecný pořádek v prostorech rozmístění vojsk;
- regulovat pohyb vojsk na pochodových osách (pásmech), na přepravách a v prostorech rozmístění vojsk;
- kontrolovat dodržování maskovacích opatření;
- střežit objekty na osách postupu vojsk;
- shromažďovat vojáky a jednotlivá vozidla, která zůstala vzadu, a odesílat je k jejich útvarům.

Úkolem štábu vzhledem k pořádkové službě je

- určovat síly a prostředky pro pořádkovou službu;
- určovat úkoly pořádkové službě a systém organisace pořádkové služby;
- určovat čas pohotovosti a čas ukončení činnosti pořádkové služby v příslušném prostoru (pochodové ose);
- vydávat nařízení pro pořádkovou službu;
- kontrolovat činnost pořádkové služby;
- účastnit se v pořádkové službě.

Za organisaci pořádkové služby ve svém pásmu přesunu a v prostorech soustředění (denních odpočinků) zpravidla odpovídá štáb příslušného svazku.

Štáb armády vydává na základě rozhodnutí velitele nařízení pro pořádkovou službu. Sám organisuje pořádkovou službu tam, kde se protínají pochodové osy dvou různých sborů, a na armádních osách.

Pořádkové orgány všech druhů při operačních přesunech vojsk plní hlavně regulační úkoly. Nelze proto rozlišovat úkoly nebo jednotky pořádkové od úkolů a jednotek regulačních.

Důležitost regulační služby jako součásti pořádkové služby se projeví právě při přesunech vojsk.

Mimo normální pořádkové orgány pro přímé řízení dopravy vyčlení štáb armády zvláštní skupiny důstojníků jak ze vševojskového štábu, tak ze štábů druhů vojsk k provádění kontrol a k udržení všeobecného pořádku na pochodových osách řízených střeleckými sbory a v prostorech soustředění (denních odpočinků) střeleckých sborů a armádních prostředků.

Nejdříve několik základních údajů o pořádkové službě.

Pořádkový prostor je území obsazené sborem (divisí, útwarem, sklady) s organisovanou pořádkovou službou. Skládá se z pořádkových prostorů podřízených divisí (útvary).

Pořádkové osy jsou pochodové osy s organisovanou pořádkovou službou.

Pořádkové orgány a jejich úkoly

VS pořádkové služby armády

Armáda zřizuje zpravidla jedno až dvě. Dvě se zřizují na přesunech armády na velké vzdálenosti a pak jedno z nich je pomocné.

Úkolem VS pořádkové služby armády je řídit přesuny v celém pásmu armády, prostřednictvím VS pořádkové služby sborů nebo VS pořádkové služby divisí. Provádí-li armáda pořádkovou službu na některých osách vlastními prostředky, zřídí pomocné VS pořádkové služby, které má tyto úkoly jako VS pořádkové služby divisí.

VS pořádkové služby armády se skládá zpravidla z 2 až 3 důstojníků operačního oddělení, z 1 až 2 důstojníků spojovacího oddělení a po 1 až 2 důstojnících ze štábů druhů vojsk, týlu a složek.

Musí znát přesně situaci všech pochoduujících vojsk a iniciativně zasahovat při všech poruchách při přesunu. Při nepřátelském úderu, který narušil přesun, je oprávněno v nepřítomnosti velitele nebo náčelníka štábu armády vydávat rozkazy o změnách pochodových os nebo času.

Podléhají mu veškeré pořádkové orgány v pásmu armády, dilenské, vyprošťovací a zdravotnické prostředky armády určené k zabezpečení přesunu vojsk. S přímo podřízenými VS pořádkové služby má mít linkové (směrové) spojení.

Zpravidla je umístěno na VS armády nebo v prostoru, kde probíhají nejsložitější přesuny.

VS pořádkové služby sboru

Úkoly a složení tohoto VS jsou stejné jako armádního, ale v pásmu přesunu sboru. S pořádkovými VS divisí má mít linkové (směrové) spojení.

Zpravidla je umístěno na VS sboru.

VS pořádkové služby divisi

Zřizuje se zpravidla jedno a postupně se přemisťuje s pohyby divise. Vzhledem k požadovanému spojení s VS pořádkové služby sboru a s podřízenými správci pořádkových prostorů není výhodné, aby se přemisťovalo víckrát než jednou za noc.

Rídí veškeré přesuny v pásmu divise prostřednictvím správců pořádkových prostorů a správců pochodových os. Je výhodné, aby tito správci pořádkových prostorů byli spojeni s VS pořádkové služby divise linkovým pojítkem.

Práva a povinnosti VS pořádkové služby divise jsou stejná jako VS pořádkové služby sboru, ovšem v pásmu divise.

Zpravidla je umístěno na VS divise.

Správce pořádkového prostoru

Správce pořádkového prostoru je důstojník pověřený řízením pořádkové služby v určeném pořádkovém prostoru. Je nejvhodnější, když to je velitel jednotky, která provádí pořádkovou službu. Má k dispozici 2 až 3 zástupce, 2 až 3 družstva motocyklistů a zálohu hlídek k zesílení nebo postavení nových pořádkových stanovišť.

Podléhá přímo VS pořádkové služby.

Správce pořádkového prostoru má úkol řídit přesun v určitém úseku pásma přesunu, zpravidla od jedné regulační čáry k druhé, t. j. na hloubku 40 až 80 km. Jsou-li regulační čáry vzdáleny od sebe více než 80 km, je nutno zřídit dalšího správce pořádkového prostoru.

VS správce pořádkového prostoru se zpravidla umísťuje na hlavní pochodové ose na čáře výchozích míst nebo míst rozchodu nebo na regulační čáře. Veškeré přesuny řídí pomocí správců úseků pochodových os a samostatných pořádkových stanovišť.

Správce pořádkového úseku pochodové osy je důstojník pověřený řízením pořádkové služby na úseku jedné pochodové osy v pásmu činnosti jednoho pořádkového prostoru (40 až 80 km). Podléhá správci pořádkového prostoru. Jsou mu podřízena pořádková stanoviště na pochodové ose. K dispozici pro nepředvídané okolnosti má pořádkovou zálohu.

Pořádkové stanoviště

Velitelem bývá nižší důstojník. Obvykle jsou stavěna ve výchozích místech, místech rozchodu, na regulačních čarách, pochodových osách a na křižovatkách dvou pochodových os.

Pořádková stanoviště na pochodových osách obsluhují úsek pochodové osy v délce 4 až 6 km. Ve výchozích místech, místech rozchodu, na regulačních čarách a přepravách zpravidla obsluhuje jen tato místa.

Pořádkové stanoviště má být vybaveno pohyblivými pojítky a na těžko schůdných místech nebo v soutěskách linkovým pojítkem.

K zajištění regulace staví pořádkové stanoviště směrníky. Je povinné provést vytyčení svěřeného úseku pochodové osy i případných objížděk.

Pořádková stanoviště podléhají správcům úseků pochodových os. Jen ta pořádková stanoviště, která stojí na křižovatkách pochodových os nebo tam, kde je toho z jiných důvodů třeba, podléhají přímo správci pořádkového prostoru.

Správce pochodové osy se určuje tam, kde nejsou určeny pořádkové prostory, na př. na armádní ose atd. Podléhají mu správcové pořádkových úseků na těchto osách. Jeho povinnosti jsou stejné jako správce pořádkového prostoru.

Každý pořádkový orgán musí být vybaven prostředky pro regulaci a údaji o přesunech vojsk, které musí regulovat. O dokumentech regulačních orgánů se zmíním později.

Plán pořádkové služby je jednou z nejdůležitějších součástí plánu přesunu vojsk. Skládá se z těchto dokumentů:

1. z grafického plánu pořádkové služby,
2. z přehledu organizace pořádkové služby,
3. ze seznamu čísel pochodových proudů,
4. z plánu spojení pořádkových orgánů,
5. z dokumentů pro pořádkové orgány.

Grafický plán pořádkové služby se zpravidla zpracuje na mapě v měřítku 100 000 nebo 200 000 s potlačeným tiskem.

Má obsahovat

- pochodové osy,
- záložní osy,
- vyznačení soutěsek a obtížných míst na komunikacích s uvedením objížděk,
- které proudy se přesunují na osách (v číslech proudů),
- rozdělení pořádkových prostorů,
- rozmístění pořádkových orgánů a jejich podřízenost,
- výchozí místa, místa rozhodů a regulační čáry s uvedením doby průchodů proudů,
- spojení pořádkových orgánů,
- materiálně technické prostředky rozvinuté nebo připravené k rozvinutí ve prospěch přesunovaných vojsk,
- dobu pohotovosti pořádkových orgánů,
- činnost po splnění úkolů.

V plánu armády budou původně jen ty orgány pořádkové služby, které přímo podléhají VS pořádkové služby armády, teprve po předložení plánu pořádkové služby podřízených jednotek budou zakresleny další pořádkové orgány (sborů a divisi).

Ve většině případů se grafický plán pořádkové služby zpracovává přímo na grafický plán přesunu.

Přehled organizace pořádkové služby může mít tuto formu:

První strana

Přísně tajné
Výtisk čís. 1
Příloha 1
k plánu pořádkové služby

**Přehled organizace pořádkové služby přesunu vojsk 5. armády
v době od 16. 11. do 19. 11.**

VS pořádkové služby 5 A:

Stanoviště: 16. 11. 18.00 — 17. 11. 5.50 OSTROH
17. 11. 18.00 — 18. 11. 6.00 KADAŇ

Složení:

Osoby			Materiál		
	Počet	Dodá		Počet	Dodá
Důstojníků	6	štáb 5 A	Nákl. auta	1	5 reg. r.
Poddůstojníků	6	5 reg. r.	Osobní auta	2	štáb 5 A
Mužstva	17	5 reg. r.	Motocykly	3	5 reg. r.
Telefonistů	2	5 spojp	Telefony	2	5 spojp.
Motocyklistů a řidičů	6	5 reg. r. štábu 5 A	Vyprošťovací vozidla	2	5 vyprošť. rota

Úkol: Řídí přeskupení vojsk 5 A v pásmu

Druhá strana

VS pořádkové služby sborů					Přidělená čísla pro		
Čís.	Stanoviště		Kdo stává	Spojení s VS poř. služby armády	VS pořádkové služby divisi	Pořádkové prostory	Pořádkové úseky
	Místo	Čas					
		od	do				
1			1 ss	telefonické a radio	10—19	100—190	1000—1999
2			2 ss	telefonické a radio	20—29	200—299	2000—2999
3			3 ss	telefonické a radio	30—39	300—399	3000—3999

Označení pořádkových stanovišť písmeny malé abecedy.

Přidělení čísel pořádkových orgánů se provádí tak, že na příklad VS pořádkové služby divise, které má přiděleno číslo 20, má pořádkové prostory očíslovány 201, 202, 203 atd.

Pořádkový prostor s číslem 200 má pořádkové úseky s 2001, 2002 atd. až do 2009.

Pořádková stanoviště pořádkového úseku čis. 2002 jsou očíslována 2002 a, 2002 b atd.

Seznam čísel pochodových proudů může mít tuto formu:

Proud číslo	Složení proudu
1	12. dělostřelecký pluk
2	36. střelecký pluk

Stáb armády zpravidla přiděluje určitý rozsah čísel sborům a ty divisím. Divise teprve přidělují čísla proudům.

Plán spojení pořádkových orgánů, je-li úplný, může obsahovat

- a) náčrt linkového spojení,
- b) náčrt směrového spojení,
- c) směrnice pro spojení,
- d) směrnice pro radiové spojení,
- e) tabulku radiových signálů,
- f) spojení pohyblivými pojítky,
- g) rozpočet sil a prostředků.

Regulace přesunu armádních prostředků

Přesun armádních prostředků se provádí buď na samostatných osách a pak řídí regulaci orgány armády nebo příslušné armádní jednotky nebo v některých případech na pochodových osách sboru a pak řídí regulaci orgány sborů a divisí.

Některé praktické otázky pořádkové služby

Pořádkové orgány je nutno rozvinout během dne před pochodem alespoň k místu prvního denního odpočinku.

Pro zabezpečení přesunu je nutno udržovat v pochoduujících vojskách tuhou pochodovou kázeň. Je zakázáno předjíždět pochodové proudy bez svolení velitele sboru.

K ulehčení řízení přesunu je výhodné všechna vozidla označit číslem proudu na dobře viditelném místě, jako je blatník a p. Umisťovat čísla proudů na sklo před řidiče je nevýhodné vzhledem k možnému oslnění řidiče při zjišťování čísla v noci. Na čelním a posledním vozidle každého proudu je výhodné umístit velkou desku se světélkujícím číslem proudu.

Každý příslušník proudu musí znát číslo svého proudu.

Pokynů pořádkových orgánů je povinen každý účastník pochodu uposlechnout. Pořádkové orgány jsou povinny bezohledně zakročovat při porušení pochodové kázně nebo při rušení přesunu.

Při velkých operačních přesunech je nutno použít pro pořádkovou službu kromě regulačních rot divisí i normálních střeleckých jednotek.

Dokumenty pořádkových orgánů

Každý pořádkový orgán musí být vybaven průkazem, který jej opravňuje provádět kontrolu. Dále musí být vybaven dokumenty, které udávají čísla a dobu průjezdů jednotlivých proudů.

VS pořádkové služby všech stupňů musí mít plán přesunu svých jednotek a výpis z plánu přesunu jednotek cizích, jejichž pochod řídí.

Správce pořádkového prostoru musí mít tyto dokumenty:

1. rozkaz správci pořádkového prostoru,
2. plány správců pořádkových úseků,
3. grafický plán pořádkové služby,
4. údaje pro spojení.

Rozkaz správci pořádkového prostoru

Tento dokument se zpracovává ve dvou výtiscích, z nichž první je na VS pořádkové služby divise a druhý u správce pořádkového prostoru.

První strana:

Rozkaz správci pořádkového prostoru čís. 200

Správce pořádkového prostoru kapitán Josef Malý H-115328

Stanoviště křižovatka na j. okraji BLATNÁ

Pořádkový prostor je podřízen VS pořádkové služby 3 sd čís. 20

které má stanoviště u vidlice silnic na j. okr. BŘEZNICE

Složení:

Osoby			Materiál		
	Počet	Dodá		Počet	Dodá
Důstojníků	3	12 sp	Nákl. auta	2	12 sp
Poddůst. a mužstva	8	12 sp	Osobní auta	1	12 sp
Telefonistů	2	12 sp	Telef. přístr.	1	12 sp
Motocykl. a řidičů	9	12 sp	Motocyklů	6	12 sp
			Vyprošť. voz.	—	—
			Buldozer	—	—

Úkol: *Dbá na maskovací a pochodovou kázeň, reguluje a kontroluje přesuny vojsk v prostoru BLO-VICE, NEPOMUK, PÍSEK, ST. SEDLO*

Spojení s VS pořád. služby divise: *čís. 20 — telefonní, zapojením na polní kabel na Vašem stanovišti je zajištěno péčí: štábu 3 sd*

Doba pohotovosti: *14. 4. 55 v 23.00*

Ukončení úkolu: *Na rozkaz VS pořádkové služby divise čís. 20*

Druhá strana

Podřízené pořádkové úseky

Správci pořádkového prostoru čís. 200 jsou podřízeny pořádkové úseky čís. 2001—2002

Složení pořádkových úseků:

Pořádkový úsek čís.	Důstojníků	Poddůstojníků	Mužstva	Motocyklistů a řidičů	Telefonistů	Nákladní auta	Osobní auta	Motocykly	Telef. přístř.	Vyprošť. vozidla			Staví stanovišť	Poznámka
2001	5	8	16	5	1	1	—	4	1	—			7	
2002	4	7	15	5	1	1	—	4	1	—			6	

Úkoly pořádkových stanovišť a spojení s nimi jsou uvedena v příloze 1 až 2.

Náčelník oper. odděl. 3 sd
major

J. Kolář

Podpis
Kulaté razítko
*

Plán správce pořádkového úseku

Zpracovává se ve dvou výtiscích, z nichž první má správce prostoru a druhý je u správce úseku.

Skládá se ze 4 stran:

První strana

Plán správce pořádkového úseku

Správce pořádkového úseku: *nadporučík František Nový K-115 372*

Stanoviště: *náměstí BLATNÁ*

Pořádkový úsek .čís. 2001 je podřízen správci pořádkového prostoru čís. 200, který má stanoviště:

křižovatka na j. okraji BLATNÁ

Složení

Osoby			Materiál		
	Počet	Dodá		Počet	Dodá
Důstojníků	5	12 sp	Nákl. auta	1	12 sp
Poddůstojníků	8	12 sp	Osobní auta		
Mužstva	16	12 sp	Motocykly	4	12 sp
Telefonistů	1	12 sp	Telefonní přístroje	1	12 sp
Motocyklistů a řidičů	5	12 sp	Vyprošť. vozidla		

Úkol: Řídí přesuny vojsk po ose NEPOMUK, BLATNÁ, PÍSEK

Spojení s regulačním stanovištěm čís. 200 — spojkou na motocyklu

Doba pohotovosti 14. 4. 55 v 22.45

Ukončení úkolu: Na rozkaz správce pořádkového prostoru čís. 20

Druhá strana

Číslo stanoviště	Důstojníků	Poddůstojníků	Mužstva	Motocyklistů a řidičů	Telefonistů	Nákl. auta	Motocykly	Telef. přístř.	atd.	Stanoviště
a	1	2	4	—	—	—	—	—	—	NEPOMUK
b	1	2	3	1	—	—	1	—	—	ŽIVOTICE
atd.										

Třetí a čtvrtá strana

Řídí průchod proudů

Výchozí místo	Proud čís.	Směr pochodu	Doba průchodu	
			čelo	zad
BLATNÁ	105	MÁLKOV, MAČKOV	23.15	1.10
	116	HASANY, BUZICE	1.40	3.10
	134	MAČKOV, MÁLKOV	3.10	3.50
Křiž. na j. okr. BLATNÁ	194	TCHOŘOVICE, MAČKOV	3.55	4.10

V příloze grafický plán pořádkové služby (mapa).

Náčelník pořádkového stanoviště bude mít náčrt a v něm uvedeny směry pochodu proudů s čísly proudů a časy průjezdu.

Plán kontrol

Po vydání všech nařízení pro přesun je hlavní práce štábu zaměřena na kontrolu příprav přesunu a provedení přesunu. Kontrol se zúčastní kromě příslušníků vševojskových štábů i štáby druhů vojsk.

Předmětem kontroly může být

- stav příprav k přesunu (plánování, technický stav vozidel, příprava nakládacích prostorů, materiální zabezpečení, úprava pochodových os atd.);
- maskovací kázeň v prostorech celodenních odpočinků a v prostorech soustředění;
- dopravní kázeň;
- organizace bojového zabezpečení;
- materiální zabezpečení přesunu a pod.

Forma plánu může být tato:

Pořad. čís.	Složení skupin	Prostor (pásmo) činnosti skup.	Úkol	Doba práce	Poznámka
1	2	3	4	5	6

Plán průzkumu pochodových os a prostorů denních odpočinků

Při průzkumu pochodových os počítáme, že jejich průzkum lze provádět při průměrné rychlosti 20 km v hodině.

Pro průzkum pochodových os a pro prostory denních odpočinků je nutno vytvořit různé skupiny.

Složení průzkumných skupin:

- důstojník štábu (vševojskový);
- důstojníci chem., žen., aut., tank. a spoj. vojska;
- velitel regulační jednotky, který bude provádět pořádkovou službu;
- lékař;
- jednotka chemického a radiačního průzkumu.

Úkoly skupiny pro průzkum pochodových os:

- zjištění technického stavu osy přesunu a objektů na ní;
- zjištění rozsahu ženijních úprav na osách (mosty, silnice atd.);
- zjištění zdrojů ženijního materiálu a pitné vody;
- zjištění obtížných úseků na ose, soutěsek a možných objezdů;
- průzkum pro potřeby pořádkové služby;
- stanovit způsob bojového zabezpečení;
- radiační a chemický průzkum;
- zdravotnický průzkum;
- spojovací průzkum.

Úkoly skupin pro průzkum prostorů denních odpočinků a prostoru soustředění je stejný jako při průzkumu pochodových os. Navíc musí

- provést rozdělení prostoru pro jednotky,
- zjistit, jak prostory vyhovují s hlediska maskování a skrytu vojsk a zjistit potřebu a zdroje maskovacího materiálu.

Plán se zpracovává ve formě tabulky:

Pořad. čís.	Složení skupiny	Cíl průzkumu	Úkoly průzkumu	Doba provedení průzkumu	Způsob hlášení výsledku	Poznámka
1	2	3	4	5	6	7
1	velitel: — důst. oper. odděl. 1 A — po jed- nom důst. druhů vojsk atd.	zjistit stav a nutná opa- tření na poch. ose čís. 1 SOKOLOV, LOKET atd.	— radiční průzkum po- chodové osy s důra- zem na prostor.... — zjistit stav mostu přes OHŘE a mož- nost výstavby výpo- moc. mostu o nosnosti 40 t — atd.,	8. 9. 56 8.00–16.00	Osobně do 20.00 8. 9. 56	

Plán ženijního zabezpečení přesunu

zpracuje štáb ženijního vojska. Musí obsahovat veškeré ženijní úkoly a opatření, která během přesunu provádějí vojska, a to jak časově, tak prostorově s rozpočtem sil a prostředků.

Hlavní úkoly ženijního vojska budou:

- ženijní průzkum pochodových os a prostorů denních odpočinků,
- úprava pochodových os,
- speciální maskování (proti radiolokačnímu průzkumu a infrapro- středkům),
- zásobování ženijním a maskovacím materiálem v prostorech denních odpočinků,
- zásobování pitnou vodou,
- zřizování průchodů na zamořených cestách.

Na úpravu pochodových os je nutno počítat na jednu osu, která po- třebaje úpravy, jeden ženijní prapor s příslušnou mechanisací mostních a silničních prací.

Při přechodu řeky je nutno počítat s 50% zálohou přepravních pro- středků k odstranění následků atomových úderů na přechody.

Plán materiálního zabezpečení přesunu

zpracuje štáb týlu a technické složky štábů druhů vojsk. Musí obsahovat veškerá materiálně technická a zdravotnická opatření, která provádí armáda ve prospěch přesunovaných vojsk.

Týlová opatření před zahájením přesunu:

- doplnit zásoby do norem, některý materiál jako PHM a proviant i nad normy (ke krytí spotřeby po dobu přesunu);
- uvolnit zdravotnické útvary od raněných a nemocných a dilenské prostředky od poškozeného materiálu;
- organisovat pohyblivou zálohu materiálu k odstranění následků atomového úderu;
- armádní zásoby materiálu přesunout předem do nového prostoru soustředění (to, co se neuveze na dopravních prostředcích armády) a část materiálu do skladů v místech denních odpočinků vojsk k doplnění pohyblivé zásoby vojsk během přesunu (až 2.—4. den).

Týlové opatření za přesunu:

- armádní nemocnice vést po skupinách na zadu střeleckých sborů;
- odstranění následků napadení atomovými zbraněmi zpravidla provádí front, armáda svými prostředky provádí nezbytná opatření do zásahu frontu; proto se vede prapor zvláštního určení se silnou skupinou zdravotnických odsunových prostředků a se 2 až 3 CHPPN po záložní ose připraven k zásahu do prostoru atomového úderu;
- při déle trvajícím přesunu doplnit vojska proviantem a PHM během přesunu z předem připravených skladů v prostoru denních odpočinků (2. až 4. den);
- zřídit technické ošetrovny vozidel zesílené vyprošťovacími rotami na příčných cestách k odsunu a ošetření porouchaných vozidel.

Tabulka soustředění vojsk armády

Je souhrnný dokument, který dává přehled o celém přesunu armády. Jedna z možných forem je tato:

Pořad. čís.	Svazek (armádní útvary)	Dosavadní prostor soustředění	Způsob přesunu	Pochod		
				Osy přesunu	Zahájení přesunu	Ukončení přesunu
1	2	3	4	5	6	7

Železniční přeprava			Nový prostor soustředění	Poznámka
Přepavní směry	Zahájení přepravy	Ukončení přepravy		
8	9	10	11	12

Rozkaz pro přesun

Rozkaz pro přesun se zpracovává na základě plánu. Možný vzor rozkazu pro přesun:

1. Údaje o nepříteli (jen ty, které nejsou již známy).
2. Úkol armády a rozhodnutí velitele:
 - co převézt po železnici a co pochodem;
 - v kolika nocích provést přesun;
 - po kterých osách (v kterém pásmu);
 - regulační čáry;
 - osa číslo 6 záložní osa armády vyhrazena pro přesun VS armády, zdravotnického praporu zvláštního určení a pro velení;
 - sestava divísi prvního sledu (kam dělostřelectvo a p.).

3. Úkoly sousedů.

4. 1 ss přesunout v pásmu ... po ose čís. 1—5, z čehož osa čís. 3 jako záložní, v nocích na ... do prostoru ...,

výchozí čára ...,

čára rozchodu ...,

denní odpočinek dne ... v prostoru ...,

denní odpočinek dne ... v prostoru ...

Pochod provést podle připojené pochodové tabulky.

VS 1 ss přesunout po ose čís. 3.

Tp, tsp, mp, samohybné baterie střeleckých pluků, pásové traktory a tanky ostatních útvarů převézt po železnici.

Přidělená nakládací stanice:

... o kapacitě ... vlaků denně,

... o kapacitě ... vlaků denně.

Nakládání, vykládání a přepravu provést podle výpisu z všeobecného plánu přepravy. Součinnost s orgány vojenské železniční dopravy navázat do (12 hod. před nakládáním)

5. 2 ss ...

6. 3 ss ...

7. Armádní prostředky ...

8. Týl ...

9. Pořádková služba

Úkoly pořádkové služby:

- regulovat přesuny vojsk,
- udržovat pořádek na osách přesunu,
- dbát na dodržování maskovací kázně.

Organisace pořádkové služby

VS pořádkové služby armády od ... hod. na VS ... A v prostoru ...

Pomocné VS pořádkové služby armády od ... hod. v prostoru ...

Pořádková služba na ose čís. 7 péči štábu armády.

Pořádkovou službu v pásmu přesunu střeleckých sborů provést péčí střeleckých sborů. U každého svazku zřídit VS pořádkové služby.

Pořádkové orgány stáhnout 10 minut po průjezdu posledního vozidla proudu svazku.

Velitelé všech stupňů zajistit regulaci podřízených jednotek do výchozích míst, v prostorech denních odpočinků a z míst rozchodu, i když jejich přesun bude po pochodových osách řízen péčí velitelů jiných jednotek.

Spojení VS pořádkové služby armády a VS pořádkové služby sborů a 3 td zajistit prostředky armády.

Přidělení čísel pořádkových orgánů ... Každý sbor a divise zřídí nejméně dvě pořádkové hlídky z počtu důstojníků štábu.

Veškerý pohyb vojsk nezahájit před 21.30 a ukončit do 4.30. Během dne nedoždět s poškozenými vozidly do prostorů soustředění vojsk.

Používat jen světel NOTEK.

Zakazují používat otevřených ohňů, a to ani v noci, ani ve dne.

Hustota vozidel 20 na 1 km.

Vzdálenosti mezi rotami 200 m.

Vzdálenosti mezi prapory 1500 m.

Vzdálenosti mezi pluky 5000 m.

Vzdálenosti mezi divisemi 5000 m.

Pochodová rychlost kolových vozidel 20 km/hod.

Pochodová rychlost pásových vozidel 15 km/hod.

a) 1 ss zřídit VS pořádkové služby sboru

v noci na ... v prostoru ... pohotovost od ...

v noci na ... v prostoru ... pohotovost od ...

Řídit přesun týlových útvarů armády podle přiložené pochodové tabulky po ose čís. 1 a 2 po čáru ...

b) 2 ss ...

c) 3 ss ...

d) armádní útvary ...

e) týl ...

10. Materiální zabezpečení

Svazky doplnit před zahájením přesunu na pohyblivou zásobu.

Útvary, které se přesunují po železnici, přidělit o 2 dávky proviantu nad pohyblivé zásoby.

Svazkům, které se přesunují po vlastní ose, přidělit před zahájením přesunu o $\frac{1}{4}$ dávky PHM nad normu. V prostoru třetího denního odpočinku doplnit tyto svazky na úplnou pohyblivou zásobu PHM a proviantu.

Zdravotnický prapor zvláštního určení a CHPPN čís. 102, 103 a 104 přesunout po ose čís. 6 připraveny zasáhnout ve prospěch střeleckých sborů a armádních prostředků.

V době od ... do ... soustředit v prostoru ...

v době od ... do ... soustředit v prostoru ...

Zřídit stanice technické pomoci:

— čís. 1 na ose čís. 2 v prostoru ... od ... do ..., pro potřebu jednotek 1 ss;

složení: PADZ 132 a 3/130 vyprošťovací rota;

- čís. 2 na ose čís. 7 v prostoru ... od ... do ..., pro potřebu armádních útvarů;
složení: PADZ 132 a 2/130 vyprošťovací rota;

- čís. 3 ...

Technickou uzavírací hlídku každého pochodového proudu vytvořit vlastními prostředky. Všechna vozidla poškozená během přesunu, vyžadující opravy, vzít s sebou.

11. VS 1 A:

- do ... v prostoru ...
- od ... do ... v prostoru ...
- od ... do ... v prostoru ...
- Osa přesunu: osa čís. 7.

12. Spojení

Radiová stanice štábu na příjmu. Zákaz vysílání.

Spojení VS pořádkové služby sborů armády zdvojit směrovým spojením.

K spojení VS pořádkové služby divisi a pořádkových prostorů použít RF 11 nebo linková pojítka.

Pro potřebu pořádkové služby armády jsou vyhrazeny

- osy:
zemní kabel čís. 20 224 OLOMOUC ...
zemní kabel čís. 21 223 ...
- rokády
čís. 1 ...
čís. 2 ...

Pro potřebu 1 ss je vyhrazeno stálé vedení ... a všechna ostatní stálá vedení zapojená na tuto osu, která jsou v pásmu přesunu sboru.

Pro potřebu 2 ss ... atd.

13. Hlášení:

- průchod čela a zadu svazků výchozím místem a místem rozchodu — telefonicky — ihned;
- ukončení přesunu v prostorech denních odpočinků a v prostoru soustředění — telefonicky — ihned, s náčrtem sestavy do 2 hodin po ukončení přesunu.

Přílohy:

- Přehled organizace regulace o ... listech,
- Tabulka pochodu o ... listech.

Velitel

Náčelník štábu

Pro PAO, PTO a PVO se vydávají bojová nařízení podobného obsahu jako pro útok.

Dále je nutno vydat týlový rozkaz a nařízení náčelníka spojení a ženijního náčelníka.

*

II. PRAKTICKÉ POZNÁMKY K ZPRACOVÁNÍ PLÁNU SOUSTŘEDĚNÍ VOJSK

ZPRACOVÁNÍ GRAFICKÉHO PLÁNU

Chceme-li zpracovat grafický dokument, jako je grafický plán přesunu, který obsahuje řadu údajů, a chceme-li zachovat jeho přehlednost, musíme pracovat takto:

Na připravenou mapu provést jen zákresy bez textových údajů. Textové údaje vypsát do připraveného sešitu. Mapu zpracovat tak, že se snažíme úplně zpracovat jednu část mapy (na př. pravou polovinu). Na zakreslenou část mapy rozvrhnout textové údaje (do volného místa), které se vztahují konkrétně k zákresu, a pomocné tabulky.

Hotovou část mapy odstříhnout a odevzdat kresliči k překreslení čistopisu.

V čistopise vyhradit několik okrajových map, na kterých není zakreslena situace, pro tabulky. Tyto mapy nevlepovat do soupavy, nýbrž ponechat je volné. Na rub těchto map napsat na psacím stroji všechny potřebné pomocné tabulky nebo textové údaje, jako jsou opatření bojového zabezpečení, pochodové tabulky atd. Mapy pak vlepit do soupavy rubem nahoru.

Tento způsob má několik výhod, a to

- napsání textových částí strojem je daleko rychlejší než perem na mapu;
 - text psaný na rub mapy (bílý papír) je lépe čitelný;
 - mohou se psát průpisem i výpisy pro podřízené svazky;
 - textová část je součástí mapy a nemůže dojít k odlepení (jako při nalepování textu na mapu);
 - kreslení čistopisu po částech značně urychlí dokončení dokumentu.
- Je možné psát textové údaje na papír a nalepit je na mapu. Pak je nutno na mapu napsat doložku:

- »Nalepeno: — 1 list A 2 pochodová tabulka,
— 1 list A 3 bojové zabezpečení«.

Součinnost uvnitř velitelství při zpracování plánu přesunu armády

Základem součinnosti je

- plán práce,
- přehled požadavků na příspěvky složek velitelství do plánu přesunu,
- rozhodnutí velitele.

Je výhodné, aby operační oddělení armády, které je zpracovatelem plánu, vydalo složkám velitelství přesné požadavky na jednotlivé příspěvky do plánu, na př.

Všechny druhy vojsk a týl

- umístění armádních jednotek a posilových jednotek (týlů) před přesunem;
- prostory, kam přesunout armádní a posilové jednotky (týly) a v kterých nocích je přesunout.

Velitelství dělostřelectva

- zvláštní požadavky na přesun dělostřelectva divisi a sborů (na čelech proudů divisi a p.);
- návrh na PTO pochodových proudů, umístění armádní DPTZ v proudech, složení a čáry rozvinutí.

Velitelství ženijního vojska

- zvláštní požadavky na přesun ženijních jednotek divisi a sborů;
- návrh pochodových os, jejich stav, mosty a jejich únosnost;
- návrh na budování výpomocných mostů, umístění zálohy přepravních prostředků (kdo a kdy provede);
- návrh na úpravu pochodových os, prostorů denních odpočinků a nových prostorů soustředění (kdo a kdy provede);
- návrh na umístění armádního POZ v proudu, jeho složení a zásahy;
- plán ženijního zabezpečení přesunu;
- návrh na průzkum pochodových os.

Velitelství TMV

- návrh na přesun tankových jednotek (po kterých osách, jakou rychlostí, co po železnici a p.);
- návrh na použití tankové zálohy (složení, místo v pochodovém proudu, čáry rozvinutí);
- organizace technického zabezpečení.

Oddělení PVO

- návrh na PVO přesunu;
 - návrh na PVO přepravy po železnici, nakládání a vykládání.
- Tuto stať zpracovává v těsné součinnosti s leteckým představitelem a zástupcem velitele dělostřelectva pro PLD.

Chemický náčelník

- kam zaměřit chemický a radiační průzkum, v jaké síle (které jednotky);
- kdo, jak a kdy rozvine MSO — nebo bude připraveno k rozvinutí;
- jak, kdy a kým provést zadýmování přechodů;
- kde jsou rozvinuty MSO frontu a cizích jednotek, kterých lze použít;
- jak mají být jednotky vybaveny materiálem protichemické ochrany.

OVD

- plány týkající se převozů.

Týl

- materiální zabezpečení (jak jednotky vybavit proviantem, výstrojem a PHM, kdy a kde během přesunu provést přísun materiálu);
- zdravotnické zabezpečení (kam odsunout raněné a nemocné, přesun zdravotnického praporu zvláštního určení atd.).

Oddělení průzkumu

- vyhodnocení nepřítelů.
- Dále je nutno stanovit, kdy tyto příspěvky mají být hotovy.
- Operační oddělení musí dát však složkám velitelství určité podklady pro práci, a to:

- v kterých nocích bude přesun proveden;
- hrubé prostory soustředění jednotek po dnech;
- osy přesunu;
- které jednotky budou převezeny po železnici.

Je-li takto stanoveno, kdo, co a dokdy zpracuje, značně se ulehčí práci celého velitelství armády, protože nebude nutno neustále se do-
rozumívat, vyžadovat dodatečné podklady a p.

Je jasné, že i při tomto systému bude nutno během zpracování pod-
kladů některé otázky řešit při vzájemné součinnosti.

Po dokončení takovýchto podkladů se za řízení náčelníka štábu nebo
náčelníka operačního oddělení upřesňují otázky provedení přesunu. Tato
porada zpravidla netrvá déle než hodinu. Náčelníci složek nebo přímí
zpracovatelé přednášejí své zprávy a ty se ihned upřesňují a schvalují.
Příslušníci operačního oddělení je zakreslují do mapy.

Tento způsob práce má tyto výhody:

- náčelník štábu přímo vnáší svoji vůli do plánu, což jde dosti těžko
tehdy, když se mu předkládá již čistopis plánu a není času k pro-
vedení oprav;
- složky štábu mohou přesně naplánovat svoji práci, protože vědí, kdy
a co mají předložit;
- z takto zpracovaného konceptu lze již vydávat nařízení pro přesuny.

Při obvyklém způsobu práce se ztrácí mnoho času čekáním na při-
spěvky složek velitelství a kreslením čistopisu, které trvá 5 až 6 hodin.

PŘEPRAVA VOJSK PO ŽELEZNICI V SOUDOBÝCH PODMÍNKÁCH

Podplukovník Jiří KŘOVÁK

OBSAH

- I Úvod.
- II. Část odborně informativní.
- III. Příprava, organizace a plánování přepravy vojsk po železnici.
- IV. PVO při železniční přepravě vojsk.
- V. PAO a PCHO za přepravy vojsk po železnici.
- VI. Operační maskování a utajení přepravy vojsk po železnici.
- VII. Politické zabezpečení přepravy vojsk po železnici.
- VIII. Materiální zabezpečení přepravy vojsk po železnici.
- IX. Závěr.

I. ÚVOD

Soudobé střetnutí ozbrojených sil válčících států na válčišti za použití atomových zbraní je charakterisováno těmito rysy: zkrácená doba příprav operací, širší pásma a hlubší úkoly, vyšší tempo a vysoce vyzdvížený význam všech druhů záloh a jejich pružné a rychlé použití.

Pohotové a rychlé použití záloh operačního (strategického) významu kdekoli na frontě je podmíněno způsobem přesunu vojsk na válčiště z hlubokého týlu, kde se vytvářejí strategické zálohy a uvolňují operační uskupení, postradatelná na pasivním úseku fronty. Je pochopitelné, že přesuny svazků, prováděné pěším pochodem na velké vzdálenosti, patří minulosti. Za dnešního stavu armád s bohatou, různorodou technikou připadá hlavní úloha motorům a rovněž i železnicím jakožto soudobému nejvýkonnějšímu dopravnímu prostředku přepravy vojsk na velké vzdálenosti.

Železnice již od svého zrodu se staly středem pozornosti vojenských odborníků, neboť skýtaly v historii vojenství dosud neznámý masový dopravní prostředek pro přepravu statisícových armád, umožňující rychlý manévr a překvapení nepřítele na zvoleném operačním směru. Prvního většího použití dosáhly železnice v první světové válce v podzimní operaci roku 1914 pod názvem »Běh k moři«. Za této operace bylo přepraveno 70 francouzských divisí na vzdálenost až 400 km o celkovém počtu 2169 vlaků, v průměru asi 135 vlaků denně. Nebývalého rozsahu však dosáhly operační přepravy ve Veliké vlastenecké válce už z toho důvodu, že takřka 65% činnosti vojsk záleželo v přeskupeních a přesunech, kdežto 35% činnosti věnovala vojska skutečnému boji. V průběhu Veliké vlastenecké války přemísťovaly se mezi fronty nebo ze zálohy hlavního velitelství na různá bojiště celé skupiny svazků (divisí, sborů) a dokonce i celých armád. Tak jenom v období přípravy berlínské operace byly přepraveny pro 1. běloruský front tři armády. Železnice měly za Veliké vlastenecké války rozhodující význam v rychlém a masovém přeskupení vojsk na velké vzdálenosti.

Osvobozením práce od kapitalistického vykořisťování a nastolením vlády lidu nabyt i u nás dopravní systém nesmírného významu pro budování socialismu a pro obranu státu. Neznáme kapitalistických krísí dopravních odvětví, nezdravé konkurence a boje soukromých dopravců o maximální zisky.

U nás je dopravní systém organizačně, materiálně a politicky jednotný a sladěný celek sloužící potřebám celé společnosti.

Vedoucí místo v dopravním systému připadá železnicím, které se za války stávají nejvýkonnějším a nejrozsáhlejším prostředkem pro hromadnou přepravu lidí a materiálu.

Železniční doprava má tyto výhody:

- umožňuje hromadnou přepravu na velké vzdálenosti, čímž šetří lidi, bojovou techniku i materiál;

- je poměrně rychlá (průměrný výkon na trati jednokolejné 480 km, na trati dvoukolejné 720 km/24 hod.);
- je levná (lokomotiva táhnoucí vlak o 50 vozech spotřebuje asi 35 kg uhlí na 1 km — tomu odpovídající proud 200 aut spotřebuje asi 80 až 100 l pohonných hmot na 1 km. Vlak obsluhuje četa o 5 mužích, pro proud aut je třeba 400 lidí);
- není závislá na roční a denní době ani do značné míry na počasí.

Naproti tomu nevýhodou železnice je

- poměrně značná zranitelnost se země i ze vzduchu;
- přepravní tratě nevedou vždy podle operačních požadavků;
- udržování, obnova a výstavba železnic (stanice, mosty) je poměrně zdoluhavá a nákladná;
- zastaralost úzkého rozchodu kolejí omezuje únosnost a ložnou plochu vozů, takže velmi objemné a těžké náklady je nutno rozkládat v části.

V následujících státech budou stručně rozebrány otázky organizace a plánování bojového zabezpečení s důrazem na protivzdušnou obranu a protiatomovou ochranu, politického zabezpečení, operačního maskování a utajení a materiálního zabezpečení přepravy vojsk po železnici s hlediska použití zbraní hromadného ničení.

II. ČÁST ODBORNÉ INFORMATIVNÍ

Operační přeprava zahrnuje přepravu svazků (útvárů) s veškerou bojovou technikou a materiálem. Zásadami operační přepravy se řídí též převozy doplňků osob, koní, transporty k ukájení kulturních a životních potřeb vojsk, přepravy odsunové (zdravotnické, veterinární), demobilizační do mírových posádek, repatriační a reparační. Uskutečňuje se vojenskými převozy. Tvoří asi $\frac{1}{3}$ všech vojenských vlaků za války.

Zásobovací přeprava zahrnuje transporty střeliva, trhavin, PHM, bojové techniky, proviantu a materiálu. Tvoří asi $\frac{2}{3}$ počtu všech vojenských vlaků. Uskutečňuje se vojenskými transporty.

Vojenský převoz je útvar (jednotky, skupiny lidí a koní) organizovaný pro přepravu po železnici v jednom vlaku. Každý vojenský převoz má své číslo (zpravidla pětimístné), které musí znát všichni příslušníci převozu.

Vojenský vlak nemá podle dnešních norem ČSD přesahovat počet 120 náprav a hrubé zatížení 1200 t. Výjimky jsou přípustné v konkrétních případech.

Převozní jednotku tvoří zpravidla prapor, oddíl, rota tanků (samohybných děl), které vyžadují pro přepravu jednoho vojenského vlaku (střelecká divise potřebuje 35—40 vlaků, asi 1800 až 2000 vozů; mechanizovaná divise 50—55 vlaků a asi 2500 vozů; střelecký sbor celkem asi 150 vlaků o celkovém počtu asi 7000 vozů; armáda asi 550 vlaků a 3000 vozů.

Výkonnost (kapacita) železniční stanice (trati) je dána počtem vlaků, které je možno naložit nebo vyložit (přepravit) během 24 hodin. Souhrnně má překračovat tempo přepravy asi o jednu polovinu, aby byla získána záloha.

Nakládací (vykládací) železniční úsek je část přepravního směru, který začíná v nakládacím prostoru (končí ve vykládacím prostoru) a na němž se uskutečňuje nakládání (vykládání) vojsk.

Přepravní směr (úsek) je železniční trať (úsek) mezi nakládacím a vykládacím železničním úsekem, po níž se přepravují jednotlivé převozy. Počet přepravních směrů se určuje jen počtem vykládacích úseků bez ohledu na počet přepravních tratí.

Nakládací (vykládací) prostor tvoří železniční úsek, na němž jsou rozloženy stanice (místa) pro nakládání (vykládání), i s vyčkávacími prostory převozů nebo jejich shromaždišti. Hloubka těchto prostorů činí pro divisi (asi 3 až 4 stanice) kolem 20—30 km, pro sbor (6 až 8 stanic) asi 40—60 km. Pro svazky se určují ještě záložní prostory.

Nakládací (vykládací) místo je jedna i více ploch ve stanici, kde je možno nakládat (vykládat) jeden převoz. Mají mít délku nejméně 250 m.

Tempo (hustota) přepravy je počet vlaků (převozů), které je třeba přepravit za 24 hodin na určeném přepravním směru. Při přepravě divise po jednokolejné trati činí 8 až 12 vlaků/24 hodin.

Střední rychlost přepravy se počítá 20 až 30 km/hod. Bude větší na trati dvojkolejné a při dobrém stavu tratí a příznivých sklonových poměrech.

Uzlová stanice je křižovatkou nebo stykem několika tratí. Budou nejvyhledávanějším cílem nepřátelského letectva a atomových zbraní.

Mezilehlá stanice je taková dopravná na železniční trati, která má kolejiště (3 až 6 kolejí), dovolující křižování i předjíždění vlaků a stálé operace spojené s odvěšováním a přivěšováním vozů manipulačních vlaků. Bude jich zhusta používáno vojsky pro nakládání (vykládání).

Mírová vojenská železniční služba je organizována podle schématu v příloze 1.

Organisaci vojenské železniční dopravy za války uvádí schema v příloze 2.

Mírové železniční vojenské orgány na vlastním území konají službu jak v hlubokém týlu, tak i v operačním prostoru. Polní železniční orgány pracují výhradně v operačním prostoru a dělí se na orgány

a) řídicí

- správa vojenské dopravy HV (SVD/HV),
- správa vojenské dopravy frontu (SVD/F),
- oddělení vojenské dopravy armády (OVD/A).

Plánují, řídí a kontrolují přepravu po odborné stránce v obvodu svého území;

b) výkonné (traťové)

- vojenský správce rozdělovací stanice frontu (VSRS/F),
- vojenský správce zásobovací stanice armády (VSZS/A), frontu (VSZS/F).

Jsou odpovědní za bezvadný průběh přepravy vojsk a za vypracování návrhů na ochranu a obranu stanic a tratí za předpokladu maximálního využití bojového zabezpečení organizovaného vojsky.

Vojenské osoby jsou povinny uposlechnout všech pokynů vojenských železničních orgánů a nikdo z náčelníků (velitelů) nemá práva vměšovat se jim do výkonu služby.

Vševojskový velitel uplatňuje svůj vliv na organizaci a provedení přepravy vojsk po železnici zásadně prostřednictvím vojenských železničních orgánů (náčelníka přepravy vojsk, správce železničního úseku).

Veškeré údaje o vojenskoželezničních zařízeních (výkonnosti) v objektech jsou přísně tajné.

Plánování přepravy provádějí vojenské železniční orgány dvojím způsobem:

1. **P r u ž n ě** plánování — bude ve válce nejčastější. Záleží jen v rámci usměrnění jízdy vlaků bez předepsání podrobného jízdního řádu na celou přepravu. Dispečerské orgány vojenské dopravy volí samy nejvhodnější trasu vlaku podle dopravní situace svého úseku při dodržování závazných časových lhůt, které vydal nadřízený orgán.

2. **P e v n ě** plánování — záleží v přesném stanovení jízdy vlaků podle předem zpracovaného jízdního řádu, počínaje odjezdem vlaku z místa nakládání, jeho jízdou a konče jeho příjezdem do místa určení (instradace). Nedovoluje operativně přizpůsobit jízdu vlaku případným poruchám v dopravě, a má proto své oprávnění hlavně při mírové přepravě vojsk. Pro válečné použití se nebere prakticky v úvahu.

Operační přeprava vojsk může být provedena

- ze zápolí (ze zálohy HV) na bojiště;
- mezi fronty (okruhy) t. zv. mezifrontová přeprava;
- mezi armádami téhož frontu t. zv. frontová přeprava.

Přepravy frontové organizuje SVD/F podle rozkazu velitele frontu, mezifrontové organizuje SVD/GŠ podle rozkazu HV.

III. PŘÍPRAVA, ORGANISACE A PLÁNOVÁNÍ PŘEPRAVY VOJSK PO ŽELEZNICI

K přepravě vojsk po železnici může dojít

- na začátku války za mobilisace a při soustřeďování armád v poli;
- v průběhu války při operačních přepravách vojsk ze zálohy HV (frontu) do operačního učení armád prvního sledu (za průlomu, rozvíjení úspěchu v operační hloubce, pronásledování nepřítele) v rámci operačního (strategického) přeskupení vojsk;
- po skončení války při přepravě demobilizačních převozů.

V zásadě bude použito železnice při přepravě na velké vzdálenosti. Při rozsáhlé přepravě vojsk bude mnohdy výhodné kombinovat různé způsoby přesunu (auty, vlakem, vzduchem, po vodě), při čemž se těžký materiál (tanky, děla a j.) dopravuje hlavně po železnici. Vezmeme-li za základ normu celodenního pochodového výkonu při úsilném pochodu střeleckých (tankových, mechanisovaných) svazků 200 km, vidíme, že bude již výhodné použít železnice na vzdálenosti větší než 200 km, abychom šetřili lidi, bojovou techniku a zejména cenné motohodiny tankových jednotek.

Neméně rozhodující vliv na volbu způsobu přesunu bude mít čas, který bude pro přesun k dispozici. Přeprava po železnici nebude někdy účelná, když vykládací prostory vojsk budou pro nesjízdnost trati poměrně vzdáleny od fronty (někdy až 200 km) a když proto bude třeba

více času na překonání daleko větší vzdálenosti od místa nakládání do konečného prostoru soustředění než přesunem po vlastní ose.

Pro vojska určená k přepravě po železnici volí se nakládací prostory co nejbližší prostoru rozmístění svazku. V prostoru rozmístění je třeba zajistit dostatek místa s hlediska PAO (nejméně: prapor — 4 km², pluk — 25 km², divise — 150 km², sbor — 500 km², armáda — 2500 km²) s dostatkem skrytů a krytů. Čelo sestavy svazku v prostoru rozmístění musí být však vzdáleno od nejbližších železničních stanic nejméně 5 km.

Volba počtu přepravních směrů pro přepravu svazků po železnici závisí na rozvinutosti, průběhu a stavu železniční sítě. Čím více je tratí, tím větší je jejich výkonnost a tím kratší je doba trvání přepravy, která se vypočítá ze vzorce:

$$T = tn + \frac{L}{V} + (N-1) \times \frac{24}{n} + tv, \text{ v němž}$$

tn = doba nakládání prvního převozu (2 až 3 hodiny),

L = přepravní vzdálenost v km,

V = přepravní rychlost v km,

N = celkový počet vlaků,

n = tempo přepravy (hustota),

tv = doba vykládání posledního převozu (2 až 3 hodiny).

Vhodnost železnic pro přepravu vojsk po železnici a požadavku minimálního počtu přepravních směrů nám objasní příklady:

1. **Střelecký sbor** (dvě střelecké divise, jedna mechanisovaná divise, organické sborové útvary) se má přesunout po železnici na vzdálenost 600 km. K dispozici je jeden přepravní směr. Prostor soustředění sboru po vyložení asi 20 km od vykládacího prostoru.

Tempo: 16/24 hod. Střední přepravní rychlost: 30 km/hod.

O t á z k a. Jak dlouho potrvá přeprava sboru o 150 vlacích od okamžiku vydání rozkazu pro přepravu starším náčelníkem do doby úplného soustředění celého sboru v novém prostoru?

V ý p o č e t:

Doba přípravy železnice a vojsk	10	hodin
Doba nakládání prvního převozu	3	hodiny
Doba jízdy prvního převozu	20	hodin
Doba potřebná k propuštění následujících 149 vlaků		
(mezidobí 1½ hodiny) 149 × 1½	223,5	hodiny
Doba vykládání posledního převozu	2	hodiny
Celkem	258,5	hodiny

Z á v ě r: Přeprava střeleckého sboru o třech divisích na vzdálenost 600 km po jednom železničním přepravním směru bude trvat 258½ hodiny, t. j. více než **10 dní a noci**.

Přesun střeleckého sboru po vlastní ose (vše motorisováno) na touž vzdálenost bude trvat za předpokladu normálního denního pochodového výkonu s jedním dnem celodenního odpočinku (Oper-I-1, čl. 729),
600 : 150 = 5 dní.

Bude-li nutné a sbor provede přesun úsilným pochodem, je možné tuto dobu zkrátit na 4, po případě i 3 dny.

Z uvedeného srovnání vyplývá, že za daných předpokladů je podstatně kratší (o polovinu i více) přesun sboru po vlastní ose než přeprava sboru po železnici při použití jediného přepravního směru. Časová rentabilita železniční přepravy střeleckého sboru za daných podmínek se ukáže až při přepravě na velké vzdálenosti kolem 1000 až 1500 km.

Příklad:

Střelecký sbor ve stejném složení, jeden přepravní směr, průměrná rychlost 30 km/hod., tempo 16/24, vzdálenost 1500 km.

Doba potřebná na přípravu	10	hodin
Doba nakládání prvního převozu	3	hodiny
Doba jízdy prvního převozu	50	hodin
Součet intervalů $149 \times 1\frac{1}{2}$	223,5	hodiny
Doba vykládání posledního převozu	2	hodiny
Celkem	288,5	hodiny

t. j. asi **12 dní a nocí**.

Přesun sboru pochodem potrvá: $1500 : 150 = 10 + 2$ dni celodenního odpočinku (nejméně) = **12 dní a nocí**.

Z provedeného srovnání vystupuje jasně přednost železniční dopravy, protože cíle přesunu bude dosaženo ve stejné době jako po vlastní ose s tím kladem, že lidé i materiál budou ušetřeni namáhavého výkonu a značného opotřebení.

Střelecký sbor bude nejčastěji přepravován aspoň po dvou přepravních směrech tak, že na příklad dvě střelecké divise budou přepraveny na jednom směru a mechanisovaná divise a sborové útvary na druhém směru. Volbou dvou přepravních směrů se zkrátí doba trvání přepravy přibližně na polovinu i více podle počtu použitých přepravních směrů a dále zvýšením tempa přepravy a střední rychlosti. Válečné zkušenosti však ukazují, že vyššího tempa přepravy lze dosáhnout jen omezením jiné dopravy nebo jejím dočasným zastavením, což bude odůvodněno jen ve výjimečných případech. Rovněž zvyšování přepravní rychlosti nad 30 km/hod. bude ve válečných podmínkách dopravy zřídka kdy možné.

Střelecký sbor při přepravě po železnici na dvou směrech na vzdálenost 600 km dorazí do místa určení asi za 6 dní a nocí, na vzdálenost 1500 km asi za 7 dní a nocí. V porovnání s přesunem sboru po vlastní ose jde v prvním případě takřka o stejnou dobu trvání přesunu, ve druhém případě znamená železniční přeprava časový náskok 5 dní a nocí.

Z á v ě r: Při použití dvou přepravních směrů je výhodnější, rychlejší a pohodlnější provést přesun sboru na vzdálenosti kolem 1000 a více km po železnici než po vlastní ose.

Na větší vzdálenosti bude často přeprava kombinována tak, že tankové a samohybné útvary a jednotky, po případě děla tažená traktory (152mm H) se přesunou po železnici, zatím co střelecké a mechanisované útvary a útvary ostatních druhů vojsk se přesunou po vlastní ose. Z útvarů střeleckého sboru přicházejí v úvahu tankosamohybné pluky

střeleckých divisií a mechanisované divise, tankový pluk mechanisované divise, samohybná děla střeleckých a mechanisovaných pluků, dále oddíly 152mm houfnic sborové dělostřelecké brigády — celkem asi 20 až 25 vlaků (převozů).

Při takovém kombinovaném způsobu přesunu šetříme nejvzácnější materiál sboru a velmi potřebné motohodiny, aniž přitom zasahujeme nepříznivě do časového plánu přesunu sboru. Na vzdálenost 600 km po jedné trati za shora uvedených podmínek potrvá přeprava 20—25 vlaků tři dny a tři noci (sbor po vlastní ose ukončí přesun za 3 až 5 dní). Oba způsoby přesunu je nutno časově sladit tak, aby místa určení bylo dosaženo s obou stran současně.

2. Mechanisovaná divise o 55 vlcích provede přepravu po železnici na vzdálenost 600 km po jedné trati (tempo 16/24, rychlost 30 km/hod.) za 117½ hodiny, t. j. za 5 dní a noci. Přesun po vlastní ose potrvá 4 až 5 dní, při úsilném pochodu 3 dny.

Závěr: Převážovat mechanisovanou divisií po železnici po jedné trati na vzdálenosti pod 500 km nebude zpravidla výhodné.

3. Střelecká divise o počtu 40 vlaků absolvuje tutéž vzdálenost za podmínek ad 2. asi za 3 dny a noci. Po vlastní ose se přesune na vzdálenost 600 km stejně jako mechanisovaná divise, t. j. za 4 až 5 dní, resp. 3 dny při úsilném pochodu. V tomto případě je výhodnost železniční přepravy zřejmá.

Závěr: Střeleckou divisií lze s výhodou přepravit po železnici po jedné trati na vzdálenosti větší než 400 km.

Samostatně přepravované divise (nikoli ve svazku sboru) lze někdy přepravit i po dvou železničních tratích. Tím se zkrátí doba přepravy asi o jednu polovinu.

Několik zde uvedených příkladů a kombinací přesunu sboru a jeho svazků vychází z předpokladu, že se bude nakládat ve dne v noci. To dále znamená, že vlaky pojedou po tratích nepřetržitě celé dny a noci. Vykládání je však bezpodmínečně nutné provádět za tmy. Bude věci orgánů vojenské dopravy, aby vhodnou volbou vykládacího prostoru a vykládacích úseků zabezpečily noční vykládání vojsk při minimálním zadržování vlaků v mezilehlých stanicích. Kdybychom uplatnili zásadu nakládat jenom v noci, dojdeme k poznání, že přeprava svazků po železnici se nesmírně prodlouží podle délky noci v jednotlivých ročních obdobích a že na příklad v létě by přeprava jen střelecké divise na 600 km vyžadovala celých 14 dnů! Teprve při vzdálenostech kolem 2000 km by se objevil soulad délky přesunu po vlastní ose a po železnici.

Nemá-li během jízdy vlaků na trati docházet k jejich nežádoucímu zadržování ve stanicích (vyjma z dopravních důvodů, za účelem brání vody pro lokomotivy a pod.) a nakládá-li se jenom v noci, je minimální vzdálenost přepravy při rychlosti 20 km/hod. rovna 20×24, t. j. 480 km a při rychlosti 30 km/hod. se zvyšuje na 720 km. Zadržování vlaků ve stanicích přes den je na překážku železničnímu provozu, vyžadává převozy v nebezpečí nepřátelského vzdušného napadení a navíc přináší velké národohospodářské ztráty nevyužitím rychlého koloběhu ve válce beztak nedostačujícího vozového a lokomotivního parku.

Činnost velitele a štábu svazku, jakmile dostanou rozkaz k přepravě po železnici

Rozkaz k přepravě dostane velitel svazku (sboru, divise) od staršího náčelníka (HV, F, A) buď přímo na jeho VS nebo prostřednictvím styčného důstojníka na svém VS. Před rozkazem bude zpravidla předcházet vydání předběžného nařízení.

Vojska určená k železniční přepravě a za tím účelem vhodně přisunutá poblíž železnice musí být v stálé pohotovosti zahájit co nejrychleji a organisovaně nakládání. Ve štábech svazků (útvárů) musí být připraveny nezbytné kalkulace potřeby železničních vozů podle konkrétních počtů jednotek ve formě **»Rozdělení a výpočet vozové potřeby... střelecké divise po železnici«** — příloha 3.

Článek 413 Oper-II-1 ukládá každému štábu svazku vést tyto hotové výpočty. Toto ustanovení nemá však jistě na mysli, aby štáb sboru (divise) sám zpracovával podrobné výpočty pro všechny převozy divisi, útvárů a jednotek. Štáb sboru musí ovšem vést tyto výpočty pro vlastní sborové útvary obdobně jako štáb divise. Rovněž štáby svazků musí mít také přehled o potřebě vozů a vlaků pro celý svazek. Tento přehled zpracují na základě opisů výpočtů a rozdělení vozové potřeby, které dostanou od velitelů útvárů.

Jakmile dostane velitel svazku rozkaz k přepravě po železnici, vejde prostřednictvím svého štábu (operačního oddělení) ve styk s příslušným vojenskoželezničním orgánem (vojenským správcem železničního úseku [nakládacího prostoru], náčelníkem přepravy vojsk), aby s ním projednal všechny otázky souvisící s přepravou (počet vozů, čísla převozů, nakládací stanice, zařízení a pomůcky, vyčkávací prostory převozů, cesty, opatření PAO, PVO a j.). Jindy bude účelnější, aby železniční orgán přišel na VS svazku k navázání součinnosti se štábem. Při přepravě vyšších svazků (od sboru výše) bude výhodnější vytvořit zvláštní operační skupinu svazku, v níž vedle náčelníka operačního oddělení budou též zástupci druhů vojsk a týlu. Tato skupina, disponující potřebnými organizačně technickými výpočty projedná v duchu pokynů svého velitele, zpravidla na VS vojenskoželezničních orgánů, všeobecný plán přepravy, po případě nakládání svazků.

Velitelé a štáby jsou povinny poskytnout maximum času vojskům na přípravu a uskutečnění přepravy. Toho se dosahuje včasným vydáním předběžných nařízení (nakládací prostor, doba zahájení přepravy) a organisací rekognoskace nakládacího prostoru. Přeprava vojsk po železnici musí být zpravidla zahájena do 9 až 12 hodin po dojití rozkazu k přepravě, což je dáno dobou, kterou potřebuje železnice k soustředění a přistavení vlaků pro první převozy. Omezený čas na přípravu přepravy vojsk po železnici bude jedním z důležitých požadavků jejího utajení.

Příprava rozhodnutí velitele svazku

V zájmu utajení přepravy nebude štábu svazku a vojskům oznámeno, kde bude cíl přepravy. Pro práci štábu v nakládacím prostoru toho není třeba.

Velitel svazku se rozhodne a vydá své rozhodnutí pro přepravu, v němž vyřeší především organizaci nakládání a bojového zabezpečení jak nakládacího prostoru, tak i převozů. Otázkami vykládání pro nedostatek zpráv se nemůže ve svém rozhodnutí zabývat. Před svým rozhodnutím může si velitel svazku vyžádat velmi stručné informace a návrhy některých funkcionářů (náčelníka průzkumu, zástupce velitele pro PVO, ženijního, chemického náčelníka, náčelníka politického oddělení, týlu a j.). Ve svých pokynech pro tyto zprávy určí, kdo, kdy, na co a v jakém rozsahu mu podá vysvětlení (návrh). Doba, předvídaná na vyslechnutí odpovědí na dané otázky (návrhy), nesmí přesahovat 1 až 2 hodiny. Vždy však vyslechne svého náčelníka štábu, který mu podá návrh na uspořádání přepravy svazku. Svůj návrh na uspořádání převozů může předložit graficky podle **přílohy 4**, kterou zpracuje operační oddělení. Na stupni sboru postačí uvést jen časové údaje o zahájení a ukončení nakládání divisi a počtu převozů a o nakládacím prostoru. Podrobně do převozů je nutno však organisovat přepravu sborových útvarů (přidělených). Pořadí přepravy svazků může nařídít starší náčelník i přímo, má-li k tomu přesné podklady a je-li dost času.

Rozhodnutí velitele svazku (sboru, divise)

Podkladem pro jeho vydání jsou: rozkaz nařizujícího staršího náčelníka (HV, F, A) a údaje vojenských železničních orgánů, po případě informace a návrhy funkcionářů štábu.

Metodický postup při rozhodování velitele pro železniční přepravu se v podstatě neliší od vžitě praxe při jakémkoli bojovém rozhodování. Zvláštností rozhodnutí velitele pro přepravu vojsk po železnici je převážně organizačně technická náplň jeho obsahu, jak vyplývá z rázu samé železniční dopravy.

Při ujasnění úkolu studuje velitel nakládací prostor (vzdálenost, velikost), počet a kapacitu přepravních směrů, dobu zahájení přepravy (kolik má času na přípravu).

Při hodnocení situace bere v úvahu situaci vlastních vojsk (rozmístění, vzdálenosti, počty, materiální a morální stav), situaci nepřátelskou (činnost letectva, záškodníků, možnosti atomového, chemického, biologického a jiného napadení), terénní a dopravně technické podmínky přepravy (počet a skrytost vyčkávacích prostorů a stanic, členitost terénu, výkonnost a vybavení stanic), povětrnostní poměry (počasí, délku noci a j.).

Obsah rozhodnutí stanoví čl. 759 Oper-I-1. Je třeba v něm dále uvést způsob uspořádání přepravy, určit zástupce velitele pro řízení nakládání (vykládání) a VS svazku za přepravu.

Činnost štábu svazku po rozhodnutí velitele

Po rozhodnutí velitele je štáb povinen zpracovat rozkaz a schema pochodu svazku do vyčkávacích prostorů, rozkaz k přepravě, plán nakládání, organisovat bojové zabezpečení, rekognoskaci a pořádkovou službu v prostoru nakládání, velení, kontrolu a předsunutou operační skupinu pro vykládací prostor.

Rozkaz k pochodu a schema pochodu stanoví čl. 32, 85—87 Oper-II-2 a nebude tu rozbírán. Hlavní otázky bojového zabezpečení budou probrány v dalších statích.

Rozkaz k přepravě po železnici je předepsán v čl. 34 Oper-II-2. I když v předpise není zmínky o situaci nepřítele, bude přesto účelné o ní se zmínit v první části rozkazu, neboť nakládací prostor svazku i v sebehlubším týlu může být kdykoli ohrožen nepřítelem, zejména ze vzduchu (letectvo, atomové zbraně, řízené střely, BRL). Hlavním plánovacím dokumentem štábu je plán nakládání. Jeho možné zpracování uvádí **příloha 5**. Zpracuje jej operační oddělení štábu v součinnosti s druhy vojsk (týlu) a za účasti vojenských železničních orgánů. Popisuje jej náčelník štábu, náčelník operačního oddělení a příslušný vojenskoželezniční orgán. Schvaluje jej velitel svazku.

Plán nakládání se připojuje k rozkazu k přepravě, v němž je odvolání na plán nakládání v části »Provedení přepravy«.

Jako přílohy plánu nakládání je možno vydat schema pochodu, plány PVO, PAO, PCHO, pořádkové služby a kontroly. V časové tísni se omezí počet a rozsah pořizovaných dokumentů a potřebné rozkazy se vydají osobně podřízeným velitelům, kteří si je zakreslí do mapy a zapisují do pracovních sešitů anebo se k tomuto úkolu použije důstojníků štábu.

Po vydání rozkazů dochází k přepravě, která se dělí na 3 fáze: 1. na nakládání, 2. na vlastní přepravu a 3. na vykládání.

Organisace a řízení nakládání

Útvary určené k nakládání se obvykle přesunou za tmy z prostoru rozmístění svazku do vyčkávacích prostorů útvarů, které se volí ve vzdálenosti do 10 km od nakládacích stanic. Odtud se přesunují po praporech, oddílech anebo jednotkách, které tvoří vždy jednu převozní jednotku (vlak) do t. zv. vyčkávacího prostoru převozu, vzdáleného 5 km i více od nakládací stanice. Při vzdálenosti vyčkávacího prostoru útvaru od nakládací stanice do 10 km není nutné volit zvláštní vyčkávací prostor převozu. Za vyčkávací prostor převozu slouží v tom případě vyčkávací prostor útvaru.

Ve vyčkávacím prostoru převozu se jednotka rozdělí přesně podle skupin, které je možno ve stanici postupně nakládat, určí se jí čísla vozů a na signál zahájí příslušná část jednotky přesun do nakládací stanice (místa). Je-li možno nakládat celou jednotku (prapor, oddíl) najednou, vyrazí tato jednotka z vyčkávacího prostoru převozu do nakládací stanice jako celek.

Někdy nebude nutné volit vyčkávací prostory převozu, jestliže blízkost a poloha vyčkávacího prostoru útvaru vzhledem k nakládacím stanicím vyhovuje podmínkám, které klademe na vyčkávací prostor převozu. Není-li vzdálenost útvaru v prostoru rozmístění svazků od nakládacích stanic větší než půldenní pochod, nemusí být vyčkávací prostor útvaru určen a zaujímán. Pluk potřebuje 1 až 2 stanice, divise 3 až 4 stanice. Vedle stanic základních je třeba ještě určit prostory (stanice) záložní, vzdálené od sebe aspoň 5 km. S výhodou, zejména v atomových podmínkách boje, bude používáno širé trati a zastávek. Nakládáno bude hlavně v noci. Schema prostoru rozmístění a nakládacího prostoru střeleckého sboru je naznačeno v **příloze 6**.

Organisovanost a hladký průběh nakládání vojsk je podmíněn spolehlivým vzájemným spojením jednotlivých prostorů, a to

- mezi nakládací stanicí a vyčkávacím prostorem převozu,
- mezi nakládací stanicí a VS útvaru,
- mezi vyčkávacím prostorem převozu a VS útvaru.

Nejspolehlivějším prostředkem spojení je spojení linkové. Využívá se již zřízených stálých vedení poštovní správy, po případě doplněných krátkými přípojkami nebo se buduje zvláštní linkové vedení z prostředků útvarů.

Radiového spojení se dá použít jen v hlubokém týlu. K zabránění odposlouchání a prozrazení činnosti vojsk je však třeba používat jen signálů. Za tím účelem vypracuje štáb přepravovaného svazku seznam (tabulku) rozkazů, povelů a jiných větných významů, nutných k dorozumění při řízení přesunů a nakládání jednotek a útvarů.

Tato základní pojítka se vhodně doplňují optickými signály podle místních poměrů. Optické signalisace se dá použít zejména v terénu, který svou konfigurací umožňuje přímé zrakové spojení obou prostorů a kde půjde o předávání pokynů a hesel již dříve smluvených.

Akustických znamení se dá použít jen v omezené míře zpravidla uvnitř jednoho prostoru a během přesunu do nakládací stanice. Velitelé si však musí uvědomit, že je nepřipustné používat optických a akustických signálů v nakládacích stanicích, které by mohly vést ke směšování se signály železničních zaměstnanců a tím i k ohrožení dopravy.

Spojení se zajišťuje spojkami, motocyklisty.

Pro plynulost nakládání má rozhodující význam spojení náčelníka převozu (velitele praporu, oddílu) s jednotkami jeho převozu ve vyčkávacím prostoru převozu, odkud se součásti přesunují po skupinkách do stanice určené k nakládání. Zástupce velitele divise (útvaru) pro řízení nakládání musí mít dobré spojení s velitelem (štábem) útvaru nebo svazku, aby mohl operativně a rychle usměrňovat přesun a nakládání jednotek a útvarů a v souladu s plánem nakládání.

K řízení nakládání se určuje zástupce velitele svazku (útvaru) pro řízení nakládání. Tuto funkci zastává buď předepsaný zástupce velitele nebo jiný starší důstojník. Jeho úkolem je řídit a kontrolovat nakládání svazku podle plánu nakládání až do odbavení posledního převozu. Vzniknou-li poruchy jedná iniciativně, stále těsně spolupracuje s vojenskými železničními orgány a s veliteli jednotek bojového zabezpečení. Svého velitele informuje prostřednictvím vojenských železničních orgánů ihned o každém narušení plánu. Po dobu své funkce má pravomoc svého velitele. VS tohoto orgánu bývá umístěno na vhodné stanici uprostřed nebo blíže čela nakládacího prostoru a je spojeno telefonicky (hlavně po síti železnice) s podřízenými zástupci velitelů útvarů pro nakládání.

K výkonu služby se přiděluje zástupci velitele pro nakládání potřebný personál a prostředky (důstojníci nakládací skupiny, pořádková služba, ženijní jednotky, dosimetrické hlídky, zdravotnický personál, spojovací personál a pojítka, písaři a j.).

Činnost velitele svazku a jeho štábu za přepravy a po jejím ukončení

Velitel svazku se svým štábem odjede po vydání rozkazů podřízeným co nejdříve do vykládacího prostoru, ponechávaje v nakládacím prostoru svého zástupce pro řízení nakládání. Hlavní úkol očekává velitele svazku po vyložení vojsk, kdy dostane bojový úkol od svého nového staršího náčelníka (velitele frontu, armády). Podle situace přesune se velitel se svým štábem buď s prvními převozy anebo použije sám, po případě několik dalších důstojníků štábu (náčelník štábu, operačního oddělení a j.) spojovacích vrtulníků (mechanisované divise).

Během přepravy je velitel svazku ve spojení se svým zástupcem pro nakládání (vykládání) prostřednictvím vojenské železniční sítě. Smí jí však použít jen v naléhavých případech. Při použití spojovacích letounů získá velitel dost času (na vzdálenost 600 km při rychlosti letounu 150 km/hod. činí zisk 16 hodin proti přepravě po železnici — rychlost 30 km/hod.), který může věnovat přípravě a organizaci boje podle rozkazu staršího náčelníka v novém prostoru.

Organisace a řízení vykládání

Vykládání ve vykládacím prostoru organisuje a řídí zástupce velitele svazku pro vykládání s analogickými povinnostmi, jako má zástupce velitele pro řízení nakládání. U divise jím bývá náčelník štábu, u sboru náčelník operačního oddělení. Odesílá se napřed do vykládacího prostoru ihned, jakmile starší náčelník vydá rozkaz k přepravě svazku po železnici. Odjede nejpozději s prvním převozem, nejlépe ještě dříve některým vhodným vlakem, po případě autem (letounem). Ideálním bude případ, kdy zástupce velitele svazku pro vykládání dorazí do vykládacího prostoru tak zavčas, že může podle rozkazu staršího náčelníka (frontu, armády) nebo jeho orgánů a v součinnosti s vojskoželezničními orgány vykládacího prostoru naplánovat podrobné vykládání již prvních převozů, jejich přesun do shromaždiště, po případě do prostoru soustředění. Nedorazí-li včas do vykládacího prostoru, je povinností staršího náčelníka v prostoru vykládání vzít tyto úkoly na sebe nevyjímaje organizaci bojového zabezpečení, zejména PVO a PAO a PCHO.

K zvládnutí úkolů spojených s organizací a plánováním vykládání musí být zástupce velitele pro vykládání vybaven potřebným pracovním a pomocným aparátem (důstojníky oper. oddělení, druhů vojsk a týlu), částmi sil pořádkové služby, ženijními, chemickými a spojovacími částmi jednotek. Vzhledem k postupnému dojíždění převozů bude nejnaléhavější činností organisovat a naplánovat vykládání převozů 1. dne.

Hlavním dokumentem štábu svazku ve vykládacím prostoru je plán vykládání — **příloha 7**. Svým významem je postaven na roveň plánu nakládání. Zpracuje jej operační skupina ve vykládacím prostoru podle rozkazu staršího náčelníka a v součinnosti s vojenskými železničními orgány, za řízení zástupce velitele svazku pro vykládání.

Převozy svazku (útvary) se po skončení přepravy vykládají ve vykládacím prostoru. Má být co nejbližší prostoru soustředění, dovoluje-li to stav železnic a nepřátelská situace. Za války bude nuto počítat s tím,

že se budou vojska vykládat až 200 km od fronty, protože železniční síť bude zpravidla zničena (poškozena). Bude tomu tak zejména při rozvíjení útočné operace do hloubky, kdy tempo obnovy trati nebude stačit vysokému tempu postupu vlastních vojsk.

Hloubka vykládacího prostoru závisí na velikosti svazku, který se má vykládat. Má mít zpravidla dvojnásobnou vykládací výkonnost stanice (míst), než činí tempo přepravy. Je to nutné z toho důvodu, že vykládací prostor bude daleko více ohrožován nepřátelským letectvem a zbraněmi hromadného ničení než nakládací prostor, a že bude tedy třeba mít dostatek záložních stanic pro vykládání. Dále též proto, aby mohlo být v noci vyloženo co nejvíce převozů, z nichž některé přes den byly zastaveny na trati v nácestných stanicích, takže se setměním dojde k nahuštění převozů, které bude třeba rychle a bez čekání vykládat.

S ohledem na zvýšené ohrožení železničních stanic a trati zbraněmi hromadného ničení v příští válce budou převozy zadržovány ve stanicích jen v krajním případě podle situace a místních poměrů.

Organisace vykládacího prostoru je celkem obdobná jako organisace prostoru nakládání. Po vyložení se přesune jednotka ihned do shromaždiště převozu, které je součástí vykládacího prostoru stejně, jako je vyčkávací prostor převozu součástí nakládacího prostoru. Vykládá se zásadně za tmy s rozsáhlým využitím širé trati a vleček.

Ve shromaždišti převozu, které se volí ve vzdálenosti aspoň 5 km od vykládací stanice, uspořádá se jednotka (prapor, oddíl) a odpochoduje dále do shromaždiště útvaru. Při vzdálenosti shromaždiště útvaru do 10 km od vykládací stanice může být shromaždiště převozu přímo součástí shromaždiště útvaru. Při menší vzdálenosti prostoru soustředění svazku od vykládacího prostoru je shromaždiště útvaru součástí prostoru soustředění. Ve shromaždišti útvaru se uspořádá celý útvar (pluk), který se pak přesune do prostoru soustředění divise anebo podle rozkazů staršího náčelníka.

IV. PVO PŘI ŽELEZNIČNÍ PŘEPRAVĚ VOJSK

Nepřítel jsa si vědom významu železniční dopravy použije v rámci strategických leteckých zásahů hned z počátku války mohutných prostředků, hlavně letectva a atomových zbraní, k rozrušení dopravního systému. Půjde o letecké zásahy a o zásahy řízených střel, raket a torpéd s atomovou náplní proti strategicky důležitým dopravním železničním objektům. Cílem těchto úderů bude ochromit mobilisaci armády a její strategické rozvinutí. V dalším průběhu války půjde o izolaci armád od výrobních a hospodářských středisek a o rušení operačních přeprav, přísunu materiálu po železnici s cílem oddělit zápolí od armády v poli.

K leteckým úderům atomovými zbraněmi a ostatními prostředky hromadného ničení na objekty železniční dopravy použije nepřítel hlavně letectva bombardovacího a bitevního, vedle řízených střel a raket.

Velký okruh působnosti letectva, značná únosnost a rychlost moderních letounů, možnost použít vysoce účinných zbraní hromadného ničení vytyčuje pro PVO železniční přepravy za války vážné a vrcholně důležité úkoly.

Úkolem PVO železniční přepravy je

- ničit nepřátelské letouny s důrazem na nosiče atomových zbraní a bojových radioaktivních látek a způsobit vzdušnému nepříteli ztráty již na vzdálených přístupech k železničním objektům;
- odrážet přímé letecké údery nepřitele na vojska a jeho bojovou techniku, se zvláštním zřetelem na ochranu vojsk:
 - v prostorech rozmístění (soustředění),
 - ve vyčkávacích prostorech převozu a útvarů,
 - při přesunech vojsk do prostorů nakládacích,
 - při vlastním nakládání,
 - při přepravě na tratích a při pobytu ve stanicích za přepravy,
 - při vykládání,
 - ve shromaždištích po vyložení,
 - při přesunech do prostoru soustředění po vyložení;
- chránit důležité železniční objekty (uzlové železniční stanice, železniční depa, výtopny, železniční dílny a sklady, železniční mosty, viadukty, ústí tunelů a t. p.) na hlavních přepravních směrech;
- zabránit vzdušnému průzkumu v prostorech nakládacích, vykládacích a na přepravních směrech;
- organisovat průzkum, pozorování a vyhledávání (hláskou službu);
- ztížit nepříteli volbu železničních objektů k leteckým úderům, jakož i jejich vlastní provedení maskováním vojsk a bojové techniky při železniční přepravě, maskováním důležitých železničních objektů, klamáním nepřitele a aktivní pohotovosti prostředků PVO;
- učinit všechna organizační a materiální opatření k odstranění následků po nepřátelském vzdušném napadení a udržovat tyto prostředky v přísné pohotovosti.

Prostředky PVO při železniční přepravě lze všeobecně rozdělit na prostředky:

- PVOS, koordinované s opatřeními civilní protivzdušné obrany,
- armády (frontu),
- přepravovaných vojsk,
- železniční správy.

Prostředky PVOS jsou základem PVO železniční přepravy a zabezpečují plynulost dopravy hlavně v zápolí. PVOS spolupracuje s železničními orgány již v míru podle směrnic ministerstva národní obrany ve všech otázkách PVO železniční dopravy za války.

Prostředky armádní PVO a frontové PVO zabezpečují všeobecně území armády (frontu) i jejich týlových prostorů a zásobovacích základů.

Prostředky PVO přepravovaných vojsk jsou jejich organické protiletadlové prostředky a jsou zaměřeny hlavně na přímou ochranu vojsk při přepravě.

Prostředky PVO železniční správy jsou svým charakterem vlastně pasivní ochranou. Mají především úkol odstranit následky nepřátelských vzdušných napadení a ztížit nepříteli jejich provedení. PVO železniční správy je vlastně souhrn organizačních, materiálně technických a morálně politických opatření v rámci jednotlivých železničních stanic v příslušném traťovém úseku, se všemi technickými nařízeními, zabezpečujícími provoz.

Odpovědným organisátorem je náčelník stanice se svými orgány, který zpracovává nařízení pro PVO železniční stanice podle směrnice nadřízených železničních orgánů.

K prostředkům PVO náleží:

- hlásná služba (radiolokátory) PVOS, armády, frontu a útvarů;
- stíhací letectvo PVOS, armády, frontu;
- protiletadlové dělostřelectvo PVOS, armády, frontu;
- speciální prostředky (světlomety, balonové přehrady, protiletadlové raketomety, ochranné sítě vodních přehrad, maskovací prostředky a t. p.);
- pěchotní zbraně útvarů a PL kulomety;
- opatření k odstranění následků a k zmenšení účinků leteckých a jiných napadení (záchranné, obnovovací, protipožární, zdravotnické, protichemické, protiatomové, maskovací).

PVO železniční přepravy vojsk plánuje a organisuje velitelství, které nařídilo přepravu. Bude to zpravidla hlavní velitelství nebo velitelství armády (frontu).

Plánování PVO zpracovává příslušné oddělení pro PVO štábu těchto velitelství v těsné součinnosti s železničními orgány.

Při plánování PVO železniční přepravy vojsk je nutno vzít v úvahu prostředky PVOS, armády (frontu) a prostředky železniční správy, které jsou na dotčených přepravních směrech k dispozici.

Při plánování PVO železniční přepravy je nutno zhodnotit důležitost a zranitelnost jednotlivých přepravních směrů, dobu trvání přepravy, pravděpodobnou činnost nepřítele při železniční přepravě, situaci PVO v nakládacích a vykládacích prostorech.

Podle tohoto zhodnocení sestaví štáb velitelství, které přepravu nařídilo *»Plán PVO železniční přepravy vojsk«*, který v zásadě obsahuje:

- a) možnosti a pravděpodobnou činnost vzdušného nepřítele za přepravy;
- b) průzkum, pozorování a vyhledávání;
- c) prostředky PVOS, armády (frontu) a železniční správy a jejich dosavadní úkoly;
- d) upřesnění úkolů těmto prostředkům pro zabezpečení plánované přepravy vojsk;
- e) nové prostředky (druh, počet, doba, způsob) k případnému zesílení dosavadních prostředků PVO;
- f) úkoly pro PVO připravovaným vojskům;
- g) součinnost mezi jednotlivými prostředky PVO, zejména mezi stíhacím letectvem a protiletadlovým dělostřelectvem;
- h) pohotovost a doba trvání úkolů PVO za přepravy.

Výpisy z tohoto plánu dostanou v potřebném rozsahu ve formě bojových nařízení pro PVO plánované přepravy příslušné obvody PVOS, orgánové železniční dopravy a velitelství připravovaných vojsk.

Velitel připravovaných vojsk, jakmile dostane v rámci svého úkolu tato bojová nařízení, vydá na jeho podkladě a na podkladě informací od svých funkcionářů štábu své rozhodnutí pro PVO za přepravy.

Jeho štáb pak na podkladě tohoto rozhodnutí zpracuje *»plán PVO pro přepravu vojsk po železnici«*. Z tohoto plánu dostanou podřízení bojová nařízení pro PVO.

Plán PVO zpracovává štáb přepravovaných vojsk s vojenskými železničními orgány, které jsou informovány o organizaci a opatřeních PVO v nakládacím prostoru. Velitelství přepravovaného svazku nebude zpravidla informováno předem konkrétně o přepravních směrech, ani o prostoru vykládání. Nebude proto možno v plánu PVO pro přepravu svazku napláňovat konkrétně způsob PVO i v prostoru vykládacím.

PVO vykládacího prostoru bude zpravidla organizována péčí staršího náčelníka, který přepravu plánuje a bude prováděna hlavně prostředky velitelství, do jehož podřízenosti přepravovaný svazek vstupuje.

Proto plán PVO přepravovaného svazku bude podrobně rozpracován jen pro nakládací prostor. Pro ochranu vojsk za přepravy a v prostoru vykládacím bude obsahovat jen zásadní nařízení.

Plán PVO pro přepravu vojsk může být zpracován textuálně nebo graficky s legendou.

Textuální plán PVO může obsahovat:

- stručné zhodnocení vzdušné situace a pravděpodobné zásahy nepřítelů při železniční přepravě;
- objekty (prostory) chráněné péčí staršího náčelníka, PVOS, armády (frontu);
- úkoly PVO, jež ukládá velitel přepravovaných vojsk podřízeným útvarům v prostoru nakládacím podrobně, v prostoru vykládacím a za přepravy jen v zásadních nařízeních;
- způsob PVO převozů jednotek, jež nemají organické prostředky PVO;
- součinnost prostředků PVO útvarů s prostředky nadřízeného, hlavně mezi protiletadlovým dělostřelectvem a stíhacím letectvem;
- průzkum, pozorování a vyhlašování;
- pohotovost prostředků PVO.

Možný způsob grafického plánu PVO střelecké divise v nakládacím prostoru je uveden v **příloze 8**. Plán je možno zpracovat na téže mapě jako plán PAO a oba plány tak sloučit v jeden.

PVO v nakládacích prostorech, které většinou budou v týlovém prostoru frontu (armády), bude hlavně zabezpečena prostředky PVOS a frontu. Prostředků přepravovaných vojsk bude použito hlavně pro PVO nakládacích stanic, vyčkávacích prostorů a prostorů soustředění s důrazem na dělostřelectvo, tanky, munici a PHM.

Prostředky PVO odjíždějí s posledními převozy.

Všeobecně bude mít vliv na rozsah PVO nakládacího prostoru jeho vzdálenost od fronty, množství a zranitelnost železničních objektů, druh přepravovaných vojsk, charakter terénu a dosavadní činnost vzdušného nepřítelů.

Pozorování a vyhlašování je v nakládacím prostoru prováděno hláskou službou a systémem radiolokátorů protiletadlového dělostřelectva.

K přímé ochraně jednotlivých převozů (vojenských vlaků) za přepravy se používá většinou organických prostředků přepravované jednotky. Umisťují se v 1. a 2. polovině vlaku.

Nemá-li útvar (jednotka) organických protiletadlových prostředků, je povinností staršího náčelníka rozdělit vhodným způsobem tyto prostředky od jiných útvarů stejnoměrně do všech převozů (vlaků). Kanony, počínaje ráží 57 mm, se pro PVO převozů nehodí, protože nemohou být na železničních vozech dobře lafetovány a provádět střelbu.

O vzdušné situaci je náčelník převozu informován přijímačem v síti všeobecné výstrahy a pozorovacími hlídkami. Tyto hlídky, v síle po 2 až 3 mužích, jsou umístěny na vojenském vlaku a jejich povinností je pozorovat vzdušný prostor, terén a stav železniční trati.

Vojenské vlaky jsou za pobytu v jednotlivých železničních stanicích za přepravy chráněny v rámci PVO příslušné stanice a prostředky PVO přepravovaných jednotek.

PVO přepravních směrů se organizuje podle plánu PVOS, připravovaného již v míru a může být podle potřeby manévrem prostředků PVO hlavního velitelství zesílena.

Vykládací prostor bude zpravidla v armádním týlovém prostoru a PVO bude zabezpečena hlavně prostředky armády. Bude nutno chránit hlavně vykládací stanice, vojska za přesunu do shromaždišť po vyložení a v prostorech soustředění.

Organické prostředky vykládaných vojsk budou zesilovat PVO organizovanou velitelstvím armády, případně PVOS.

Jednotka ve vykládacím prostoru vyloží jako první protiletadlové prostředky a ty zaujmou vhodné postavení.

Jednotky ihned po vyložení opouštějí vykládací stanici, aniž by vytvářely větší organické celky.

Důstojník určený k řízení vykládání vejde po příjezdu do vykládacího prostoru ihned ve styk v otázkách PVO s příslušnými vojenskými železničními orgány a se zástupcem velitelství, do jehož podřízenosti vojska vstupují. Soudobé vedení operací se opírá celou svou složitostí o nerušenou a plynulou dopravu. V současných podmínkách možného napadení železniční přepravy zbraněmi hromadného ničení, půjde zejména o úkol, jak naše prostředky a organizaci PVO železniční přepravy přizpůsobit co do hodnoty i co do rozsahu formám boje a možnostech bojové techniky nepřítelů. Jen tak bude zabezpečen úspěch naší železniční dopravy ve válce.

V. PROTIAOMOVÁ A PROTICHEMICKÁ OCHRANA VOJSK ZA PŘEPRAVY PO ŽELEZNICI

Přepravovaná vojska mohou být napadena kdekoli, i v zápolí atomovými zbraněmi, otravnými, biologickými a zápalnými látkami nepřítelů. Proto jednou z hlavních povinností velitelů a štábů je bojově zabezpečit přepravu vojsk po železnici v souladu s rozkazy staršího náčelníka a s opatřeními orgánů vojenské železniční dopravy.

Cílem atomového a chemického napadení mohou být vojska v prostorech soustředění, na přesunech, v nakládacích (vykládacích) prostorech,

ve vyčkávacích prostorech (shromaždištích) i během přepravy. Atomové úderý mohou směřovat proti velkým železničním uzlům a důležitým železničním objektům (mosty, tunely, viadukty). Napadení vlaku atomovými zbraněmi na širé trati může mít vzápětí vyřazení celého převozu. Přesto lze předpokládat, že k využití kruhového účinku atomových zbraní budou voleny cíle kombinované z přepravovaných vojsk a z dopravních a hospodářských středisek.

Cílem protiatomové a protichemické ochrany vojsk za přepravy po železnici bude zabezpečit včasný přechod vojsk do prostoru určení v plné bojové pohotovosti.

PAO a PCHO vojsk přepravovaných po železnici zahrnuje v podstatě všechna tři údobí přepravy: nakládání, vlastní přepravu a vykládání. Ve všech uvedených údobích přepravy je třeba organisovat PAO vojsk podle úkolů stanovených v předpise Chem-II-10, t. j. vyhlášení, průzkum a pozorování, ženijní opatření a odstraňování následků.

Plánování, organisace a úkoly PAO a PCHO

PAO a PCHO vojsk při železniční přepravě plánuje a organisuje velitel přepravovaného svazku na základě nařízení staršího náčelníka a v nejtěsnější součinnosti s vojenskými železničními orgány. Plán PCHO se zpracovává zvlášť a obsahuje vedle opatření společných pro plán PAO speciálně chemická opatření (použití dýmu a p.). Plán PAO je nejvýhodnější zpracovat graficky přímo na mapě s legendou. Možnou formu jeho zpracování obsahuje **příloha 9**. Lze jej spojit s plánem PVO a zpracovat v jedné mapě.

Plán PAO vykládacího prostoru zpracuje zástupce velitele svazku pro vykládání po příjezdu do cíle přepravy na základě opatření PAO nového staršího náčelníka a vojenských železničních orgánů. Náčelníci převozů dostanou včas z plánu výpisy ve formě nařízení pro PAO a PCHO a to v rozkaze pro vykládání. Plán PAO lze zpracovat na jedné mapě s plánem PVO.

1. PAO a PCHO nakládacího prostoru

- Za použití atomových zbraní nepřítelem vyžaduje PAO a PCHO vojsk
- zvětšení nakládacích prostorů svazků (útvárů); pluk potřebuje nejméně dvě, divise tři až čtyři stanice ve vzdálenosti nejméně 5 až 10 km od sebe;
 - nenakládat v důležitých železničních uzlech, více využívat mezilehlých stanic, po případě širé trati, vleček;
 - určit záložní nakládací prostory (stanice);
 - vyčkávací prostory převozů určit nejbližší 5 km od nakládacího místa a velkých osad, vyčkávací prostory útvárů do 10 km od stanic o ploše: 4 km² pro prapor, 25 km² pro pluk, 150 km² pro divisi, 500 km² pro sbor, s dostatkem přirozených krytů a s možností přesunů do záložních prostorů;
 - přesuny a nakládání provádět hlavně v noci za přísného maskování a zákazu hromadění jednotek a materiálu;

- důkladnou organizaci PVO za přesunu i při nakládání, vhodně navazující na systém PVOS a CO železniční správy;
- zvětšit zálohu vozů, strojů a nakládacích zařízení a vytvořit dostatečnou zálohu prostředků protichemické ochrany jednotlivce;
- provádět nácvik vojsk v rychlém nakládání.

Vyhlašování vojskům provádějí hlásky z počtů praporů (oddílů) vybavené radiovou stanicí. Svazek určuje jednu i více hlásek pro pozorování celého nakládacího prostoru. Pro spojení mohou použít telefonu, radia, optické a akustické signalisace.

Radiační průzkum a pozorování má za úkol zjistit stupeň zamoření, vytyčit zamořené prostory, vyhledat objížďky, po případě jiné záložní, nezamořené prostory. Organizuje se na osách přesunu do vyčkávacích a nakládacích prostorů a v těchto prostorech péči velitelů útvarů po případě svazků. Pro útvar je třeba vyčlenit do zálohy aspoň jednu, u divise dvě až tři a u sboru tři až pět dosimetrických hlídek. Chemické hlídky provádějí vedle chemického průzkumu a pozorování zároveň radiační průzkum a pozorování a uvědomují vojska o nebezpečí.

Ženíjní zabezpečení záleží v průzkumu a v úpravě os, ve vyhledávání, vytyčení a úpravě objížďek a objektů (velkých osad, křižovatek), ve vyhledání přirozených krytů ve vyčkávacích prostorech (rokle, lomy, jeskyně) a v nakládacích stanicích (sklepy, podchody) a ve včasném vybudování potřebných úkrytů PAO především pro osoby v těchto prostorech. Místo úkrytů budou často pro nedostatek času budovány jen okopy pro lidi, bojovou techniku a materiál o kapacitě pro jednu převozní jednotku (prapor, oddíl, rotu tanků) a hodně bude zato využíváno přirozených úkrytů. Ženíjní přípravu prostorů zahájí část ženistů ihned jakmile dostane rozkaz pro přepravu, aby bylo zabezpečeno nakládání prvních převozu.

Odstraňování následků

Železniční uzly, případně stanice podle svého rozsahu a důležitosti mohou být napadeny atomovými pumami všech ráží s výbuchem nad zemí, na zemi i pod zemí. Rozrušení drážních zařízení bude odpovídat ráži a druhu výbuchu. Na jejich účincích bude také záviset, kdy bude stanice a trať schopna dalšího provozu. Při atomovém poplachu opustí jednotky ihned vozy a ukryjí se ve sklepech, podchodech, příkopech, jamách a p. Při napadení vyčkávacích prostorů bojovými radioaktivními látkami (otravnými látkami) přesunou se jednotky do záložních prostorů, na osách přesunu jednotky projdou nebo objedou.

K odstranění následků atomového napadení organizují se v místě nakládacím obnovovací, odtarasovací a protipožární odřady z počtu útvarů v síle čtyři až rotu, zesílené ženisty vyprošťovacími a odtarasovacími stroji, zdravotnickým personálem a materiálem. Divise vyčlení odřad v síle rotu až praporu k dispozici zástupci velitele divise pro nakládání, a tedy poblíže jeho VS. Sborové odřady v síle až pluku se organizují podle potřeby, a to z počtu posledních převozu asi na výši vyčkávacích prostorů.

Místa speciální očisty (MSO) zřizují útvary blízko nakládacích stanic. Divise může zřídit jedno až dvě MSO z divisní chemické rotu na nejdů-

ležitějším místě. Často bude část divisní roty chemické ochrany odeslána s prvním převozem do vykládacího prostoru ke zřízení MSO pro vykládající převozy.

Vojska těsně spolupracují s železničními orgány, využívajíce v největší míře jejich zařízení k odstranění následků atomového napadení (desaktivací, zdravotnická, obnovovací, stroje, vodárenské vlaky, cisterny, hydranty). Odsun raněných bude často řízen do civilních nemocnic.

2. PAO a PCHO za přepravy

Je rovněž co nejtěsněji spjata s opatřeními železničních orgánů, které nepřipustí zastavování vlaků ve velkých stanicích a pro případ napadení trati nebo převozu plánují pružně odklon vlaků na jiný směr využívající zálohy jak provozní, tak i dopravních prostředků.

Vojska jsou uvědomována prostřednictvím vojenských železničních orgánů. U nich je náčelník převozu povinen vyžadovat si běžné informace o náletové situaci. Pro každý převoz se určí po jednom pozorovateli vzdušné situace na začátku a na konci vlaku, který je telefonicky spojen s náčelníkem převozu a se strojvedoucím.

Radiační průzkum a pozorování

V čele každého vojenského vlaku se ustanoví chemický pozorovatel, který pozoruje situaci s hlediska radioaktivního a chemického zamoření, pozoruje výstražné tabulky o zamoření trati a dává strojvedoucímu znamení k vyhlášení poplachu (parní sirénou). Dále musí mít každý převoz dosimetrickou hlídku k zjištění zamoření a úrovně záření. V zásadě se projíždí zamořeným úsekem trati bez zastávky, zvýšenou rychlostí, nepřesahuje-li úroveň radiace 100 r/hod. V takovém případě nutno použít prostředků protichemické ochrany jednotlivce, zavřít dveře a okna vozů, otevřené vozy přikrýt plachtami.

Skupina PCHO, která koná současně funkci dosimetrické hlídky převozu, provádí průzkum chemického zamoření a odmoření převozu.

K ženíjnímu zabezpečení za jízdy je třeba vyčlenit části ženíjních jednotek útvarů (svazků) s výpomocným materiálem, po případě i se stroji, které vytvoří a) skupinu obnovovací v síle do jedné čety k obnovení menších poškození trati a pro zneškodnění nevybuchlých pum, b) skupinu protipožární v síle 1 družstva k hašení zápalných pum a požárů, c) skupinu vyprošťovací a záchrannou v síle 1 družstva.

Odstraňování následků

Při přerušení jízdy vlaku po nepřátelském napadení jednotky vystoupí, hloubí ihned okopy a maskují se. Při zničení železničních objektů (mostů, viaduktů, tunelů a j.) řeší náčelník převozu vzniklou situaci v součinnosti s vojenskými železničními orgány po případě podle dispozic staršího náčelníka: odklonem převozu na jinou trať nebo jeho vyložení na trati s přesunem na autech do nového nakládacího místa nebo přímo do cíle přepravy (při vzdálenostech asi do 200 km).

Při napadení převozu atomovými zbraněmi zahajují práce příslušné skupiny převozu. Hygienická očista osob se provede z prostředků převozu (mít zásobu vody). Desaktivace bojové techniky a vozů i celého vlaku se zpravidla bude provádět v nejbližší stanici s případným využitím speciálních zařízení dráhy. Je dobře si uvědomit, že proudění vzduchu za jízdy snižuje stupeň zamoření. Proto se úseky trati, zamořené BRL, projíždějí.

Odmořování osob, vozů a bojové techniky, zasažených otravnými látkami, provádí ihned skupina PCHO převozu v součinnosti se speciálními oddíly železnice, od níž lze rovněž získat informace o nejbližších nemocnicích, zdravotnických střediscích a j. Zasažené osoby se umístí do isolačního vozu, tam dostanou první pomoc od zdravotníků převozu, a pak se odevzdají v nejbližší stanici do lékařské péče léčebných zařízení.

3. PAO a PCHO vykládacího prostoru

Zásady platné pro PAO a PCHO nakládacího prostoru jsou v podstatě platné analogicky i pro vykládací prostor vojsk, kde všechna opatření nabývají zvlášť na významu vzhledem k většímu ohrožení vykládacího prostoru v blízkosti fronty. Vykládání na trati bude daleko častější a zásadně bude prováděno v noci. Opatření staršího náčelníka budou zpravidla širšího rozsahu než v nakládacím prostoru.

Vyhlašování vojskům bude organizováno starším náčelníkem. Převozy po příjezdu organizují vlastní hlásky blízko stanice (vykládacího místa).

Radiační průzkum os přesunu provedou zpravidla dosimetrické hlídky útvarů. Průzkum prostoru soustředění provede starší náčelník anebo svazek svými orgány. Radiační a chemické pozorování ve vykládací stanici organizuje náčelník převozu.

Ženíjní zabezpečení vykládání (kryty, zákopy, okopy), připraví zčásti nebo zcela nový starší náčelník. Svazky (útvary) jsou však povinny napřed vyslat do vykládacího prostoru část ženijních jednotek k provedení ženíjního průzkumu a k doplnění ženijních prací. Maximální využívání členitosti terénu bude nejúčelnějším řešením.

K odstranění následků zřizuje svazek z počtů prvních převozů odřady obnovovací, odtarasovací a protipožární. Jejich centrální umístění ve vykládacím prostoru musí umožnit rychlý zásah ve případech vykládaných jednotek.

Pro hygienickou očistu osob, desaktivaci a odmořování zřídí starší náčelník jedno až dvě MSO. Jestliže jím nebyla MSO etablována, zřídí je velitel svazku z počtů svých chemických jednotek (organických anebo přidělených).

Protiatomová a protichemická ochrana vojsk za přepravy po železnici je povinností především vojsk samých. Starší náčelníci a vojenské železniční orgány se však na ní značně podílejí svými vlastními opatřeními, která je nutno promyšleně koordinovat s opatřeními jednotek.

VI. OPERAČNÍ MASKOVÁNÍ A UTAJENÍ PŘEPRAVY VOJSK PO ŽELEZNICI

Plánování operačního maskování a utajení přepravy

Manévr celých svazků po železnici, která má vždy operační nebo i strategický význam, stane se překvapením pro nepřítele jen tehdy, jestliže se nám podaří provést jej utajeně. Utajení přepravy chrání vojska před úderem letectva a vytváří neočekávaný manévr pro nepřítele. Je proto třeba věnovat tomuto druhu bojového zabezpečení náležitou pozornost již při plánování každé velké operace spojené s přepravou vojsk po železnici.

a) Klamné přepravy jakožto druh operačního maskování se provádějí zásadně na široké frontě. Tento požadavek je důsledkem rozsáhlosti plánovaných dnešních vojenských operací na válčišti a tedy nezbytného předchozího soustředění velkých mas vojsk a bojové techniky do prostoru útočné operace. Při soudobých průzkumných prostředcích bude nesnadné zabránit nepříteli v odhalení déle trvajících a soustavných přísunů velkých mas vojsk na frontu a tím i ve zjištění našeho pravděpodobného zámyslu. Z této skutečnosti vyplývá nekompromisní požadavek provést klamání nepřítele na široké frontě, která dovoluje přepravu a přísun mas vojsk bez nebezpečí, že v jejím neodpovídajícím rozsahu a směru přepravy nepřítel již předem odhalí klamný charakter této přepravy.

Mají-li proto klamné přepravy splnit požadovaný účel, t. j. odvést pozornost nepřítele od směru a prostoru předvídané skutečné činnosti vojsk, je třeba je plánovat a provádět přísně centralisovaně na stupni nejméně velitelství frontu. Velitel a štáb disponuje dostatkem jak širokého prostoru svého území, nutného k uskutečnění přirozené klamné železniční přepravy, tak i silami a prostředky potřebnými k její organizaci s hlediska vševojskového i technicko-železničního.

Plán klamných přeprav štábu frontu bude zpravidla obsahovat: zámysl, úkoly převozů, klamné přepravní směry, kdo a kdy úkol provede, hlášení. Plán podepíše náčelník štábu a náčelník operačního oddělení. Schvaluje jej velitel. Součástí plánu je dále plán kontrol. Klamné přepravy se provádějí podle grafikonu dopravy a je nutno též při nich organizovat bojové zabezpečení podle plánu. K jejich řízení je možno vyčlenit operační skupinu, která rozpracuje úkoly pro svazky a orgány napodobující přepravu a disponuje maskovacími prostředky, bojovou technikou a železničními soupravami.

Operační maskování předpokládá nejužší součinnost operačního oddělení štábu frontu s ženijním náčelníkem a s železničními orgány vojenské dopravy.

b) Maskování a utajení přepravy plánují velitelé přepravovaných svazků (útvárů, jednotek) v součinnosti s orgány vojenské železniční dopravy. V bojovém nařízení pro maskování (utajení) je třeba uvést a) úkoly maskování cest, vojsk, bojové techniky, nakládacích stanic, převozů a vykládacích stanic, b) prostředky, c) lhůty provedení. Dále je třeba stanovit způsob kontroly. Přezkušovat stav maskování (utajení) možno pozemním i vzdušným pozorováním.

1. Operační maskování přepravy ve formě klamných železničních přeprav

Klamné přepravy provádí omezený počet osob jak v plánovacím štábu frontu, tak i z železničních orgánů. Přepřavované jednotky nesmějí vědět o klamně povaze přepravy. Klamné přepravy mají operační význam a mohou jej splnit jen tehdy, povedou-li nepřítele svým rázem a logičností opatření k pojení nesprávného, námi chtěného zámyslu.

Klamné přípravy železnic k přepravě

Zvlášť určení důstojníci vydávají rozkazy po linii maskovacích opatření železničním orgánům, zatím co skutečné orgány železnic připravují vozy a činí veškeré normální přípravy k přepravě vojsk. Vojska napodobují přípravy ubytováním částí důstojníků a mužstva v osadách blízko stanic, jednáním s železničními orgány a přípravou zákopů a maskování. Připravují se vozy a funkcionáři převozu tak, jako by šlo o skutečný převoz.

Klamné nakládání budou jednotky provádět v noci i ve dne v odpovídajících časech, s jistou dávkou neopatrnosti v dodržování maskování a kázně, což soustředí nepřítelovu pozornost a odvede ji od skutečných nakládacích prostorů. Bojová technika bude doplněna maketami a maskuje se. Dělostřelecké a tankové jednotky napodobují hluk motorů, vyježděné koleje se upravují.

PVO. je organizována v plném rozsahu. Následky bombardování se odstraňují normálními prostředky.

Klamné převozy

Budou vedeny po klamných přepravních směrech do takových vykládacích míst (prostorů), které svou odlehlostí od připravované operace uvedou nepřítele v omyl o směru hlavního úderu a k nesprávnému použití operačních záloh. Splnit tuto podmínku je možné jen na široké frontě klamné přepravy, t. j. nejméně na úseku frontu. Chování jednotek za přepravy se maskuje menší ukázněností (topení v kamnech, větší pohyb, otevřené dveře a p.). Cizím osobám, ani železničnímu personálu, nedoprovází-li vlak, nesmí být dovolen přístup ke klamným převozům. Proto je důležité důkladné střežení vlaku.

Klamné vykládání se provádí v noci při dodržování všech zásad pro volbu míst, časových norem a organizaci PVO jako u skutečného převozu. Světla, hluk a stopy napodobují skutečná bojová vozidla.

Při organizaci klamných přeprav se vypracovávají dokumenty jako ve skutečnosti, vedou se telefonické hovory, předvídá se úmyslná ztráta dokumentů a p. Je žádoucí, aby řídicí orgány železniční dopravy budily u cizího pozorovatele dojem zcela pravidelné a opravdové dopravy a nedali tak vyzvědačům možnost k nedůvěře a podezření z »nahrávání« jízdy vojenských vlaků.

2. Utajení přepravy vojsk po železnici

Utajení přepravy vyžaduje omezení počtu pracovníků, zjednodušení a omezení dokumentů a co největší využívání osobního styku a hlášení.

Utajení přepravy zahrnuje utajení příprav železnic, přesunu jednotek do nakládacích stanic, nakládání převozů, utajení převozů za jízdy a vykládání.

Železniční orgány dbají o utajení skutečných přeprav a naopak matou nepřátelské živly šířením klamných zpráv a činnosti. Vlakové soupravy se vystrojují na jiných stanicích. Hromadit soupravy ve stanicích je zakázáno. Nakládací (vykládací) pomůcky se maskují.

Přesun jednotek a jejich nakládání se provádí hlavně v noci. Stopy po vozidlech se zahlazují (na př. vzadu přivázanými strojy). Naložené převozy se ihned maskují, po příp. přikryjí plachtami (děla, tanky), prkny a p. Kontrolu maskování provádějí zvlášť určené hlídky.

Přivěšením prázdných vozů a lokomotivy na opačný konec vlaku lze někdy u nepřátelského letce vyvolat nesprávné hlášení o účelu a směru jízdy vlaků. Jinak se nepřátelské letectvo soustředí především na zjišťování tempa přepravy na směrech, podle něhož může usuzovat na objem a směr přepravy.

Během přepravy je třeba dodržovat všechna maskovací opatření (zastírat světla, nekouřit mezi dveřmi a p.). Při zastávkách musí být omezen pohyb osob. Hlídky nedovolí, aby se nepovolané osoby přibližovaly k vlaku. Vydávat stravu jednotlivcům není přípustno. Při dlouhých zastávkách se vlak odstaví a rozdělí po kolejích.

Jednotky se vykládají na menších stanicích a často na širé trati a zásadně v noci. Vyložené části převozu ihned opustí stanici a rozptýleně se přesunou do shromaždišť převozu.

Všechna opatření pro utajení skutečné přepravy vojsk po železnici se uplatňují a dodržují též při provádění klamných přeprav s úpravami a omezeními, která slouží zájmům a cíli klamných přeprav.

VII. POLITICKÉ ZABEZPEČENÍ PŘEPRAVY VOJSK PO ŽELEZNICI

Ráz hromadné přepravy a jejího technického provedení, bezpodmínečná nutnost jejího utajení, složitost činnosti vojsk v procesu jejich přepravy, spojená s dočasným rozdělením organických útvarů (svazků) na jednotlivé vlaky, vyžadují i pozorné přípravy po stránce politické. Velitel svazku je povinen vydat příslušné pokyny svému zástupci pro politické zabezpečení nastávající přepravy.

Na základě těchto pokynů zpracuje zástupce velitele pro politické věci *plán politického zabezpečení přepravy svazku po železnici*.

Cílem veškeré politické práce za přesunu vojsk po železnici bude zabezpečit včasný příchod vojsk v plné bojové pohotovosti do určeného prostoru.

Toho se dosahuje

- zabezpečením vysokého morálně politického stavu jednotek, pevnou vojenskou kázní, pořádkem, zachováváním vojenského tajemství a utajením přepravy, zvýšením bdělosti, dodržováním pravidel maskování a všech pravidel pro přepravu vojsk po železnici;
- politickým zabezpečením jednotlivých převozů;
- zabezpečením včasného stravování a v zimě ochranou vojáků před omrznutím;

- nabádáním vojáků k ošetřování zbraní, bojové techniky a materiálu;
- rozmístěním politických pracovníků do každého převozu;
- organizací nepřetržité politickovýchovné a kulturně masové práce po dobu přepravy.

Se zřetelem na specifické zvláštnosti přepravy vojsk po železnici je třeba volit i nejvhodnější metody a formy politické práce. Ty mohou být různé podle doby trvání přepravy a konkrétních podmínek na přepravních směrech.

Hlavní formou politické práce bude činnost agitátorů a funkcionářů stranických a mládežnických organizací s jednotlivci. Agitátoři v každém voze musí být v stálém styku se svým kolektivem, znát jeho nálady a působit na udržení vysokého morálního ducha vojáků, zejména za nepřátelského atomového napadení, k odvrácení paniky, zbabělosti a poklesu bojeschopnosti jednotky. Denně musí informovat zástupce velitele pro politické věci o stupni bojové a morálně politické připravenosti jednotek, o zjištěných zjevech porušení bdělosti, ostražitosti, pořádku, kázně, špatného zacházení se svěřenými zbraněmi a se železničním majetkem.

Podle doby trvání přepravy mohou být konány krátké aktivity a mítingy funkcionářů strany a ČSM, besedy, kolektivní čtení tisku, politické informace o vnitřní a mezinárodní situaci, o bojích našich vojsk a jejich úspěších, zábavy v každém voze za řízení agitátorů, vydávání nástěnek, bojových letáků pro celý převoz, bleskovek vyzývajících k bdělosti a ostražitosti, ke vzornému vykonávání služby anebo popularisujících příkladné činy a vzorné plnění úkolů jednotlivce a p.

K zesílení kulturní a politickoagitační masové práce mohou být organizovány HPS (politickou správou frontu) pojízdné vlaky-kluby, agitační vlaky a agitační střediska v místech, kde vlaky mají delší zdržení. V těchto zařízeních je možno pořádat besedy, přednášky, koncerty, filmová i divadelní představení, vystoupení uměleckých souborů a p.

Za přepravy vojsk po železnici stává se střediskem politickovýchovné práce a působení každý jednotlivý převoz, každý jednotlivý vlak. Proto správné zabezpečení převozů politickými pracovníky a jejich pomocníky-agitátory je hlavním úkolem politického zabezpečení přepravy svazku (útvary) po železnici.

VIII. MATERIÁLNÍ ZABEZPEČENÍ PŘEPRAVY VOJSK PO ŽELEZNICI

1. Cíl a úkoly materiálního zabezpečení přepravy vojsk po železnici

V polním řádu československé lidové armády v čl. 722 stojí: *»Za jakéhokoli způsobu přesunu musí vojska dorazit do stanoveného prostoru včas a v úplné bojové pohotovosti.«* Materiální zabezpečení přepravy po železnici může význačnou a podstatnou měrou přispět k tomu, aby přepravovaná vojska byla schopna pohotově plnit bojové úkoly. Otázka materiálního zabezpečení vojenských přeprav po železnici musí být posuzována především s hlediska velkých přepravních vzdáleností.

Materiální zabezpečení vojsk při přepravě po železnici zahrnuje tyto úkoly:

- zabezpečení teplou stravou;
- zásobování potravinami k přípravě teplé stravy a suchou stravou;
- zásobování vodou pitnou, k mytí, k deaktivaci a hygienické očištění;
- zabezpečení palivem a svítivem;
- doplňování zásob převozů (jako zvláštní případ).

V podstatě jde o stravování přepravovaných osob, protože jiné druhy zásobování (munice, PHM, ženijním materiálem atd.) vzhledem k malé spotřebě za jízdy nebude nutno zabezpečovat. Výjimkou může být spotřeba protiletadlové munice. K tomu účelu mohou být zvýšeny pohyblivé zásoby u převozů vzhledem na trvání přepravy a na vzdušnou situaci. Případná úhrada spotřeby jiných zásob je možná z pohyblivých zásob všech druhů, kterými mají být přepravovaná vojska zabezpečena podle čl. 770 Polního řádu československé lidové armády.

Z ustanovení tohoto článku nutno vycházet i při zabezpečení stravování. Přeprava po železnici musí být podle toho zabezpečena cestovní zásobou potravin i zásobou potravin potřebných po vyložení v množství stanoveném starším náčelníkem.

2. Stravování za přepravy po železnici

Zabezpečení stravování za přepravy po železnici může být provedeno péčí

- přepravovaných vojsk vařením za přepravy, nebo vydáním suché stravy;
- vojenských stravovacích stanic a vlaků výdejem teplé stravy;
- nádražními restauracemi přípravou teplé stravy pro menší skupiny osob.

a) Stravování z polních kuchyní převozů

Tento poměrně jednoduchý způsob stravování bývá zpravidla při přepravě organických svazků, útvarů a jednotek, které mají ve výbavě polní kuchyně. Výhoda tohoto způsobu je v tom, že strava je pohotově připravována, příprava je málo závislá na podmínkách mimo převoz, vydávání stravy je organizačně snadnější, než při vyžadování stravy ze stravovacích stanic. Zvláště za možného napadení atomovými zbraněmi umožňuje pružné řešení vydávání stravy přepravovaným osobám.

Starší náčelník v součinnosti s týlovými orgány musí ve směrnících nebo v rozkaze pro přepravu stanovit výšku zásob proviantu pro přepravu, způsob, pořadí a dobu odběru. Důležité je to zvláště při hromadných přepravách, kdy příslušné zásoby potravin musí zabezpečit proviantní oddělení vojenského okruhu (v zápolí) nebo oddělení proviantního zásobování frontu (armády) v poli.

Po zásazích pozemního nebo vzdušného nepřítele dojde v průběhu válečných přeprav po železnici často k menším anebo delším zdržením a poruchám v dopravě. Z toho vyplývá, že převozy musí být z místa vypravení zabezpečeny nejen potravinami běžné potřeby na vypočítanou dobu přepravy, nýbrž i cestovní zásobou pro případ zdržení a na první dny po vyložení za soustředění převozů ve vykládacím prostoru.

Potravinu běžné potřeby, určené k vaření v polních kuchyních, vydávají se na místě vypravení převozu podle počtu stravovaných a podle příslušné normy na celou dobu mimo chléb a maso. Chléb se vydává na 5 dní, maso v létě na 2—3 dny, v zimě na celou cestu.

Cestovní zásoba se vydává podle týchž norem v létě na 5 dní, v zimě na 10 dní. Při určování výšky cestovní zásoby je třeba vycházet z celkové přepravní vzdálenosti a nepřátelské (zejména vzdušné) situace.

Velikost zásob pro dobu soustředění převozu ve vykládacím prostoru závisí na době soustřeďování a na tom, kdy převezme zásobovací péči velitelství, v jehož podřízenost přepravovaná vojska přicházejí.

Za přepravy může dojít k radioaktivnímu zamoření. Proto musí být potraviny chráněny vhodnými obaly, uloženy zásadně v krytých vozech s možností úplného uzavření při atomovém nebezpečí. Opatření k ochraně potravin musí být součástí celkového plánu PAO převozu.

Výdej stravy za přepravy je třeba provádět s hlediska podmínek možného použití atomových zbraní. V nových podmínkách půjde více než dosud o rychlost přepravy. Proto musí být výdej stravy dobře organizován a proveden v plánovaném zdržení vlaku. Místo a dobu výdeje stravy určují orgány vojenské dopravy na dráze. V nových podmínkách se má strava vydávat na předuzlové stanici, anebo na některé mezilehlé stanici. Bude-li výdej stravy organizován na mezilehlých stanicích, kde bude vlak stát jen z provozních a technických důvodů kratší dobu, je třeba učinit taková opatření, aby výdej stravy nepřesahoval 30 minut.

b) Vojenské stravovací stanice

Při přepravách na velké vzdálenosti trvajících více než 5 dní, je nutno doplňovat převozy s vlastním vařením chlebem a masem. Tento úkol i zabezpečení stravování neorganických jednotek, které nemají polní kuchyně na vaření, plní vojenské stravovací stanice.

Vojenské stravovací stanice jsou organicky přičleněny k orgánům vojenské dopravy a jsou materiálně vybavovány již v míru. Rozlišují se dva druhy stanic: stálé a pohyblivé. Pohyblivými stravovacími stanicemi rozumíme vojenské stravovací vlaky.

Zřizování stravovacích stanic na železničních uzlech dnešním bojovým podmínkám nevyhovuje. Hromadění zásob, investice do zařízení a zásobování hromadných převozů na takovýchto místech při nepřátelském zásahu může mít za následek značné ztráty. Výhoda, kterou poskytovaly svým umístěním na uzlových stanicích tím, že současně mohly pružně zabezpečovat převozy na všech přepravních směrech v uzlu se sbíhajících, musí být nahrazena jiným způsobem. Stravovací stanice nutno přemístit na méně důležité uzlové železniční stanice nebo na mezilehlé stanice s dostatečným kolejovým rozvinutím, s odstavnými kolejemi, s vlečkovými kolejemi a s možností využít co nejvíce budov ve stanici nebo v jejím prostoru. Souběžně přepravní tratě musí být vybaveny samostatnými stravovacími stanicemi. Příčné přepravní tratě možno zabezpečit umístěním oddělení stravovacích stanic na bezpečnostní vzdálenost (asi 10 km) od uzlových stanic.

Hlavním úkolem stravovacích stanic je zabezpečit převozy jedenkrát denně teplou stravou. Průměrným denním výkonem přepravy (600 km za 24 hodin) je dána vzájemná vzdálenost stravovacích stanic. Na před-

vidaných tratích hromadné přepravy a v nových podmínkách pro větší možnosti zdržení přepravy vlivem nepřátelského zásahu, jeví se potřeba zkrátit vzdálenosti mezi stravovacími stanicemi průměrně na 400 km.

Zásadně bude účelnější organisovat na přepravních tratích několik stravovacích stanic s menší kapacitou, přibližně pro jednorázový výdej teplé stravy 700 až 800 dávek. Výhodou tohoto způsobu členění stravovacích stanic by byla rychlejší obsluha přepravovaných vojsk, nehromadění převozů a velkých zásob na jedné stanici, využití staničních stravovacích zařízení a budov. I přes nevýhody, jako ztížené doplňování zásob, ztížení velení a evidence, částečné zvýšení počtu personálu, je tento způsob výhodnější.

c) Vojenské stravovací vlaky

Nutnost rychlé změny přepravních směrů z důvodů operačních a pro přerušení trati nepřátelským zásahem vede k rozsáhlému uplatnění vojenských stravovacích vlaků. S nimi je možno provádět široký manévr a přemísťovat je na směry, kde je toho třeba, v čemž tkví jejich hlavní význam.

Rozmístění stravovacích vlaků na železniční síti nutno provádět tak, aby obsluhovaným převozům mohla být vydána alespoň jedenkrát denně teplá strava na stanoveném přepravním směru. Počet vojenských stravovacích vlaků je závislý na jejich kapacitě a na tempu převozů na přepravním směru. Nutnost zabezpečit jimi několik souběžných přepravních směrů současně bude záviset též na tempu přepravy na jednotlivých směrech. Dále to bude záležet na uspořádání železniční sítě, hlavně do jaké míry umožňuje rychlý manévr stravovacími vlaky. »Domovskou« stanicí stravovacího vlaku je třeba volit tak, aby byl umožněn manévr na různé přepravní směry. Pro zabezpečení příčných směrů je nejvýhodnější umístění na předuzlových stanicích, z kterých je možný výjezd na potřebný směr objížděnou uzlové stanice.

Při vybavení mechanizačními prostředky k přípravě stravy může stravovací vlak dosáhnout kapacity 3000 jednorázových dávek teplé stravy za 24 hodin.

Důležitou otázkou je organisace odběru stravy a potravin. Nejčastější a nejrychlejší způsob je přisunout stravu přímo k stojícím převozům v nádobách (thermosech, vědrech). Také pro případ, bude-li nutno přisunout stravu na jinou stanici, než kde stravovací vlak stojí, je výhodné přičlenit organizačně ke stravovacímu vlaku motorovou dresinu, která by mohla pohotově přisunout stravu na bližší i vzdálenější místo v thermosech, vydat stravu a vrátit se, podle pokynů orgánů vojenské dopravy.

d) Stravování v nádražních restauracích

Vojenské osoby mohou být stravovány v nádražních restauracích na základě úmluvy hlavního týlu prostřednictvím ministerstva vnitřního obchodu, kterému restaurace podléhají. Restaurace vaří z potravin dodaných sklady okruhů, frontů na 14 dní po předložení výkazu skutečně spotřebovaných potravin, potvrzeného vojenským správcem železniční stanice (úseku).

Víc osob než 100 nemůže z restaurací vyžadovat současné vydání teplé stravy. Skupiny do 50 osob mohou být obslouženy bez předběžného

ohlášení. Strava musí být připravována podle rozvrhu potravin potvrzeného vojenským správcem železniční stanice (úseku).

Tento způsob stravování se však nedá dost dobře kontrolovat. Lépe je, kde je toho třeba, využívat oddělení vojenských stravovacích stanic.

3. Zásobování studenou a horkou vodou

Přeppravovaná vojska potřebují vodu k pití, k přípravě stravy, k umývání, k napájení koní a v nových podmínkách boje pro hygienickou očistu a desaktivaci vlakové soupravy a přeppravované bojové techniky.

Důležitá je otázka zásobování pitnou vodou, a proto musí být při plánování a organisování přepravy po železnici zvlášť zkoumána.

Na nakládacích (vykládacích) stanicích, nejlépe však přímo na nakládacích (vykládacích) místech, má být možnost odběru pitné vody. Přeppravovaná vojska dostanou potřebné informace o zásobování vodou od správce železničního úseku (stanice) nebo od náčelníka stanice.

Převozy musí vzít sebou vodu do kotlů kuchyní na místě vypravení minimálně pro jedno vaření. Zásoba vody na vaření se veze v kuchyňském voze v gumových vácích anebo ve voznici (cisterně) umístěné poblíž kuchyňského vozu. Nádoby na vodu (vaky, voznice, cisterny) by měly být ve výbavě vojsk s takovým obsahem, aby zabezpečily 8 až 10 hl denní spotřeby vody za přepravy (pro střelecký prapor).

V nutném případě by mohlo být této zásoby vody použito i k částečné hygienické očiště a desaktivaci. Zásoba vody v polních lahvích k tomuto účelu nestačí. Náčelníci převozu se musí postarat o to, aby všechny nádoby, které má jednotka, byly naplněny vodou.

Dostatečná zásoba vody k částečné hygienické očiště a desaktivaci by byla nejvýhodněji zabezpečena, kdyby železniční správa vybavovala vozy určené k přepravě osob kromě normální přenosnou výbavou ještě uzavíratelnými pevnými nádobami (stolitrovými). Odpovědnými za zásobování přistavené vlakové soupravy vodou by byli vojenští správcové železničních úseků.

K částečné desaktivaci zamořené vlakové soupravy a bojové techniky může dojít už za přepravy. Vodu (pod tlakem) může poskytnout vlaková lokomotiva. Spotřeba vody na 1 vůz 0,3—0,4 m³ jako při zdravotnické přípravě soupravy. Na místě, nebo v blízkosti částečné hygienické očišty a desaktivace však musí být možnost doplnění tendru lokomotivy vodou.

Odběr vody na dráze musí být přeppravovanými vojsky v součinnosti s traťovými orgány vojenské dopravy pečlivě organisován. Délka zdržení vlaku pro odběr vody závisí na připravenosti a organisovanosti odběru a na výkonnosti vodního zdroje (studně, hydrantů, pumpy, kádě atd.) a má být nejméně 15 minut.

Zvláštní pozornost je třeba za války věnovat zdravotní nezávadnosti vody. Orgány vojenské dopravy musí po této stránce organisovat průzkum vody v součinnosti se zdravotnickou službou na železnici nebo se zdravotnickou službou okruhů, frontů (po případě armád). To platí i pro zjištění nezávadnosti vody při napadení atomovými, radioaktivními, chemickými a biologickými bojovými prostředky. Po této stránce mohou nejlépe vyhovovat jako zásobníky vody podzemní nádrže, t. zv. vodní akumulátory. V jedné nádrži je voda, v druhé nádrži stlačený vzduch,

pomocí něhož je uskutečňován výtlak vody. Při odčerpávání vody se tlak vzduchu zmenšuje, ale současným přítokem vody z vodního zdroje dochází k udržování potřebného tlaku stlačeného vzduchu.

Použití závadné vody může mít rozšířením nákazy hromadného onemocnění pro armádu nejen v poli, nýbrž i v zápolí nedozírné následky. Proto bylo a je na sovětských železnicích prováděno zásobování horkou nebo převařenou chladnou vodou. V nakládacích (vykládacích) prostorech a na železničních stanicích se budují stálé nebo improvizované ohřívače vody (kipjatilniky).

Od takového zařízení se požaduje kapacita až 1600 l horké vody za hodinu. Pro studenou převařenou vodu v množství 250 l na převoz mají být na nakládacím místě sudy. Za jízdy se počítá spotřeba 400 až 500 l horké vody denně na převoz (1,5 l na 2 osoby). Horká voda se spotřebuje přepravovanými vojsky nejvíce na přípravu čaje.

Nutnost zřizovat ohřívače vody i na našich železnicích vyplývá ze všeobecně zhoršených hygienických poměrů za války a z možnosti záškodnických zásahů nepříteli biologickými prostředky. Zabezpečení přepravy sovětských vojsk, u kterých je značná spotřeba čaje zvykem, po našich železnicích, vyvolává rovněž nutnost zřizovat ohřívače vody. Bude proto účelné řešit u nás otázku zabezpečení horkou vodou včasnou přípravou improvizovaných ohřívačů.

4. Zásobování palivem a svítivem

Zásobovat přepravovaná vojska palivem a svítivem je povinností železniční správy. Železnice musí k tomu účelu udržovat zásoby ve výši podle požadavků vojenské správy a na místech, která určují orgány vojenské dopravy.

Vojenský správce železničního úseku (stanice) nebo náčelník stanice je povinen vyhovět odůvodněnému požadavku náčelníka převozu na výdej dřeva (uhlí) a svíček a stanovit místo a způsob odběru.

Spotřeba dřeva na vaření není stanovena a vydává se podle skutečné potřeby. Na vytápění se denně vydává 0,15 m³ dřeva rozštípaného a rozřezaného na kusy dlouhé nejvíce 20 cm.

Svítivo se vydává jen na tratích, na kterých není nařízeno světelné maskování. Jeden kilogram svíček se počítá na 90 hodin.

5. Doplnování zásobami za přepravy

Za války je nutno ještě rozhodněji než v míru bojovat proti ne hospodárnosti přepravy, zejména proti t. zv. vstřičné přepravě. Z toho důvodu mohou nastat případy, kdy převozy s organickými jednotkami a doplňky budou různým materiálem, výstrojem a výzbrojí doplněny během přepravy, neboť by bylo ne hospodárné přisunovat materiál, zvláště na velkou vzdálenost, z výroby nebo ze skladů na místo nakládání převozů.

Podle rozkazu zásobovacích orgánů ministerstva národní obrany organizují se na některých stanicích speciální sklady nebo se určují k doplňování převozů zásobami sklady okruhů nebo frontů blízko železničních stanic. Velitel přepravovaného svazku, útvaru, náčelník převozu a orgány

vojenské dopravy musí být s rozkazem o doplnění zásob za přepravy včas obeznámeni.

K organisování zvláštních skladů mají být voleny takové mezilehlé stanice, které svou výkonností umožňují zastavení vlaků na delší čas, mají v blízkosti dostatek skladového prostoru a maskovací podmínky. Ze skladů okruhů (frontů) blízkých železniční stanici se materiál přisunuje na stanici péčí náčelníků skladů nebo náčelníka převozu, má-li k tomu dopravní prostředky. Výhodným místem pro přejímání materiálu budou vlečky místních závodů.

Úspěšná organisace doplnění převozů zásobami je závislá na součinnosti traťových orgánů vojenské dopravy, především s náčelníky skladů v otázce přípravy a pohotovosti materiálu k odevzdání na stanici (nebo ve skladu), a potom s náčelníkem převozu v otázce informování o způsobu odběru (doba, místo odběru, způsob přisunu a nakládání).

Při plnění úkolů materiálního zabezpečení přepravy vojsk po železnici jsou zúčastněny velitelské orgány přepravovaných vojsk, orgány vojenské železniční dopravy a orgány ministerstva dopravy na příslušném přepravním směru. Je proto nejtěsnější vzájemná součinnost těchto složek základním předpokladem úspěšného provedení přepravy vojsk po železnici po stránce materiální.

IX. ZÁVĚR

Sovětské zkušenosti z Veliké vlastenecké války nás učí, že ani soustavné útoky nepřátelského letectva nejsou s to likvidovat dopravní systém železnic, jestliže vojska jsou dobře vyškolená a velitelé a štáby plní své povinnosti. Atomové zbraně mohou sice mít částečný vliv na přepravu vojsk po železnici, avšak samy o sobě nemohou být univerzálním a rozhodujícím prostředkem totálního zničení železničního systému. Železnice i v budoucnu pro svou rychlost, masový ráz a levnost provozu budou mít veliký význam při operačních přepravách vojsk na velké vzdálenosti.

Úspěchu v přepravě vojsk po železnici se dosáhne organisací a důsledně náročným prosazováním těchto základních opatření:

- utajením přepravy a činnosti vojsk (hlavně využívat noci);
- zákazem hromadění vojsk v nakládacích (vykládacích) prostorech;
- využíváním většího počtu přepravních směrů, stanic a širé trati a zabezpečením záložních prostorů, rozptýlením sestavy;
- hojným využíváním přirozené členitosti terénu ke skrytí a ukrytí vojsk;
- organisací všestranného bojového zabezpečení s důrazem na PVO, PAO a PCHO;
- důkladným vyškolením, účelnou a rychlou organisací práce velitelů a štábů a železniční přípravou vojsk;
- mechanisací prací (nakládání, vykládání, hloubení okopů);
- prováděním maskování a operačního maskování v součinnosti operačních oddělení štábů a ženijních náčelníků s železničními orgány vojenské dopravy;

- plánováním a prováděním klamných přeprav ve velkém rozsahu, přísně centralisovaně na stupni frontu;
- organizací a prováděním neustálého průzkumu, pozorování a hlášení, i opatření na odstranění následků atomového napadení;
- zabezpečením vysokého morálně politického stavu přepravovaných vojsk;
- materiálně technickým zabezpečením převozů.

Tato opatření, uskutečňovaná iniciativními a rozhodnými veliteli a náčelníky ve stálé a nejtěsnější součinnosti s vojenskými železničními orgány, které si po vzoru sovětských železničářů plně osvojily nejmodernější formy dopravy (tvrdé zabezpečení plynulosti dálkové přepravy — »zelená ulice«), nám zaručují spolehlivost železniční vojenské přepravy a přivedení vojsk do nového prostoru činnosti včas a v plné bojové pohotovosti.

POUŽITÍ ORGANICKÝCH PROSTŘEDKŮ PŘI PROTILETADLOVÉ DĚLOSTŘELECKÉ OBRANĚ ŽELEZNIČNÍ PŘEPRAVY STŘELECKÉHO PLUKU

Major A. Petříček, nadporučík J. Rybníček

O B S A H

1. Úvod.
2. Všeobecně o přepravě střeleckého pluku — zásady rozmístění prostředků protiletadlové dělostřelecké obrany.
3. Možnosti letectva nepřítele a jeho možná taktika při provádění ztečí na převozy vojsk.
4. Zásady protiletadlové dělostřelecké obrany přepravy po železnici.
5. Možnosti prostředků protiletadlové dělostřelecké obrany střeleckého pluku.
6. Organizace protiletadlové dělostřelecké obrany přepravy střeleckého pluku.
7. Organizace pozorování, spojení a velení.
8. Vedení palby.
9. Závěr.

1. Úvod

Přes to, že dnes jsou všechny druhy vojsk plně mechanisovány a motorisovány a vojska jsou způsobilá provádět přesuny z jedné míst do druhých svými vlastními prostředky, nelze počítat s tím, že by klesl význam takového prostředku přepravy, jako je železniční doprava. Železniční doprava je nejekonomičtější ze všech druhů dopravy a za válečného konfliktu budou ji vojska plně využívat, zejména půjde-li o přepravu na větší vzdálenosti.

Protože železniční převozy budou cílem úderů nepřátelského letectva, a to především bombardovacích stíhacích letounů a lehkých bombardovacích letounů působících z přízemních a malých výšek, nabývá mimořádného významu protiletadlová dělostřelecká obrana těchto převozu.

2. Všeobecně o přepravě střeleckého pluku — zásady rozmístění prostředků protiletadlové dělostřelecké obrany

Pro nakládání střeleckého pluku bývá zpravidla plánována jedna nakládací stanice. Při nakládání střeleckého pluku do vojenských vlaků bude nutno využít organických protiletadlových dělostřeleckých prostředků k protiletadlové dělostřelecké obraně nakládací stanice podle platných zásad.

Současná organisace střeleckého pluku vyžaduje, aby jeho přeprava z jednoho místa do druhého byla provedena v pěti vojenských vlacích, bereme-li za základ, že jeden vlak nemá překročit hodnotu 110 náprav.

K přepravě střeleckých praporů je třeba jednoho vlaku na každý střelecký prapor, t. j. celkem tří vojenských vlaků. Na plukovní jednotky, velitelství a týlová zařízení pluku je třeba celkem dvou vojenských vlaků.

Příklad možného rozmístění:

- a) velitelství, baterie samohybných děl a týlová zařízení — celkem 80 náprav (asi 500 m);
- b) ostatní plukovní jednotky — celkem 100 náprav (asi 600 m).

Z dosavadní organisace protiletadlových dělostřeleckých prostředků vyplývá zásada jejich rozmístění.

U střeleckého pluku mohou být tyto prostředky:

- protiletadlový dělostřelecký oddíl ve složení: 1 baterie 30mm PLdvK vz. 53 o dvou četách po třech kanonech;
- 1 baterie 14,5mm PL 4kul. o třech četách po dvou kulometech.

U střeleckého praporu:

- protiletadlová rota o dvou četách po čtyřech 14,5mm PL 2kul.

Tato organisace umožňuje následující řešení:

- a) Každý střelecký prapor si bude bránit svůj převoz organickou protiletadlovou rotou.

b) Plukovního protiletadlového dělostřeleckého oddílu využít k protiletadlové dělostřelecké obraně převozu plukovních jednotek.

Jak provést rozmístění protiletadlového oddílu na dva vojenské vlaky, bude řešeno v další části článku.

Typy železničních vozů, vhodné pro použití 30 mm PLdvK.

Ze současného železničního parku lze použít těchto typů vozů pro umístění 30mm PLdvK:

Druh vozu	Vd	Vtd	Vtdr
délka (v m)	10,1	10	11,5
šířka (v m)	2,6	2,6	2,7
výška bočnice (v m) . . .	1	1	1,1

Vozy plošinové nelze brát v úvahu vzhledem k nebezpečí pro obsluhu při bojové činnosti u kanonu. V krajním případě lze jich využít s improvirovaným zábradlím zřízeným místo bočnic. Uvedené typy vozů plně vyhovují a zabezpečují jakýkoli druh bojové činnosti obsluhy.

3. Možnosti letectva nepřítele a jeho možná taktika při provádění ztečí na převozy vojsk

a) Průzkumné letectvo

Nutno počítat s tím, že průzkum činnosti našich vojsk budou provádět všechny druhy letectva, zejména po splnění bojového úkolu. Proti speciálně vyslanému vzdušnému průzkumu s cílem zjišťovat přesuny našich vojsk nebudou moci protiletadlové dělostřelecké prostředky střeleckého pluku účinně zasáhnout vzhledem k větším výškám, z kterých bývá tento průzkum prováděn.

b) Bombardovací letectvo

Úkol provádět zteče na zjištěné převozy budou plnit hlavně nepřátelské bombardovací stíhací letouny.

Přesto však je nutno předpokládat, že i na cíle takových rozměrů, jako je vlak, budou provádět zteče bombardovací letouny. Ze zkušeností v Koreji je známo, že zejména skupiny lehkých bombardovacích letounů napadaly cíle tohoto rázu.

Ke zteči na vlak přecházejí buď

1. z vodorovného letu v sestavě »stupňovitě vzad« rovnoběžně se směrem jízdy (obr. 1, a) nebo

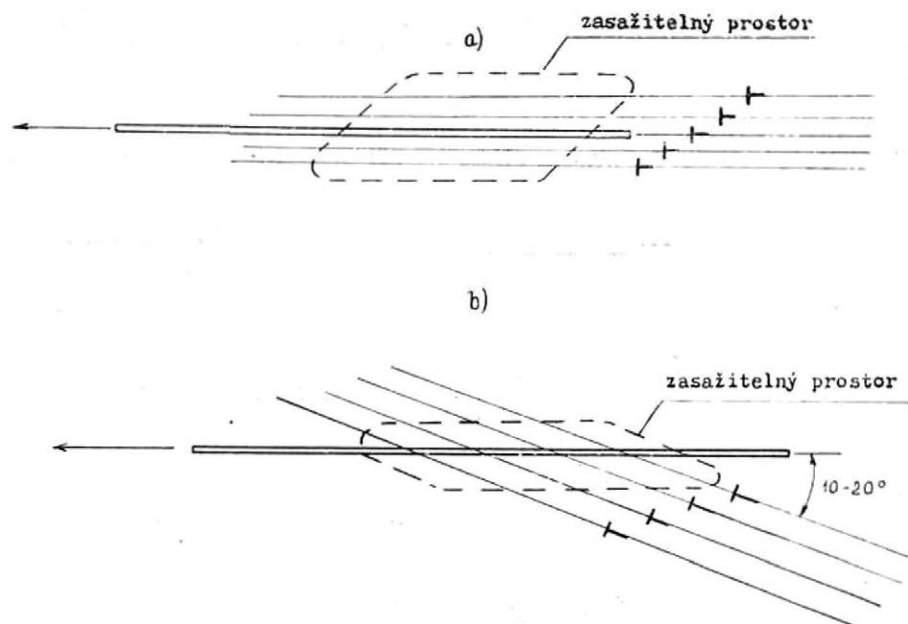
2. z vodorovného letu v sestavě »stupňovitě vzad« šikmo ke směru jízdy pod úhlem 10 až 20° (obr. 1, b). Tento způsob zteče bývá nejčastější vzhledem k pravděpodobnosti zásahu.

Použití těchto forem zteče bombardovacím letectvem vyplývá z pravděpodobné úchylky dohozu pum.

Pravděpodobnost zásahu do cíle takových rozměrů, jako je vlak o šířce 3 m, je vzhledem k úchylce dohozu velmi malá. Proto se letouny seskupují do takové sestavy, aby se rozptyl jednoho vyrovnával rozptylem druhého a aby tak pravděpodobnost zásahu podstatně stoupla (obr. 1).

c) Stíhací a bombardovací stíhací letouny nepřítel

Bombardovací stíhací letouny budou oním druhem letectva, od něhož lze nejpravděpodobněji očekávat úder na přesuny a přepravy všech druhů. Takticko-technické vlastnosti bombardovacích stíhacích letounů zaručují, že ze všech druhů letectva nejúspěšněji splní úkol, pokud jde



Obr. 1. Schema zteče lehkých bombardérů na vlak z vodorovného letu

a) sestava »stupňovitě vzad« rovnoběžně se směrem jízdy;

b) sestava »stupňovitě vzad« šikmo ke směru jízdy (častější případ)

o ničení železničních převozu. Bombardovací stíhací letouny mohou zpravidla plnit úkol třemi způsoby:

- a) z vodorovného letu,
- b) ze šikmého letu nebo
- c) ze střemhlavého letu.

Zteče z vodorovného letu jsou málo pravděpodobné vzhledem k velké nepřesnosti bombardování z vodorovného letu při velkých rychlostech. Byly názory, že větší počet bombardovacích stíhacích letounů může plnit úkol jen při vodorovném letu. Zkušenosti ukázaly opak. Zteče na proudy tanků nebo přesunovaných vojsk byly prováděny současně až letkou bombardovacích stíhacích letounů a byly prováděny ze šikmého letu.

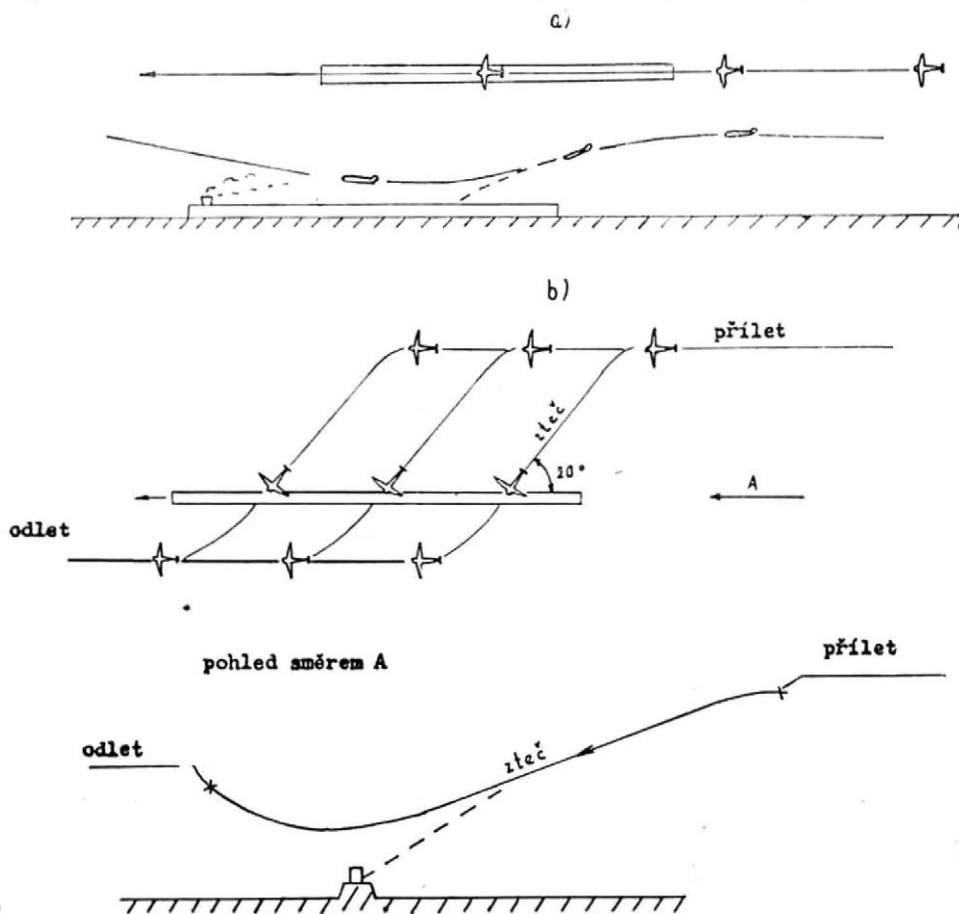
Skupiny letounů plnily úkol nejčastěji tak, že se s využitím terénu nenadále přiblížily k cíli, pak prudce nabraly výšku a rovnoběžně se směrem jízdy vlaku v sestavě »proud« napadaly cíl ze šikmého letu.

Vzdálenosti mezi jednotlivými letouny byly voleny tak, aby palbou zadního letounu nebyl zasažen přední letoun (obr. 2, a).

Druhý, častěji se vyskytující způsob zteče je tento:

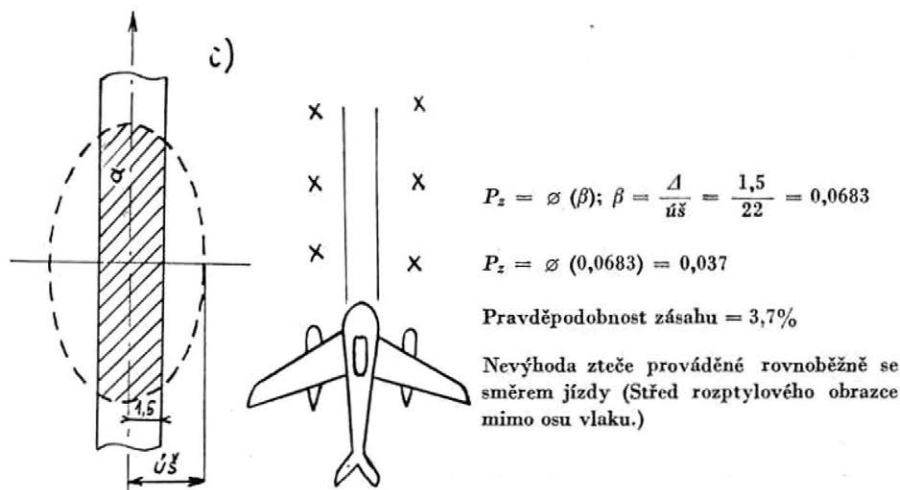
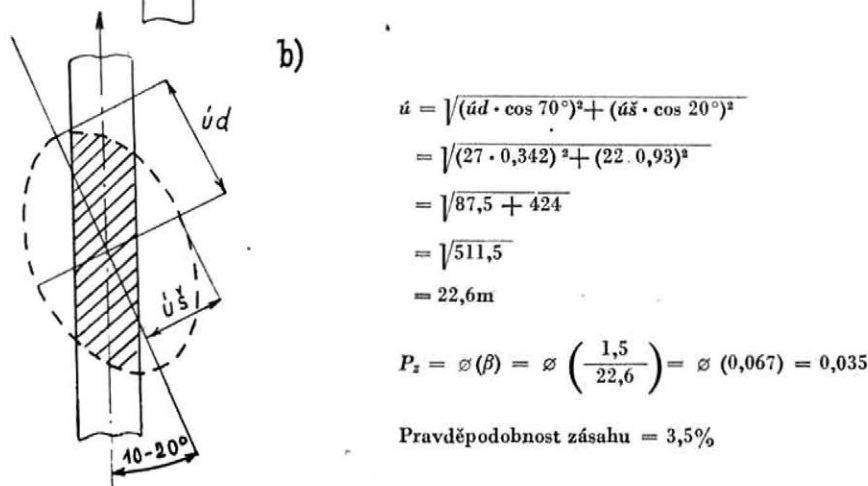
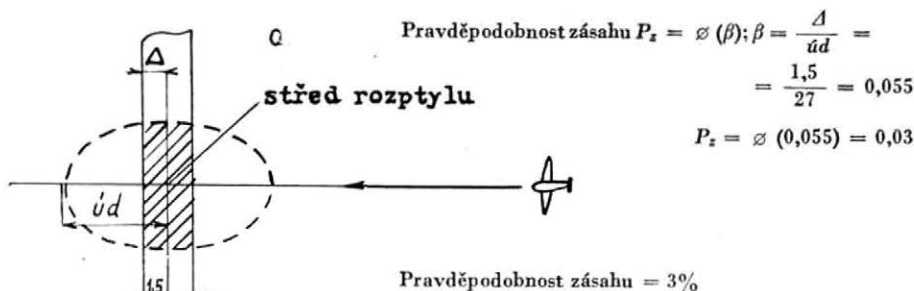
Skupina letounů se přiblíží v sestavě »proud« rovnoběžně se směrem jízdy v určité vzdálenosti od vlaku, potom se stočí a s boku v sestavě »na úrovni« ničí cíl pumami, raketami a palubními zbraněmi. Při tom směr letu svírá se směrem jízdy úhel až 20° (obr. 2, b). Názory, že theorie zteče na úzké podélné cíle pod úhlem 10 až 20° k jejich podélné ose jsou zastaralé, neodpovídají skutečnosti.

Nejmenší pravděpodobnost zásahu je při zteči prováděné kolmo na směr jízdy. Při zteči prováděné rovnoběžně se směrem jízdy je pravděpodobnost zásahu asi o 0,2% větší než při zteči prováděné pod úhlem



Obr. 2. Zteč skupiny bombardovacích stíhačů na vlak

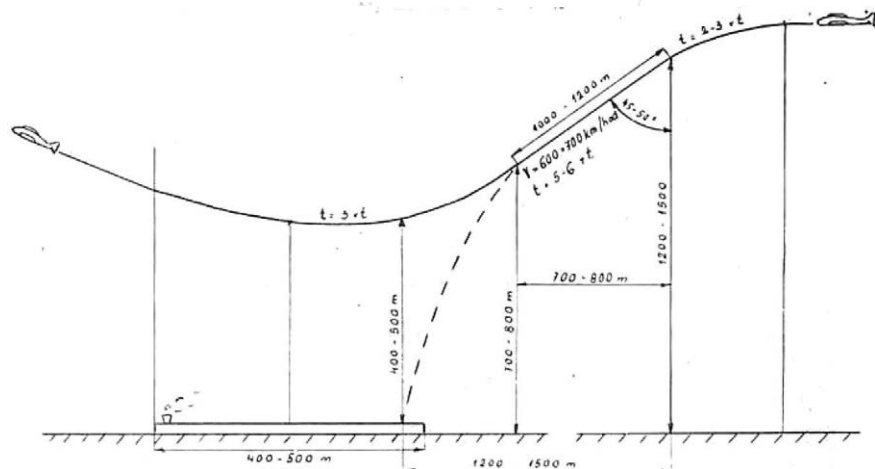
- a) podél osy od zadu — sestava »proud«
b) s boku — sestava »na úrovni«



Obr. 3. Výhody a nevýhody jednotlivých způsobů zteče

- a) kolmo ke směru jízdy
- b) šikmo ke směru jízdy pod úhlem 10° až 20°
- c) rovnoběžně se směrem jízdy

20°. Z toho by vyplýval závěr, že nejvýhodnější forma zteče je skutečně rovnoběžně se směrem jízdy. Bylo by to pravda v tom případě, kdyby se letci podařilo zamířit tak přesně, že by střed rozptylového obrazce ztotožnil s podélnou osou vlaku. Těchto ideálních podmínek se však nepřátelskému letci podaří málokdy dosáhnout. Dále je nutno vzít v úvahu tu skutečnost, že rakety a palubní zbraně jsou umístěny mimo osu letou-



Obr. 4. Schema zteče bombardovacího stíhače na vojenský vlak
(Celková doba v okruhu účinnosti 30mm PLdvK = 15 až 20 vt.)

nu, představovanou jeho trupem, takže výsledek zteče pak s největší pravděpodobností skončí tak, že podélná osa rozptylového obrazce jde sice rovnoběžně s osou vlaku, avšak stranou od něho (obr. 3).

Závěrem: Jednou ze základních forem zteče bombardovacího stíhacího letounu na cíle úzkých a dlouhých rozměrů je, že letoun využije přízemního letu a po zjištění cíle provede manévr záležející v tom, že nabere výšku asi 2000 m a přejde do střemhlavého letu pod úhlem 45 až 60°, při čemž zaměřuje na cíl pod úhlem 10 až 20° k podélné ose cíle (obr. 4). Po shoení pum ve výšce 600 až 800 m přejde do vodorovného letu a snaží se co nejrychleji uniknout z dosahu protiletadlových dělostřeleckých prostředků. Pak provádí manévr k nové zteči, při níž používá raket a palubních zbraní.

Základní forma zteče v noci zůstává v podstatě stejná. Zteče zpravidla provádějí dvojice letounů tak, že první letoun cíl osvětlí (dobu osvětlení asi 4 min.) a druhý letoun provede zteč; poté letoun, který cíl osvětlil, sestupuje na spirále tak, aby při zakončení této spirály přešel do polohy výhodné k provedení zteče.

Uvedené možnosti letectva nepřítele a jeho možná taktika při provádění ztečí na převozy vojsk nejsou samozřejmě vyčerpávající. V článku jsou uvedeny jen základní formy taktiky nepřátelského letectva, avšak jsou i jiné způsoby činnosti nepřátelského letectva při napadání vojenských vlaků, které se v současné době u nepřítele nacvičují.

4. Zásady protiletadlové dělostřelecké obrany přepravy po železnici

Na protiletadlovou dělostřeleckou obranu přepravy po železnici nelze klást stejné nároky jako na protiletadlovou dělostřeleckou obranu přesunu. Odlišnost vyplývá právě ze způsobu přepravy. Kdežto u přesunu lze využít všech organických protiletadlových dělostřeleckých prostředků střeleckých a mechanisovaných svazků a ty navíc zesílit, u protiletadlové dělostřelecké obrany přepravy po železnici se možnost využití těchto prostředků zužuje jen na organické protiletadlové dělostřelecké prostředky střeleckých a mechanisovaných pluků a praporů.

Čl. 393 předpisu PL-I-4 říká: »Protiletadlovou dělostřeleckou obranu vojenských vlaků s vojsky během přepravy uskutečňují jednotky malorážního protiletadlového dělostřelectva a velkorážních protiletadlových kulometů přepravovaných vojsk. Materiál a obsluhy určených jednotek se rozmísťují ve vojenském vlaku na otevřených vagonech v pohotovosti k vedení palby.« Článek je rozveden v další části pojednání.

Vojenské vlaky pro doplnění početních stavů, bojové techniky, jakož i vlaky s důležitými náklady a zdravotnické vlaky chrání speciální pohyblivé protiletadlové dělostřelecké jednotky, které jsou včleňovány do železničních převozů. Při nedostatku organických protiletadlových dělostřeleckých prostředků u vojsk, může být těchto jednotek v jednotlivých případech použito k obraně vojenských vlaků. Kromě toho je protiletadlová dělostřelecká obrana vojenských vlaků během přepravy prováděna také protiletadlovým dělostřelectvem bránícím stanice, železniční uzly, mosty, tunely a nejcitlivější mezistaniční úseky trati. Předmětem tohoto článku je vyřešit protiletadlovou dělostřeleckou obranu přepravy střeleckého pluku při použití organických protiletadlových dělostřeleckých prostředků.

5. Možnosti prostředků protiletadlové dělostřelecké obrany střeleckého (mechanisovaného) pluku

Střelecký (mechanisovaný) pluk má 6 kusů 30mm PLdvK vz. 53. Aby byly zabezpečeny oba vlaky s jednotkami pluku, je třeba umístit na každém vlaku četu o 3 kanonech.

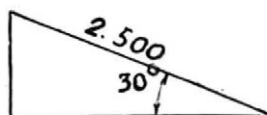
Výpočtem palebných možností lze zjistit, že palbou 30mm PLdvK není možno zabezpečit sestřel, který podle požadavků »Směrnic pro použití protiletadlového dělostřelectva v podmínkách AZ« činí 750 ran. Je však třeba vzít v úvahu, že vojenský vlak bude bráněn též 14,5mm VKPL, jejichž palba zhustí palbu 30mm PLdvK, a dále je nutno počítat s palbou pěchotních zbraní vyčleněných pro boj s nízko letícími letouny. Kromě toho mezistaniční úseky trati, které mají mimořádný význam a které byly zhodnoceny jako zvláště vhodné pro napadení nepřátelským letectvem, budou chráněny zvlášť vyčleněným protiletadlovým dělostřelectvem.

Možno tedy říci, že i když by protiletadlové dělostřelecké prostředky v nejnepríznivějším případě nezaručily sestřel, určitě poskytnou takovou obranu, která podstatně ztíží plnění úkolu nepřátelského letectva.

6. Organizace protiletadlové dělostřelecké obrany přepravy střeleckého pluku

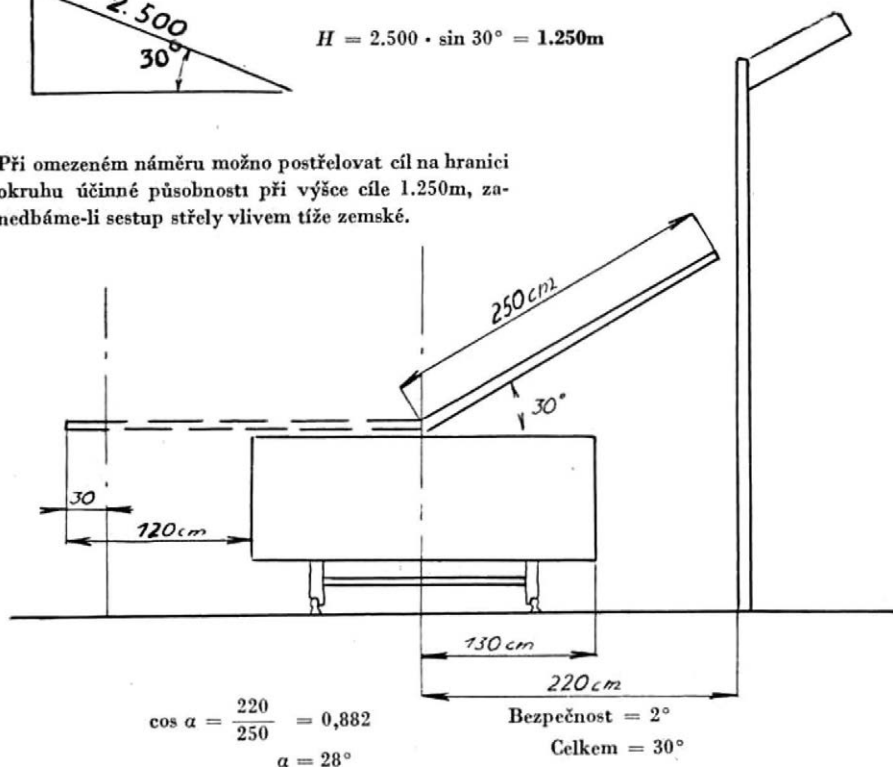
a) Umístění 30mm PLdvK vz. 53 a 14,5mm VKPL na železničním voze

Typy vozů vyhovujících pro umístění 30mm PLdvK byly uvedeny na začátku článku. Kanon je nutno umístit na vagon takovým způsobem, aby byl ve středu podélné osy vagonu. Důvody pro to jsou tyto:



$$H = 2.500 \cdot \sin 30^\circ = 1.250\text{m}$$

Při omezeném náměru možno postřelovat cíl na hranici okruhu účinné působnosti při výšce cíle 1.250m, zanedbáme-li sestup střely vlivem tíže zemské.



Obr. 5a. Schema omezení náměru protiletadlového kanonu vzhledem k traťovým stavbám

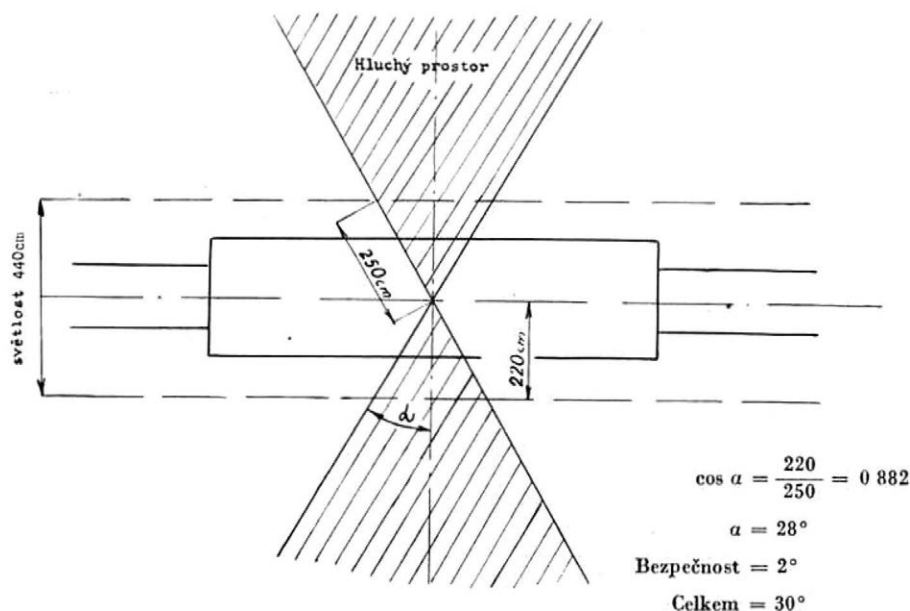
Podle železničních norem je dovolena přípustná světlost maximálně 220 cm na každou stranu od osy kolejnic. Délka hlavně 30mm PLdvK s automatikou však činí 250 cm. To znamená, že 30mm PLdvK při náměru 0° přesahuje o 30 cm dovolenou hranici stanovenou normami (obr. 5, a). Aby kanon mohl bezpečně střilet, aniž by byla ohrožena hlavně tím, že narazí na traťové stavby, je třeba udělit hlavní náměr 30° .

Při tomto náměru je umožněna střelba na cíl, který je na hranici okruhu účinné působnosti ve výšce 1250 m (zanedbáme-li pokles střely vlivem přitažlivosti zemské).

Tato výška je dosti značná a silně by omezovala palbu na vzdušné cíle. Omezení náměru se však nevztahuje na celý odměr 360°, poněvadž stejně jako náměr je omezen i odměr vzhledem k traťovým stavbám (obr. 5, b).

Z toho, co bylo uvedeno, je možno učinit následující závěr: Omezení náměru na hranici 30° je nutno brát v úvahu jen v sektoru 30° na každou stranu od směru kolmého na podélnou osu vlaku.

Ve zbývajícím sektoru, t. j. 120° na obě strany vzhledem k podélné ose vlaku, lze vést palbu bez omezení.



Obr. 5b. Schema omezení odměru protiletadlového kanonu vzhledem k traťovým stavbám

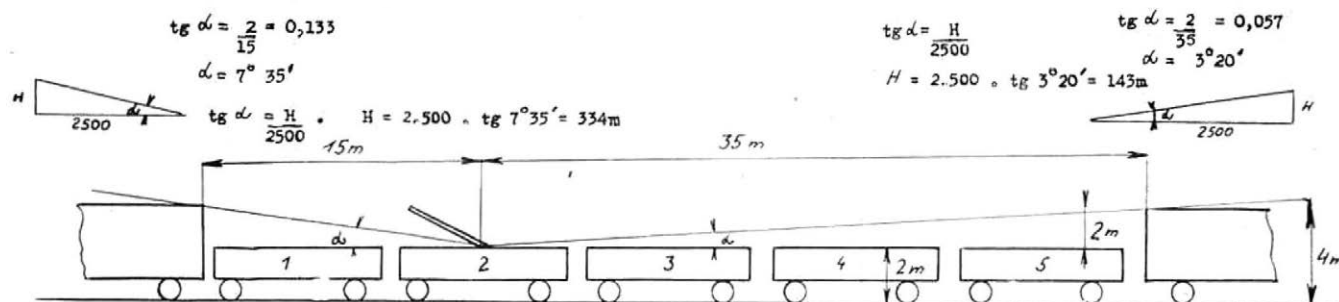
b) Rozmístění 30 mm PLdvK vz. 53 a 14,5 mm VKPL na vlaku

Výpočet je uveden pro vlak o 50 vozech. Z toho je 14 vozů vysokých krytých (Z-voj). Zbývá 36 vozů otevřených. Bylo by vhodné umístit 30 mm PLdvK tak, aby mezi vozem s naloženým kanonem a vysokými vozy byly 4 otevřené vozy s nízkým nákladem. To je ovšem ideální případ, kdy předpokládáme, že by jednotky naložily vysoký materiál na 13 otevřených vozů, což bude těžko možno provést. Při této úvaze by kanon mohl postřelovat cíle, blížící se rovnoběžně se směrem jízdy, na hranici okruhu účinné působnosti již od výšky 110 m, aniž by byly ohroženy vysoké vozy (obr. 6, a).

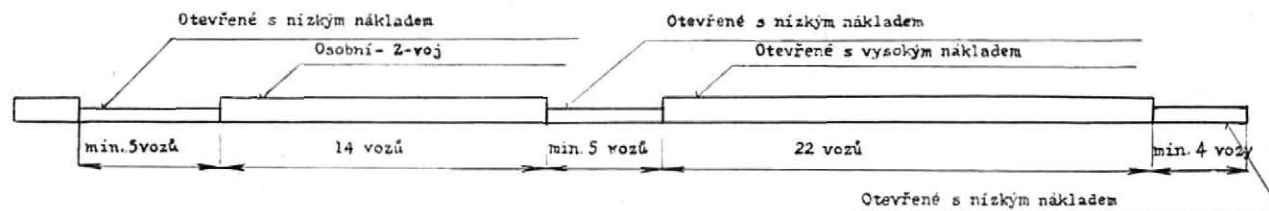
Zmenšíme-li mezeru na 3 vozy, vychází výška 143 m, což je též výhodné. Zmenšila-li by se mezera mezi krytým vozem nebo otevřeným vozem s vysokým nákladem a vozem s naloženým kanonem na 1 vůz,

Platí pro mezeru jednoho vozu

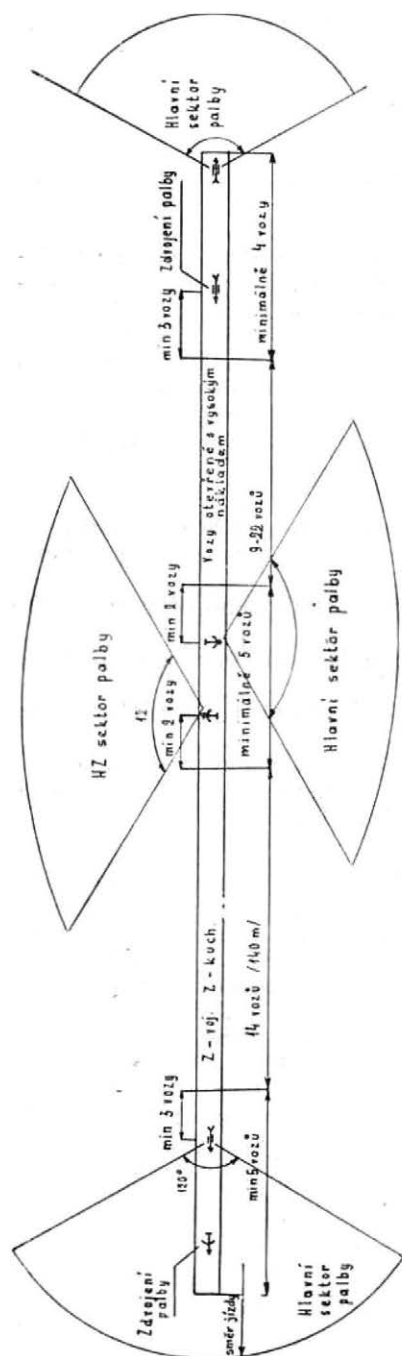
Platí pro mezeru tří vozů



Obr. 6 a. Návrh na umístění kanonu a výpočet hluchého prostoru



Obr. 6 b. Schema seskupení vagonů ve vojenském vlaku



Obr. 7. Schema rozmístění PLD prostředků na vlaku

t. j. na minimální hranici, vyšla by výška, na kterou lze postřelovat cíl na hranici okruhu účinné působnosti, na 350 m, což je též možné, hlavně z toho důvodu, že jde o velmi úzký sektor (šířka vysokého vozu — celkem asi 120°).

Z úvahy o umístění kanonu na vozech vyplývá tento závěr:

Z 50 vozů, z kterých je sestaven vlak, zbývá 36 otevřených vozů. Otevřených vozů pro nízký náklad a pro umístění kanonu je třeba minimálně 14 (obr. 6, b), 6 vozů pro kanony a velkorážní protiletadlové kulomety, před vozem s kanonem (VKPL) a za ním jeden vůz s nízkým nákladem, je celkem 8 vozů. Zbývá tedy z celkového počtu vozů 22 vozů otevřených, na něž lze umístit vysoký náklad.

Aby byla zabezpečena palba na všechny strany a aby materiálu bylo co nejvýhodněji využito, je účelné rozmístit prostředky protiletadlového dělostřelectva a velkorážní protiletadlové kulomety takto:

Dva 30mm PLdvK umístit na zád' vlaku (obr. 7) s hlavním sektorem palby, v případě náletu většího počtu letounů z různých směrů, směrem vzad, s možností odměru 60° na každou stranu od podélné osy vlaku. Zbývající kanon a jeden 14,5mm VKPL umístit v přední části vlaku s hlavním sektorem palby ve směru jízdy, s možností odměru 60° na každou stranu od podélné osy vlaku. Náletové směry směřující kolmo na podélnou osu vlaku přehradit dvěma 14,5mm VKPL, každý se sektorem palby $\pm 60^\circ$ od kolmé osy navzájem o 180° otočeným.

Toto rozmístění se jeví nejúčelnějším proto, že jednak nevzniká okolo vlaku žádný hluchý

prostor, jednak proto, že obsluhy mohou vyvíjet nerušeně bojovou činnost, aniž se navzájem ohrožují při plnění bojového úkolu.

7. Organizace pozorování, velení, spojení

a) Pozorování

Aby obsluhy kanonů a zároveň všichni příslušníci převozu byli předem uvědoměni o vzdušném nebezpečí, je povinností náčelníka odpovídajícího za přesun zřídit ve štábním voze přijímač, který by byl nepřetržitě naladěn na příslušnou vlnu výstrahy. Objeví-li se vzdušné cíle na vzdálenost 100 km, uvědomit o vzdušné situaci všechny pozorovatele a obsluhy kanonů, aby byly přivedeny do bojové pohotovosti číslo 1. Přímé pozorování vzdušného prostoru zabezpečit pozorovateli, jejichž stanoviště by byla nejvhodnější na začátku a na konci vlaku se sektorem pozorování 360°. Dále u každé obsluhy vyčlenit jednoho pozorovatele, který by měl svěřen k pozorování sektor určený obsluze kanonu k vedení palby. Tito pozorovatelé musí být vybaveni raketnicemi a signálními raketami k uvědomění obsluh o vzdušném nebezpečí.

b) Spojení

Při organizaci protiletadlové dělostřelecké obrany převozu zřizuje se linkové spojení, jakož i spojení pomocí zrakových a zvukových signálů. Spojení nutno organisovat

- mezi náčelníkem převozu a velitelem protiletadlového dělostřeleckého oddílu (baterie);
- mezi velitelem protiletadlového dělostřeleckého oddílu (baterie) a velitelem děla (velitelem družstva VKPL);
- mezi pozorovateli vzdušného prostoru a velitelem protiletadlového dělostřeleckého oddílu (baterie).

Zvláštního významu nabývá spojení pomocí zrakových a zvukových signálů. Je ovšem třeba, aby tyto signály a znamení byly co nejjednodušší a bylo jich co nejméně (rakety, hvězdy lokomotivy a p.).

c) Organizace velení

Centralisované velení jednotlivým obsluhám bude lze těžko uskutečnit z těchto důvodů: Typy současných osobních vozů nevyhovují požadavku souvislého pozorování vzdušného prostoru a dále časová tíseň od okamžiku, kdy se objeví vzdušný cíl, by nedovolovala centrálně řídit palbu všech prostředků. Velitel oddílu (baterie) bude mít hlavní vliv na vedení boje tím, že bude předem upozorňovat na blížící se nepřátelské letouny. Přímá odpovědnost za včasné zahájení palby bude spočívat hlavně na velitelích děl a velitelích družstev VKPL.

Proto je třeba, aby jak velitelé děl, tak i velitelé družstev VKPL dokonale znali své úkoly a byli schopni je samostatně plnit, i když bude velení zásahem nepřátelského letectva narušeno. Z toho vyplývá potřeba dokonalé organizace součinnosti jednotlivých stanovišť protiletadlových dělostřeleckých prostředků, kterou je třeba před přepravou provést, a činnost jednotlivých stanovišť důkladně předem procvičit.

8. Vedení palby

Palbu na cíl budou samostatně zahajovat ty obsluhy, jejichž pozorovatelé první zjistí vzdušný cíl. Nebude-li ve vzdušném prostoru jiných

cílů, připojí se okamžitě ostatní obsluhy k palbě. Vyskytne-li se větší počet cílů současně provádějících zteč na vlak, povede každá obsluha palbu na letoun ve vymezeném sektoru.

Abyste při bojové akci nedošlo k poškození kanonu tím, že by při eventuálním vedení palby v zakázaném sektoru narazila hlaveň kanonu na traťovou stavbu, je třeba vyčlenit u každé obsluhy dva muže (po případě doplnit z počtu velitelské čety). Jeden by nepřetržitě sledoval trať a při přiblížení k traťové stavbě (semafor, podjezd atd.) by smluveným signálem upozornil na blížící se nebezpečí (hlasem, píšťalou). Úkolem druhého by bylo, aby na daný signál okamžitě změnil náměr po případě odměr na bezpečnostní hranici, i kdyby bylo nutno dočasně přerušit palbu.

Činnost obsluh a pozorovatelů v noci bude značně ztížena. Pozorovatelé nebudou moci včas upozornit obsluhu na blížící se nebezpečí (nepřátelské letouny, traťové stavby). Proto bude nutno přísně dodržovat zákaz palby v odměru $\pm 30^\circ$ od směru kolmého na směr jízdy a náměru od 0 do 30° . Z těchto důvodů se jeví výhodnější používat k přehrazení náletových směrů kolmých na směr jízdy vlaku 14,5mm VKPL, které svými technickými vlastnostmi (délkou hlavně) pro tento účel plně vyhovují. Vedení palby bude rovněž ztíženo, poněvadž pozorovatelé cíl velmi těžko zjistí. Proto se jeví účelným zavést do výzbroje 30mm PLdvK zaměřovače se zařízením k vidění v noci. Za jasných nocí je možno vést palbu na siluety nepřátelských letounů.

Abyste velitel protiletadlového dělostřeleckého oddílu (baterie) byl předem upozorněn na situaci v úseku, v kterém se pluk bude přepravovat, bylo by účelné, aby provedl před odjezdem dohovor se správcem železničního úseku za tím účelem, aby se seznámil s rázem trati. Při tomto dohovoru by si mohl zaznamenat, kde jsou nebezpečné úseky trati. Získané údaje by mohl zaznamenat ve formě tabulky, po případě schematu, v němž by si vyznačil

- úseky trati nejvhodnější pro nepřátelské letecké napadení;
- nenormalisované traťové stavby omezující vedení palby (v kterém úseku a na kolikátém kilometru);
- činnost pozorovatelů při zjištění nepřátelských letounů, po případě traťové stavby;
- prostory bráněné zvláště vyčleněným protiletadlovým dělostřelectvem ze stálých palebných postavení.

Tyto údaje pak při zastávkách na jednotlivých úsecích neustále doplňovat a seznamovat s nimi pozorovatele.

9. Závěr

Bylo by chybné přistupovat šablonovitě k organizaci protiletadlové dělostřelecké obrany, protože ta se bude měnit případ od případu vzhledem k přepravovanému materiálu, přepravním prostředkům a konečně k prostředkům, které budou pro protiletadlovou dělostřeleckou obranu k dispozici. Jen ti velitelé, kteří dokonale zvládnou zásady protiletadlové dělostřelecké obrany železničních převozů, budou se moci úspěšně vyrovnat s úkoly, které vyžadují vypětí sil všech účastníků převozu a především obsluh protiletadlových dělostřeleckých prostředků.

PŘEPRAVY VOJSK VZDUCHEM

Plukovník Emil Čaplovič

OBSAH

- I. Význam vojenské přepravy vzduchem.**
- II. Základní rozdělení vzdušných přeprav podle druhu a obsahu.**
- III. Hlavní zásady organizace vzdušných přeprav vojsk a materiálu.**
- IV. Bojové zabezpečení pro přepravu vzduchem.**
- V. Závěr.**

I. VÝZNAM VOJENSKÉ PŘEPRAVY VZDUCHEM

Poznatky z druhé světové války ukazují velký operační i strategický význam dopravního výsadkového letectva. Mnohé velké operace se mohly uskutečnit jen díky přepravě jednotek a materiálu vzduchem na velké vzdálenosti, pro neschůdnost komunikací nebo při přepravách svazků a materiálu do týlu nepřítele. Na příklad při rychlém postupu vojsk Sovětské armády od VARŠAVY do BERLÍNA nebo na Dálném Východě při rychlém postupu Sovětské armády proti Japoncům mělo dopravní výsadkové letectvo velmi důležitou úlohu v tom, že vysadilo výsadkové svazky do týlu kvantunské armády, která pak byla v součinnosti s pozemními svazy rychle likvidována.

Při použití atomových zbraní v útočné operaci, kdy tempo značně narůstá, hloubky úkolů svazků se zvyšují, kdy bude potřeba rychle nahradit svazky (zasazené hromadným použitím atomových zbraní) novými svazky z větší hloubky, aby tempo operace nebylo sníženo, kdy bude třeba do týlu nepřítele vysadit vzdušný výsadek, aby bylo zabráněno odchodu nepřítele, stane se dopravní výsadkové letectvo na určitou dobu jedním z hlavních prostředků pro přesun jednotek a materiálu.

Proto je možno očekávat i nadále rychlý rozvoj dopravního výsadkového letectva, protože přepravy vzduchem nejsou závislé na komunikační síti, přesuny osob a materiálu mohou se provádět bez ohledu na pozemní překážky, a to s velkou rychlostí a bez ohledu na údery atomových zbraní.

Dopravní možnosti pro přepravu osob a materiálu vzduchem jsou dnes ještě zvýšeny novými a velmi výkonnými kluzáky. Lehké kluzáky do únosnosti 3 t jsou pro svoji velkou vlečnou rychlost určeny k uskutečňování prvního přepadu nepřátelských cílů. Velké kluzáky o velkých možnostech nákladů jsou určeny pro následující sledy vojsk a těžkého materiálu.

Jestliže přepravu těžkého materiálu (děl, minometů, lehkých tanků, dopravních prostředků) bylo poměrně těžké řešit při přepravě v letounech nebo v závěsech pod letouny, použitím kluzáků byla tato otázka plně vyřešena.

Kluzáky umožňují vysazovat vzdušné výsadky nebo vševojskové jednotky s veškerou těžkou výzbrojí (kromě tanků a děl velké ráže) i v prostorech, v kterých nemusí být předem zabezpečeny letištní plochy.

Tím se značně rozšířila možnost přepravovat a vysazovat velké vzdušné i vševojskové jednotky i s jejich těžkým materiálem.

Použití kluzáků zvětšuje také hustotu vysazení v příslušném prostoru a umožňuje dosáhnout rychlé pohotovosti po vysazení i svazků. Proto dnes mohou být vysazovány silné výsadkové a vševojskové svazky s bohatou technickou výbavou v libovolném místě na vlastním území i v týlu nepřítele v nejkratší době i za použití atomových zbraní nepřítelem i do prostorů, kde nejsou předem zabezpečeny letištní uzly nebo vhodné přistávací plochy.

Tyto skutečnosti vedou k tomu, že třeba se vzdušnou přepravou vojsk v soudobých podmínkách počítat ve zvýšené míře jako nedílnou součástí vojenských přeprav.

Při použití atomových zbraní se tato potřeba přepravy vzduchem bude jevit častěji a to proto, že vlastní vojska, využívající ničivých účinků atomových zbraní, musí zrychlovat tempo postupu, avšak další sledy a operační zálohy mohou být často do značné míry brzděny vlivem atomových úderů nepřítele. Proto dopravní výsadkové letectvo, které není závislé na komunikacích, bude vyplňovat tuto vzniklou mezeru a stane se nepostradatelným při plánování útočných operací.

Přepravy osob a materiálu vzduchem mají řadu zvláštností proti přesunům po zemi.

První a velmi důležitou zvláštností je rychlost přepravy. Proto bude této vlastnosti využíváno, když situace vyžaduje okamžitý přísun záloh a materiálu, nebo odsun raněných osob napadených atomovými zbraněmi nepřítele.

Druhou zvláštností přeprav vzduchem je to, že dopravní výsadkové letouny létají v různých výškách nad zemí a překonávají s přepravovanými vojsky hory, řeky, přelétávají souvislou frontu nepřítele, nezávisle na komunikacích, což nemůže provést žádný druh vojenské přepravy.

Této zvláštnosti bude využíváno v době, kdy komunikace budou po atomových napadeních rozrušeny a kdy budou nezpůsobilé pro pozemní přepravu, nebo při přepravě vlastních vojsk do týlu nepřítele (operační, strategický vzdušný výsadek).

Další důležitou zvláštností je, že vojska přepravovaná vzduchem překonávají v krátké době i největší vzdálenosti. Toho bude využíváno při soustředování vojsk z velkých strategických hloubek na některý z rozhodujících útočných strategických směrů.

Na druhé straně má dopravní výsadkové letectvo i mnohé nedostatky, které do určité míry ztěžují použít tohoto druhu přepravy.

Nedostatkem je to, že dopravní výsadkové letectvo nemůže přepravovat svazky a materiál za všech povětrnostních podmínek. Moderní prostředky letecké zabezpečovací služby a zařízení letounů však tento nedostatek již dnes značně snižují.

Velkou nevýhodou je i to, že dopravní výsadkové letectvo potřebuje k vzletu a k přistání poměrně dlouhou rovnou dráhu. Přistávání, zejména v noci, je dost složité a vyžaduje mnoho opatření, aby vůbec mohlo být provedeno.

Normální letiště pro dopravní výsadkové letectvo nejsou však vždy nutná. Je možné přistávat i na upravených přistávacích polních plochách. Ale i tyto prozatímní upravené plochy vyžadují značných nákladů a jejich příprava je dosti zdoluhavá.

Tato otázka je při přepravách vojsk na vlastním území částečně řešena konstrukcí nových, vysoko výkonných vrtulníků, které nepotřebují pro přistání tak velkou a upravenou startovací nebo přistávací plochu. Při přepravách vojsk do týlu nepřítele, kdy vrtulníky pro svoje vlastnosti budou málo používány, tento nedostatek zůstává.

Dalším nedostatkem dopravního výsadkového letectva je i to, že letouny mají poměrně malou únosnost, obzvláště při letu na dlouhé vzdálenosti, velká zranitelnost při shromáždění letounů na letišti, při nastupování osob a nakládání materiálu do letounů a kluzáků, při letu do prostoru vysazení, při vysazování a po vysazení. Konečně při přepravách svazků vzduchem, je velmi obtížné provést operační maskování celé přípravy, pak přepravy a vysazení. Nevýhodou je i možnost velkých ztrát kluzáků při přistávání.

I při všech uvedených nedostatcích, které dopravní výsadkové letectvo má, je toto letectvo výhodným dopravním prostředkem pro přesuny jednotek a materiálu a v současných operacích, které se vyznačují vysokými tempy pozemních vojsk, bojovou činností ve velkých hloubkách nepřátelské obrany, kdy nutno v týlu nepřítele vysazovat vojska k úspěšné porážce nepřítele, bude dopravní výsadkové letectvo nepostradatelným druhem přepravy vojsk a je nutno s ním při plánování operace v celkovém rámci počítat.

Kromě dopravních výsadkových letounů LI-2 o únosnosti 1500 kg a IL-12 o únosnosti 3500 kg používá se k přepravě osob a materiálu vrtulníků. Dnes je jich v SSSR v značné míře používáno jak ve vojenské, tak i v civilní dopravě.

Vrtulníky v srovnání s dopravními výsadkovými letouny a kluzáky mají své výhody a nevýhody.

Výhody:

- nepotřebují vzletové nebo přistávací plochy, postačí docela malé rovné plochy;
- větší únosnost osob a materiálu;
- větší rozměry pro uložení materiálu;
- na vzletových a přistávacích plochách není třeba různých složitých technických prostředků pro vzlet nebo pro přistání;
- přeprava může být provedena v přízemních výškách, čímž je zne-možněno zaměření nepřátelských radiolokátorů;
- přepravu možno provádět za všech povětrnostních podmínek;
- možnost nastupování osob a nakládání materiálu mimo letiště, což umožňuje dokonalé maskování a utajení.

Nevýhody:

- poměrně malá rychlost (180 km/hod.);
- těžko proveditelná přeprava na velké vzdálenosti a do týlu nepřítele;
- těžko proveditelné hromadné přelety a vysazení.

Výhody, které vyplývají z použití vrtulníků, dávají předpoklady pro jejich využití v soudobých podmínkách vedení boje a operace.

V taktickém použití se vrtulníky nejvíce uplatní při přepravě taktických záloh, dělostřelectva a jiných bojových prostředků směrem k frontě, od fronty, podél fronty, k přepravě vojsk a materiálu k překonání těžko schůdného terénu, k překonání houževnaté bráněných čar, objektů nepřítelem, k rychlým odsunům nemocných a raněných po hromadném použití zbraní hromadného ničení nepřítele atd.

Při operačních přepravách může být vrtulníků použito k rychlému soustředění vojsk na některém z rozhodujících směrů průlomu vlastních vojsk a na vlastním území.

Je otázka, zda vrtulníky v budoucnu plně nahradí kluzáky? Podle mého názoru vrtulníky mohou nahradit kluzáky při přepravách vojsk a materiálu na vlastním území, na kratší vzdálenosti, při taktických přepravách a tam, kde je velký nedostatek letišť a vhodných přistávacích ploch pro letouny a kluzáky.

Vrtulníky však nenahradí kluzáky při přepravě vojsk na velké vzdálenosti a při hromadných přepravách vojsk a materiálu do týlu nepřítele, protože by vrtulníky při své poměrně malé rychlosti (180 km za hodinu), a při své velikosti nad územím obsazeném nepřítelem utrpěly značné ztráty.

Z toho plyne závěr, že dopravních výsadkových letounů a kluzáků bude i nadále v plné míře používáno, zpravidla při přepravách vojsk do týlu nepřítele a při přepravách na velké vzdálenosti.

Při přepravách vojsk a materiálu na vlastním území na kratší vzdálenosti bude používáno zpravidla vrtulníků.

II. ZÁKLADNÍ ROZDĚLENÍ VZDUŠNÝCH PŘEPRAV PODLE DRUHU A OBSAHU

Vzdušných přeprav vojsk a materiálu se používá

1. k plánovaným přepravám vojsk a materiálu na vlastním území nebo do týlu nepřítele;

2. k plánovaným odsunům vojsk a materiálu nebo k odsunu raněných a nemocných z fronty nebo z týlu nepřítele;

3. k náhradním přepravám za pozemní dopravu, když tato doprava není schopna včas zabezpečit přesun osob a materiálu pro terénní překážky, po atomovém výbuchu, pro neschůdnost cest atd.

Vzdušné přepravy jsou dvojího druhu:

- příležitostné,
- pravidelné (systematické).

K příležitostným přepravám vojsk a materiálu patří takové přepravy, které si vyžadují okamžité situace na bojišti nebo v týlu vlastních vojsk a které je třeba provést ve velmi krátké době (1 až 3 dny). K těmto příležitostným přepravám vojsk vzduchem patří na příklad přeprava taktického nebo operačního výsadku k zmocnění se nebo k zničení cíle, který se objevil v průběhu útočné operace, vyžadující si okamžitého zásahu vzdušného výsadku, protože nemůže být řešen jinými prostředky.

Příležitostnou přepravou bude také přeprava záloh do týlu nepřítele na pomoc obklíčeným vojskům plnění důležitý úkol v týlu nepřítele na rozkaz staršího náčelníka.

Velmi častým případem příležitostných přeprav bude přeprava menších nebo větších jednotek do týlu nepřítele s cílem zničit atomové základny nebo atomové zbraně, které by mohly mít vliv na průběh plánované operace.

Ve Veliké vlastenecké válce bylo příležitostných přeprav vojsk a materiálu nejvíce používáno. Proto i v naší armádě je nutno počítat s těmito přepravami vojsk a materiálu.

K pravidelným (systematickým) přepravám vojsk a materiálu vzduchem počítáme takové přepravy, které jsou plánovány již delší dobu a které trvají delší dobu.

Půjde o plánovanou přepravu vojsk, záloh a materiálu obklíčeným vlastním svazkům v týlu nepřítele nebo partyzánským jednotkám operujícím delší dobu v některém důležitém prostoru v týlu nepřítele nebo velkému operačnímu, strategickému vzdušnému výsadku plnicímu důležitý operačně strategický úkol po dlouhou dobu.

Ve Veliké vlastenecké válce bylo i těchto přeprav hojně používáno. Podle obsahu dělíme vzdušné přepravy na

- přepravy vojsk,
- přepravy zásobovací a
- přepravy odsunové.

Podle místa, kde se vzdušná přeprava provádí, můžeme přepravy dělit na

- přepravy vojsk a materiálu na vlastním území,
- přepravy vojsk a materiálu z vlastního území na území obsazené nepřítelem (do týlu nepřítele).

Zásadní rozdíl mezi těmito dvěma druhy přeprav je v tom, že přepravy prováděné na vlastním území nejsou tak složité a nevyžadují si tak silné bojové zabezpečení, jako přepravy prováděné z vlastního území na území obsazené nepřítelem (do týlu nepřítele).

Přeprava vojsk a materiálu vzduchem na vlastním území nevyžaduje silnou leteckou ochranu ve vzduchu, protože zde bude mít vlastní letectvo převahu. Rovněž není třeba zajišťování odletových nebo přistávacích letišť nebo přistávacích upravených ploch, při vysazení, jelikož běží o prostory v týlu vlastních vojsk.

Naproti tomu je nutno vzdušnou přepravu vojsk a materiálu z vlastního území na území obsazené nepřítelem silně zajišťovat za přeletu, předem zabezpečit přistávací letiště a proto je obtížnější.

Při plánování takové přepravy je nutno jednotky, které budou přepravovány vzduchem umístit tak, aby doba přeletu do prostoru vysazení nebyla příliš dlouhá. Tyto jednotky jsou vystaveny možností nepřátelského vzdušného pozorování a možností bombardování nepřátelským letectvem. Proto je třeba umisťovat jednotky v nepřehledném a porostlém terénu (jednotky se musí maskovat, dodržovat co nejprísnější zásady utajení) a chránit je proti nepřátelským zásahům.

Letiště určená pro odlet jednotek do týlu nepřítele musí být chráněna proti pozemnímu i vzdušnému nepříteli.

Při přepravách vojsk a materiálu na nepřátelské území je nutno hledat takový směr letu, kde má nepřítel co nejméně protiletadlových prostředků a letounů na letištích, které by mohly rychle a účinně zasáhnout proti naší přepravě.

Celá přeprava vyžaduje silnou leteckou stíhací ochranu, obzvláště nad nepřátelským územím.

Při vykládání svazků je nutno zajistit přistávací plochy letiště na nepřátelském území proti pozemnímu a vzdušnému nepříteli, a to proti pozemnímu nepříteli bojovým zajištěním, proti vzdušnému protiletadlovými prostředky, které je třeba přepravit v prvních sledech.

III. HLAVNÍ ZÁSADY ORGANISACE VZDUŠNÝCH PŘEPRAV VOJSK A MATERIÁLU

Pojmem organizace vzdušných přeprav vojsk a materiálu je třeba rozumět provedení řady různých opatření, které mají zajistit včasnou přípravu a provedení vzdušné přepravy. To znamená, že při organizaci přeprav vojsk a materiálu vzdušnou cestou musí být dopodrobna sladěna spolupráce velitele, který přepravu vojsk a materiálu nařídil, velitele letectva, který přepravu provádí a velitele, jehož jednotka se přepravuje.

Každá vzdušná přeprava probíhá za různých podmínek vyplývajících ze situace vlastních vojsk nebo ze situace nepřítele. Všechny přepravy vojsk a materiálu vzduchem mají však mnoho typických společných znaků.

Jsou to tyto hlavní typické znaky:

- podmínka ústředního plánování, řízení všech příprav a provedení přepravy;
- maximální využití dopravních výsadkových letounů;
- účelné využití únosnosti letounů a kluzáků;
- důsledné a přesné promyšlení plánovaného přesunu vzduchem;
- stálá a důsledná kontrola celé organizace a průběhu všech příprav pro přepravu vzduchem;
- důsledná kontrola provedení přeprav vzduchem;
- důsledné utajení přeprav vzduchem;
- sladění této operace s činností ostatního letectva i pozemních vojsk.

Ústřední plánování a řízení všech příprav a provedení celé přepravy vzduchem znamená, že se dopravní prostředky pro vzdušné přepravy nepřidělují mladším náčelníkům nebo náčelníkům druhů vojsk, jejichž vojska se mají přepravovat, nýbrž dopravní výsadkové letectvo zůstává vždy v rukou hlavního velitele, který sám nebo prostřednictvím svého určeného funkcionáře rozděluje tyto prostředky podle potřeby a vývoje situace. V opačném případě by se tyto prostředky rozptýlily a hlavní akce, která by vyžadovala rychle přepravit vojska vzduchem, by se uskutečnit nemohla.

Z tohoto důvodu je dopravní výsadkové letectvo vždy podřízeno hlavnímu velitelství a to je potom přiděluje podle potřeby v zájmu celkové operace.

Výhody tohoto podřízení jsou v tom, že hlavní velitelství má vždy dostatek dopravních výsadkových letounů pro hromadné použití, i když to někdy komplikuje některé neodkladné přepravy svazků vzduchem.

Je samozřejmé, že veliteli frontu je podřízena vždy ještě určitá záloha dopravních výsadkových letounů k provedení menších a neodkladných přeprav, kterými může sám a neomezeně disponovat.

Při účelném využití ložné plochy v dopravních výsadkových letounech, vrtulnících a kluzácích je třeba dbát na to, aby náklady byly uloženy tak, aby užitečné váhy letounu bylo úplně využito. Hlavní velitelství nedá v žádném případě a žádnému podřízenému veliteli tolik

letounů, kolik bude chtít, nýbrž jenom tolik, kolik představuje celková váha svazku a materiálu určeného pro přepravu vzduchem propočítaná na únosnost letounů, kluzáků nebo vrtulníků.

Únosnost letounů:	LI-2 do 1500 kg, IL-12 do 3500 kg.
Únosnost kluzáků:	C-25 do 2500 kg, JAK-14 do 3500 kg.
Únosnost vrtulníků je zatím neznáma.	

Přibližná potřeba letounů:

Pro výsadkový prapor:	25 IL-12, 15 JAK-14.
Pro výsadkovou brigádu:	130 IL-12, 100 JAK-14
Pro výsadkovou divisi:	650 IL-12, 550 JAK-14.
Pro výsadkový sbor:	2200 IL-12, 1800 JAK-14.

Potřeba je počítána při 60% zmenšení organických automobilních prostředků na typisovaný sovětský výsadkový materiál.

Proto je na všech velitelích přepravovaných svazků, aby si svoje propočty provedli správně a přesně a aby si zkombovali přepravované jednotky a materiál tak, aby se v žádném případě nestalo, že by dopravní výsadkový letoun-kluzák letěl do prostoru bojové činnosti málo naložen.

Jedním ze základních opatření, bez něhož se příprava a provedení vzdušné přepravy neobejde, je stálá kontrola. Při provádění kontroly příprav je nejdůležitější sledovat, zda bylo provedeno každé plánované opatření a na místě odstraňovat nedostatky a potíže, které stojí v cestě úspěšné přepravě vojsk a materiálu vzduchem.

Další a základní podmínka úspěšného provedení vzdušných přeprav vojsk a materiálu je reálné plánování.

Plánování přesunů vzduchem není nějaký samostatný proces, nýbrž je to součást celkové operace v širokém rámci, proto musí navazovat na konkrétní situaci a celkovou potřebu vojsk na frontě a vycházet z ní.

Důsledné utajení příprav k přepravě vojsk vzduchem je velmi důležitý činitel. Nestačí jenom sebelepší organizace, plánování, zpracování podrobného kalendářního plánu příprav a provádění účinných kontrol, ale je nutno celou tuto činnost náležitě utajit a tím zabezpečit provedení úspěšné přepravy vzduchem.

Proto má utajení přítomnosti jednotek, maskování, bojové zajištění při přesunech vojsk vzduchem mimořádný význam.

1. Kdo a jak se podílí na organizaci přesunu vojsk a materiálu vzduchem

Rozhodnutí o provedení vzdušné přepravy vojsk a materiálu vzduchem vydává velitel frontu (armády). Sám a prostřednictvím svého štábu kontroluje průběh příprav a provedení vzdušné přepravy.

Dopravní výsadkové letouny dostává podle váhy přepravované jednotky a materiálu od hlavního velitelství.

Velitel přepravované jednotky odpovídá za přípravu své jednotky k přepravě a za splnění úkolu po vysazení.

Velitel letectva frontu (armády) odpovídá za včasnou přípravu dopravního, průzkumného a bojového letectva.

Přepravu vojsk a materiálu možno rozdělit

- na přípravu k přepravě;
- na přelet, vysazení osob a vyložení materiálu z letounů a zaujetí shromaždiště.

První období začíná vydáním rozhodnutí pro přepravu vzduchem a končí nasednutím svazku a naložením materiálu do letounů, kluzáků a vrtulníků.

Druhé období začíná vzletem prvního letounu z odletových letišť a končí vysazením osob a vyložení materiálu z letounů, vrtulníků a kluzáků a shromážděním jednotek v shromaždišti.

2. Činnost jednotlivých velitelů a štábů v přípravném období

Velitel frontu (armády) vydává v prvním období rozhodnutí pro provedení vzdušné přepravy. Toto rozhodnutí pro utajení vydává velitel frontu (armády) veliteli přepravované jednotky v přítomnosti svého náčelníka štábu a velitele letectva frontu (armády).

Ve svém rozhodnutí uvede

- úkol jednotky určené pro přepravu;
- prostor soustředění přepravovaného svazku, kde provede veškeré přípravy k přepravě;
- vyčkávací prostory;
- stanoví počet a místo letišť, z kterých bude proveden odlet;
- stanoví počet letounů, které jsou k dispozici pro přepravu;
- stanoví prostor přistávacích letišť v týlu nepřítele;
- určí způsob a prostředky pro bojové zabezpečení přepravovaného svazku a dobu pohotovosti ve vyčkávacích prostorech.

Na základě rozhodnutí pro přepravu vzduchem štáb frontu (armády) zpracovává v prvním období:

- plán průzkumu ve prospěch přepravovaného svazku (při přesunu do týlu nepřítele i průzkum přistávacích ploch);
- hrubou sestavu a dobu soustředění přepravovaného svazku na letištích určených pro odlet;
- plán leteckého zabezpečení za přípravy a za přeletu až do soustředění jednotky po vysazení a vyložení materiálu;
- plán spojení mezi přepravovaným svazkem a velitelem frontu (armády).

Štáb velitele letectva zpracovává v přípravném období

- hrubé propočty potřeby dopravních letounů;
- sestavu letectva určeného k součinnosti pro vzdušnou přepravu;
- plán přepravy jednotek, který obsahuje:
 - a) sestavu dopravních skupin letounů,
 - b) stíhací ochranu,
 - c) směr letu,
 - d) profil letu,
 - e) plán přistání na letištích a přistávacích plochách,
 - f) plán startu na mateřská letiště po vysazení osob a vyložení materiálu,
 - g) plán vzdušného průzkumu a bojové činnosti za přeletu, při přistání letounů až do soustředění svazků po vysazení a vyložení materiálu.

Velitel letectva frontu na základě rozhodnutí provádí v přípravném období tato opatření:

- soustřeďuje na odletových letištích dopravní výsadkové letouny;
- organizuje přípravu leteckého materiálu;
- materiálně zabezpečuje letecké jednotky, které se zúčastní přepravy vojsk a materiálu;
- neustále zhodnocuje vzdušnou situaci (při přesunu do nepřátelského týlu);
- neustále kontroluje nepřetržitou ochranu stíhacím letectvem, přípravu naložení materiálu a nasazení do letounů, odlet, směr určeného přeletu, přistávací prostor a shromaždiště vojsk po vyložení materiálu a vystoupení osob z letounů.

Velitel přepravovaného svazku vydává v přípravném období na základě rozhodnutí velitele frontu (armády) své rozhodnutí, v kterém uvede

- úkol svazku přepravovaného vzduchem;
- upřesní jednotlivým podřízeným útvarům hlavní a záložní prostory soustředění;
- upřesní hlavní a záložní vyčkávací prostory pro jednotlivé jednotky vzhledem na přidělená odletová letiště;
- určí, která jednotka z kterého letiště bude startovat a kolik letounů a kluzáků bude mít na tomto letišti k dispozici;
- určí pro každou jednotku, na kterém letišti (přistávací ploše) bude přistávat;
- upřesní prostor soustředění jednotek po vysazení osob a vyložení materiálu z letounů;
- určí jednotkám úkoly pro bojové zabezpečení po přistání;
- určí své VS.

Po vydání svého rozhodnutí provádí velitel přepravovaného svazku tato opatření:

- vydává doplňková nařízení podle vývoje situace;
- organizuje a kontroluje průběh příprav jednotek k odletu;
- zkoumá situaci na frontě a v prostoru vysazení (bude-li přeprava provedena do týlu nepřítele);
- organizuje bojové zabezpečení v prostoru soustředění, ve vyčkávacím prostoru a na odletových letištích;

- organizuje a kontroluje chod pořádkové služby při přesunech do vyčkávacích prostorů a na odletová letiště;
- sám a prostřednictvím svého štábu sleduje a kontroluje průběh nakládání materiálu a nasednutí osob do letounů na jednotlivých odletových letištích.

Štáb přepravovaného svazku řídí se při své práci úkolem stanoveným velitelem frontu (armády) a rozhodnutím svého velitele.

Štáb přepravovaného svazku zpracovává

- rozkaz a schema pochodu svazku (útvary) z prostoru shromáždění do prostoru vyčkávacího;
- sestavuje výkaz bojového složení a početního stavu a nákladů přepravovaného svazku (útvary);
- provede výpočet potřeby letounů pro přepravu vzduchem, při čemž musí přihlížet k přípustným normám zatížení dopravních výsadkových letounů, vrtulníků a kluzáků;
- společně se štábem dopravního výsadkového letectva zpracovává plán přepravy vojsk vzduchem;
- společně se štábem dopravního výsadkového svazku zpracuje tabulky přepravy;
- společně se štábem letectva zpracuje rozkaz k přepravě;
- s leteckým štábem zpracuje plán protivzdušné obrany;
- organizaci průzkumu vyčkávacích prostorů, způsob, dobu, kdy svazky tohoto prostoru mají dosáhnout;
- plán opatření k bojovému zabezpečení vojsk ve vyčkávacím a přistávacím prostoru (PAO, PVO, PCHO);
- zpracuje plán přezkoušení přípravy osob, výzbroje, bojové techniky, dopravních a materiálních prostředků k přepravě vzduchem;
- organizuje kontrolu nasednutí (vysazení) vojsk, nakládání a vykládání bojové techniky a jiných nákladů a plnění pokynů staršího leteckého náčelníka provádějícího přepravu vzduchem.

Uvedená opatření a plány zpracovává štáb přepravovaného svazku v každém případě, ať jde o přepravu vojsk na vlastním území, nebo z vlastního území na území obsazeném nepřítelem.

3. Činnost velitelů a štábů za přeletu a při vysazení

Velitel letectva frontu

- organizuje ochranu přepravy vojsk za přeletu;
- udržuje nepřetržité spojení s přepravovaným svazkem a s velitelem dopravního výsadkového svazku;
- po přistání organizuje leteckou ochranu při vykládání a soustřeďování přepravovaného svazku;
- organizuje vzdušný průzkum.

Velitel přepravovaného svazku

- sleduje podle hlášení ve vzduchu průběh přeletu;
- po přistání na určených letištích kontroluje vystupování osob a průběh vykládání materiálu;
- v součinnosti s letectvem organizuje PVO, PAO, PCHO;

- vysílá přímé bojové zajištění do ohrožených směrů;
- kontroluje shromažďování jednotek v prostoru shromáždění;
- kontroluje maskování a utajení.

4. Prostory, které zaujímají svazky před přepravou vzduchem

Svazek, který má být podle rozhodnutí velitele frontu (armády) přepraven vzduchem, ať už na vlastním území ze zápolí blíže k frontě, nebo z vlastního území na území obsazené nepřítelem, zaujímá prostor soustředění. V tomto prostoru provádí všechny přípravné práce k přepravě vzduchem. Svazek se rozmisťuje po menších celcích, nejlépe po střeleckých plucích až praporech tak, aby prapory byly od sebe vzdáleny nejméně na 3 km, aby při případném použití atomových zbraní nepřítelem nebyly způsobeny velké ztráty na živé síle a materiálu.

V tomto prostoru provádějí jednotky nácvik pro plnění úkolu v nastupování a vystupování z letounů, kluzáků a vrtulníků, nácvik v nakládání a vykládání materiálu z přepravních prostředků.

Štáby zpracovávají potřebnou dokumentaci pro přesun a přepravu.

Před ukončením plánovaných prací vysílá štáb přepravovaného svazku průzkum do vyčkávacích prostorů, kam se jednotky den před odletem přesunou. Průzkum vyčkávacího prostoru musí být ukončen nejméně 24 hodin před příchodem vojsk do tohoto prostoru, z toho důvodu, aby bylo dostatek času na provedení vškerých opatření souvisejících s rozmístěním vojsk, různých hygienických opatření a pod.

Vzdálenosti vyčkávacích prostorů od odletových letišť budou různé. V holém, nepokrytém terénu budou větší a sestavy rozptýlenější, v nepřehledném terénu budou menší a sestavy skupin hustší. V žádném případě nesmí být tato vzdálenost vzhledem na použití atomových zbraní nepřítelem menší než 3 až 5 km.

Vyčkávací prostor zaujímají skupiny již podle rozhodnutí velitele přepravované jednotky. Na příklad jeden střelecký prapor s ženijní rotou a s velitelskou rotou bude přepravován s jednoho letiště. Vyčkávací prostor zaujímají všechny tyto jednotky, které budou z tohoto jednoho letiště startovat.

Při plánování soustředění vojsk ve vyčkávacím prostoru, musí vzít štáb přepravovaného svazku v úvahu vzdálenost tohoto prostoru do prostoru soustředění vojsk, lhůtu, do které musí být vojska soustředěna ve vyčkávacích prostorech a množství dopravních prostředků poskytnutých vojskům pro přesun do tohoto prostoru.

Zásadou je, aby přesun do vyčkávacích prostorů byl prováděn v noci, nebo za podmínek, kdy je omezeno vzdušné pozorování (mlha, zvláště nepříznivé počasí a p.). Proto přesun na autech je nutno plánovat tak, aby začal i skončil ještě za tmy. Je výhodné přepravovaný svazek soustředit na vzdálenost 70 až 80 km od vyčkávacích prostorů, aby za jednu noc stihla přemístit se do těchto prostorů.

Před přesunem vojsk (útvárů) z prostoru soustředění do prostorů vyčkávacích je štáb přepravovaného svazku povinen přezkoušet úplnost výzbroje, bojové techniky, dopravních a materiálních prostředků k přepravě vzduchem, aby ještě včas mohl být chybějící nebo vadný materiál doplněn a vyměněn.

Při tom se musí štáb zaměřit:

- jak jsou zabezpečeny osoby předepsaným množstvím munice, potravin a ochranných prostředků;
- musí odebrat přebytečný materiál od svazků (útvarů) a osob;
- přezkouší správnost rozdělení osob na jednotlivé letouny (kluzáky) a na letové sledy;
- přezkouší pohotovost výzbroje, bojové techniky a dopravních prostředků k nakládání;
- přezkouší způsob přizpůsobení, balení a uložení různých nákladů a množství zařízení k nakládání;
- přezkouší, jak znají osoby nutná pravidla letištní služby a bezpečnosti při nasedání do letounů (kluzáků) a při vystupování a vykládání z nich.

Po všech opatřeních provedených velitelem a štábem přepravovaného svazku jsou svazky (útvary) přepravovány na autech (vlastních a přidělených pro přesun) do vyčkávacích prostorů.

V tomto prostoru jsou svazky jenom krátkou dobu, obvykle jeden den, a pak se večer přepravují na autech na odletová letiště, kde se provádí nakládání materiálu a nasednutí osob do letounů (kluzáků).

Nasednutí osob přepravovaného svazku do letounů (kluzáků) i nakládání bojové techniky a nákladů se provádí na stanovištích letounů (kluzáků) podle plánu nasednutí (nakládání).

Bojová technika a přepravované náklady mají být nakládány za světla nejlépe den před provedením startu, nebo v den startu (je-li start určen za světla). Nakládání materiálu musí být ukončeno 1 až 2 hodiny před začátkem startu.

Příslušníci přepravovaného svazku nasedají do letounů (kluzáků) až po naložení bojové techniky a nákladů. Nasednutí musí být ukončeno 20 až 30 minut před začátkem poježdění letounů na start.

Nakládání bojové techniky, nákladů a nastupování příslušníků přepravovaného svazku (útvaru) do letounů (kluzáků) se provádí pod vedením velitelů jednotek, osádek, palubních techniků letounů, pilotů kluzáků a mechaniků kluzáků.

Aby při nasednutí a naložení do letounů a kluzáků byl zabezpečen pořádek, organizuje velitel dopravního výsadkového svazku pro každé odletové letiště zvlášť pořádkovou službu. Té přísluší kontrolovat dodržování maskovacích opatření a pravidel o pohybu osob, bojové techniky a všech druhů dopravních prostředků na letišti během nasedání a nakládání. Přepravovaná jednotka se musí řídit pokyny a rozkazy od okamžiku vstupu na letiště a zahájení nakládání materiálu do letounů a kluzáků až do doby opouštění letounů a kluzáků po přepravě ve vykládacím prostoru. Taktéž za letu se přepravovaná jednotka musí řídit pokyny leteckých orgánů.

Vystupování osob a vykládání materiálu z letounů na letištích se provádí na takovém místě, které nepřekáží dalšímu přistávání letounů. Proto dá pilot letounu povel k vystoupení a vyložení materiálu z letounu až tenkrát, když je letoun umístěn na nejvýhodnějším místě.

Vystupování osob a vykládání materiálu z kluzáků se provádí na tom místě, kde kluzák přistal. Povel k vystupování osob a vyložení materiálu dává velitel kluzáku.

Z těchto důvodů je nutno, aby pro kluzáky, které letí za letounovým sledem, byla vždy plánována jiná přistávací plocha a ne společná s dopravními výsadečnými letouny.

Je-li v prostoru, kde má být provedeno vysazení, nedostatek přistávacích a letištních ploch, je nutno plánovat přepravu kluzákového sledu s určitým časovým intervalem za letounovým sledem, aby vysazené jednotky měly dostatek času k uvolnění přistávací plochy pro kluzáky.

Vzhledem k možnosti použití atomových zbraní nepřítelem v době, kdy dopravní výsadečkové letouny s přepravovaným svazkem přistávají a vykládají materiál z letounů a kluzáků a kdy přepravované jednotky ještě nemají organizovanou PVO, je nejdůležitějším úkolem velitele letectva, který přepravu zajišťuje, střežit tento prostor a nedopustit zásah nepřátelského letectva nebo pozemního nepřítele.

Po vysazení osob a vyložení materiálu z letounů a kluzáků soustřeďují se přepravované svazky v prostoru shromáždění (z každého letiště samostatně). Prostor shromáždění musí být volen nejméně 3 až 5 km od přistávacích a letištních ploch.

Z těchto prostorů pak odcházejí přepravené jednotky k plnění stanoveného úkolu.

5. Příprava štábů a jednotek k přepravě vzduchem

Před každou plánovanou přepravou vojsk vzduchem předchází příprava štábů a vojsk. Plán přípravy zpracovává operační oddělení svazku (útvary) v součinnosti se štábem leteckého svazku.

Příprava štábu a vojsk musí být materiálně zabezpečena. Protože v prostoru soustředění svazku nejsou pro nácvik k dispozici dopravní výsadečkové letouny (kluzáky) musí si svazek pro tuto přípravu připravit makety letounů a kluzáků, na nichž pak provádí praktický nácvik.

V plánu nácviku je přesně stanoveno:

- co bude předmětem nácviku;
- doba a místo provádění nácviku štábu svazku;
- způsob provádění nácviku štábů a vojsk;
- materiální zabezpečení nácviku.

Štáb svazku (útvary) řídí podle plánu nácvik svých jednotek. K tomuto nácviku si musí štáb připravit:

- seznamy osob a materiálu rozděleného již podle jednotlivých skupin až na jednotlivé letouny;
- pokyny pro úpravu výstroje a výzbroje při nastupování, za přeletu a při vystupování z letounů (kluzáků);
- schema rozmístění osob a materiálu v jednotlivých letounech;
- pokyny o chování na letišti a za přeletu;
- pokyny k správnému nakládání a vykládání těžkého materiálu z letounů a kluzáků před startem a po přistání;
- poučení o upevnění materiálu v letounech a kluzácích pro přelet;
- seznámení se signály pro nastupování osob a nakládání materiálu.

Z přípravy štábu a jednotek pro přepravu jsou vyňati ti příslušníci, kteří se pro nemoc neúčastní přepravy. Proto před provedením nácviku

štábů a jednotek musí předcházet lékařská prohlídka a seznamy musí být upraveny podle výsledku prohlídky.

Nácvik musí probíhat prakticky, aby každý příslušník jednotky přesně znal, kterým letounem bude přepravován, kde bude v letounu umístěn a jak se má chovat za přeletu. Bez této praktické přípravy by bylo celou přepravu těžko možno provést.

Nácvik nasednutí osob, naložení materiálu a vystoupení z letounů (kluzáků) musí být proveden přímo v prostoru soustředění svazku, kde se připraví makety letounů (kluzáků). Nácvik svazku pro přesuny z prostorů vyčkávacích na odletová letiště a příchodu jednotlivých skupin (pro jedno letadlo) se provádí rovněž v prostoru soustředění a v takovém prostoru, který by se svým vzhledem podobal skutečnému odletovému letišti s vyznačenými místy jednotlivých letounů.

Nácvikem štábů a jednotek v přesunech zabezpečí se hladké provedení přesunů, nastupování osob, nakládání materiálu do letounů (kluzáků) a zabrání se zbytečnému nahromadění jednotek na menších prostorech, které by bylo výhodným cílem nepřátelského leteckého a atomového napadení.

Úkolem nadřízeného štábu je, aby nácvik vojsk kontroloval a pomáhal při něm. Kontrolující musí uplatňovat iniciativu při zjištění nedostatků, aby je na místě ihned odstraňoval, protože dokonalý a reálný nácvik je polovičním úspěchem celé přepravy. I malé nedostatky a nejasnosti u podřízených funkcionářů mohou značně narušit celkový plán.

IV. BOJOVÉ ZABEZPEČENÍ PRO PŘEPRAVU VZDUCHEM

Správná organizace a pečlivé provedení bojového zabezpečení svazků, které mají být přepraveny vzduchem, je jedním z hlavních předpokladů úspěšného splnění uloženého úkolu. Největšího významu nabývá průzkum, protivzdušná obrana a protiatomová ochrana jak v době přípravné, za přeletu, tak i po přistání přepraveného svazku vzduchem a hlavně při samotném výsadbku.

Průzkum ve prospěch přepravovaného svazku vzduchem provádí letectvo. Pozemní průzkum si provádí jednotka po vysazení svými vlastními prostředky.

Protivzdušná obrana je pro svazek přepravovaný vzduchem jedním z hlavních druhů bojového zabezpečení. Je souhrnem činnosti všech bojových prostředků, které vedou boj s nepřátelskými letouny, souhrnem všech opatření a činností směřujících k předejití leteckých úderů, k zmenšení jejich účinku a odstranění jejich následků.

Velitel svazku přepravovaného vzduchem je povinen organisovat protivzdušnou obranu na základě důkladného studia vzdušné situace a stanoví

- základní úkoly protivzdušné obrany;
- způsob organizace hlásné služby (hlásek);
- síly a prostředky protivzdušné obrany a jejich úkoly pro všechny prostory, které přepravovaný svazek před odletem zaujímá i v prostoru vysazení.

Štáb přepravovaného svazku zpracovává plán protivzdušné obrany pro všechny prostory (soustředění, vyčkávací, odletová letiště, prostor vysazení).

Hlavní důraz v plánu musí být položen na letecké zabezpečení, obzvláště v době přistání letounů na přistávacích a letištních plochách, a dokud přepravovaný svazek (útvár) ještě nemá organisovanou protivzdušnou obranu.

Protiatomová ochrana

Účelem protiatomové ochrany je zmařit připravované údery atomovými zbraněmi nepřítele, zabezpečit přepravovaný svazek (útvár) vzduchem před účinky atomových zbraní nepřítele a zachovat bojovou pohotovost a bojeschopnost.

Protiatomovou ochranu organisuje velitel přepravovaného svazku (útváru) podle pokynů staršího náčelníka. Aby svazek (útvár) byl včas uvědomen o atomovém nebezpečí ve všech prostorech, které svazek (útvár) před přepravou vzduchem i po vysazení zaujímá, je třeba organisovat pečlivý průzkum a pozorování. Již od samého začátku je nutno mít neselehávající spojení s náčelníkem, který vzdušnou přepravu nařídil a dobrou organisaci hlásné služby.

U všech útvarů přepravovaného svazku je nutno organisovat radiační průzkum ve všech prostorech.

Chemické pozorovací hlídky se umisťují v prostoru soustředění a ve vyčkávacím prostoru v blízkosti velitelských stanovišť a pozorovatelů. Na odletových letištích nejlépe na pozorovatelnách.

Ženíjní budování terénu je jedno z nejpodstatnějších opatření protiatomové ochrany. U přepravovaného svazku (útváru) nemůže být toto opatření provedeno do důsledku v každém prostoru pro nedostatek času.

Nepřítel se bude snažit zjistit přípravy vzdušných přeprav, i když půjde o prostory příprav v hlubokém týlu a proto je nutno v těchto prostorech provádět zemní práce s hlediska ochrany proti účinkům atomových zbraní.

Po přeletu a vysazení jednotek a vyložení materiálu na vlastním území v blízkosti fronty nebo v týlu nepřítele, prodlí jednotky na letištích nebo přistávacích plochách jenom krátkou dobu a proto tam zemní práce neprovádějí, nýbrž ihned odcházejí do stanoveného prostoru pro soustředění samostatně z každého letiště zvlášť.

Velikost prostoru soustředění jednotky po přesunu vzduchem musí odpovídat požadavkům rozmístění vojsk za používání atomových zbraní. Svazky (útvary) v prostorech, kde neprovádějí ženíjní úpravu, využívají pokrytosti, vlnitosti terénu a různých přirozených krytů, aby zamezily velké ztráty při případném atomovém napadení nepřítelem.

Maskování svazků (útvarů) při přepravách je neméně důležitý druh bojového zabezpečení. Maskování svazků je nutno provádět v prostorech soustředění a ve vyčkávacích prostorech, na odletových letištích a v prostoru soustředění po vysazení.

V. ZÁVĚR

Za soudobých podmínek vedení operací, které se vyznačují vysokým tempem, bojovou činností vojsk ve značných hloubkách obrany nepřítele, činností vojsk v týlu nepřítele, stanou se vzdušné přepravy vojsk a materiálu nepostradatelným druhem přepravy.

Vojska přepravovaná vzduchem na velké vzdálenosti do týlu nepřítele přinášejí prvek překvapení, který při současném vedení operace může vést v krátké době ke značným změnám na frontě. V podmínkách, kdy železniční nebo silniční síť bude na hlavních operačních směrech značně poškozena a tím na určitou dobu nezpůsobitelná pro pozemní přesuny, stanou se vzdušné přepravy na určitou dobu jedním z hlavních druhů přeprav, protože tyto přepravy nejsou závislé na komunikační síti, na terénních překážkách atd.

Organisace přepravy vojsk vzduchem je složitá. Vyžaduje značný počet dopravních výsadekových letounů, kluzáků, vrtulníků, dostatek odletových letišť, dostatek přistávacích ploch, letecké zajištění, obzvláště když se přesuny provádějí do blízkosti fronty nebo z vlastního území na území obsazené nepřítelem.

Při přepravách vojsk vzduchem do týlu nepřítele je nutná těsná spolupráce s vojsky nebo s partyzány působícími v prostoru, kde budou vojska po přeletu vysazena, a s vojsky útočícími čelně.

Všechna tato opatření vyžadují od štábů přepravovaného svazku vysokých organizačních schopností, přesného plánování v těsné součinnosti se štáby dopravního výsadekového a stíhacího letectva.

Dnešní podmínky vedení operace vyžadují ve zvýšené míře používat všech druhů zbraní a všech prostředků sloužících k úspěšnému vedení války, i dopravního výsadekového letectva k hlubokému a rychlému manévru vojsk jak směrem k frontě, podél fronty, tak i do týlu nepřítele a tento rychlý manévr je schopno do značné míry provést dopravní výsadekové letectvo. Proto se tento druh letectva stává dnes nepostradatelným prostředkem přepravy vojsk a je nutno při všech důležitých operacích s ním počítat a také ho používat.

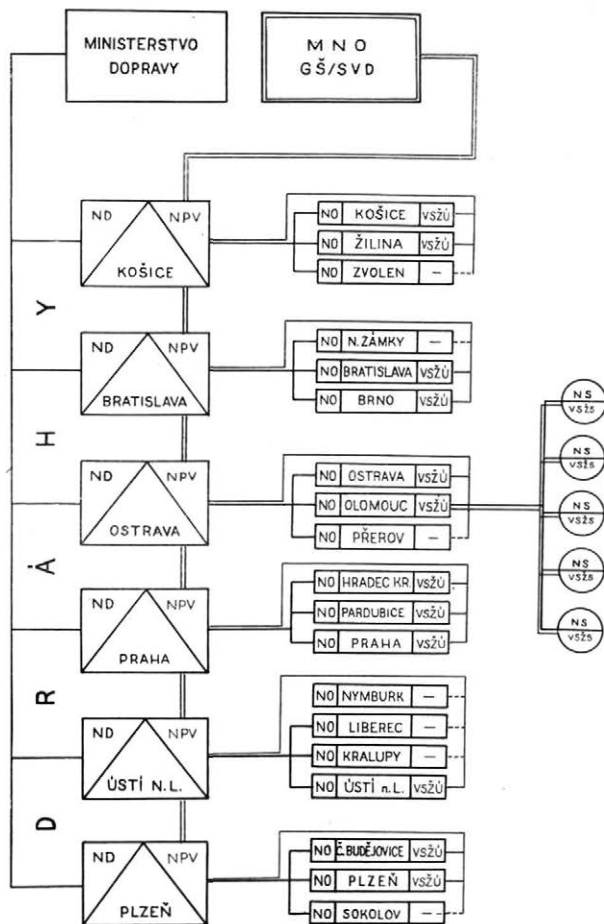
Vydává MNO. Řídí redakční rada: Jan Knotek, Ján Lipový, Václav Voneš, Jaromír Vyhnanek, Zdeněk Malý, Ladislav Hálek, Vladimír Diviš, Miroslav Rybniček, Jaroslav Forst, Karel Rovenský, Josef Slabý, Ludvík Varvařovský, Václav Vítanovský, František Houra, Václav Sadílek, Alois Chládek (redaktor)

Adresa redakce: Redakce časopisu „Vojenská mysl“ MNO, Praha. — Vydává MNO v Našem vojsku, vydavatelství, n. p., Praha. — Tiskne Naše vojsko, tiskárna, n. p., provoz, 2.

V roce 1956 vyjde 6 čísel.

Časopis nelze předplácet, přiděluje se jen služebně.

ORGANISACE ŽELEZNIC V MÍRU



LEGENDA :

orgány
civilní
železniční
správy

ND — náčelník dráhy
NO — náčelník oddělení
NS — náčelník stanice

NPV — náčelník přepravy vojsk
VSŽÚ — voj. správce žel. úseku
VSŽS — voj. správce žel. stanice

orgány
vojenské
železniční
dopravy

POVINNOSTI VOJENSKÝCH ŽELEZNIČNÍCH ORGÁNŮ:

NÁČELNÍK PŘEPRAVY VOJSK

- podléhá náčelníku správy voj. dopravy MNO-GŠ,
- řídí činnost orgánů voj. žel. dopravy v obvodu dráhy,
- organizuje, řídí, kontroluje a zabezpečuje vojenské převozy a transporty po železnici v obvodu dráhy,
- řídí přípravu vojsk pro přepravu po železnici, provádí praktický výcvik jednotek v nakládání a vykládání podle plánů OVD/VVO,
- spolupracuje se štáby svazků (útvář) při zpracování štábní dokumentace a při organizaci přepravy vojsk po železnici.

Náčelník dráhy je povinen bezpodmínečně provést jeho požadavky na provedení vojenských přeprav

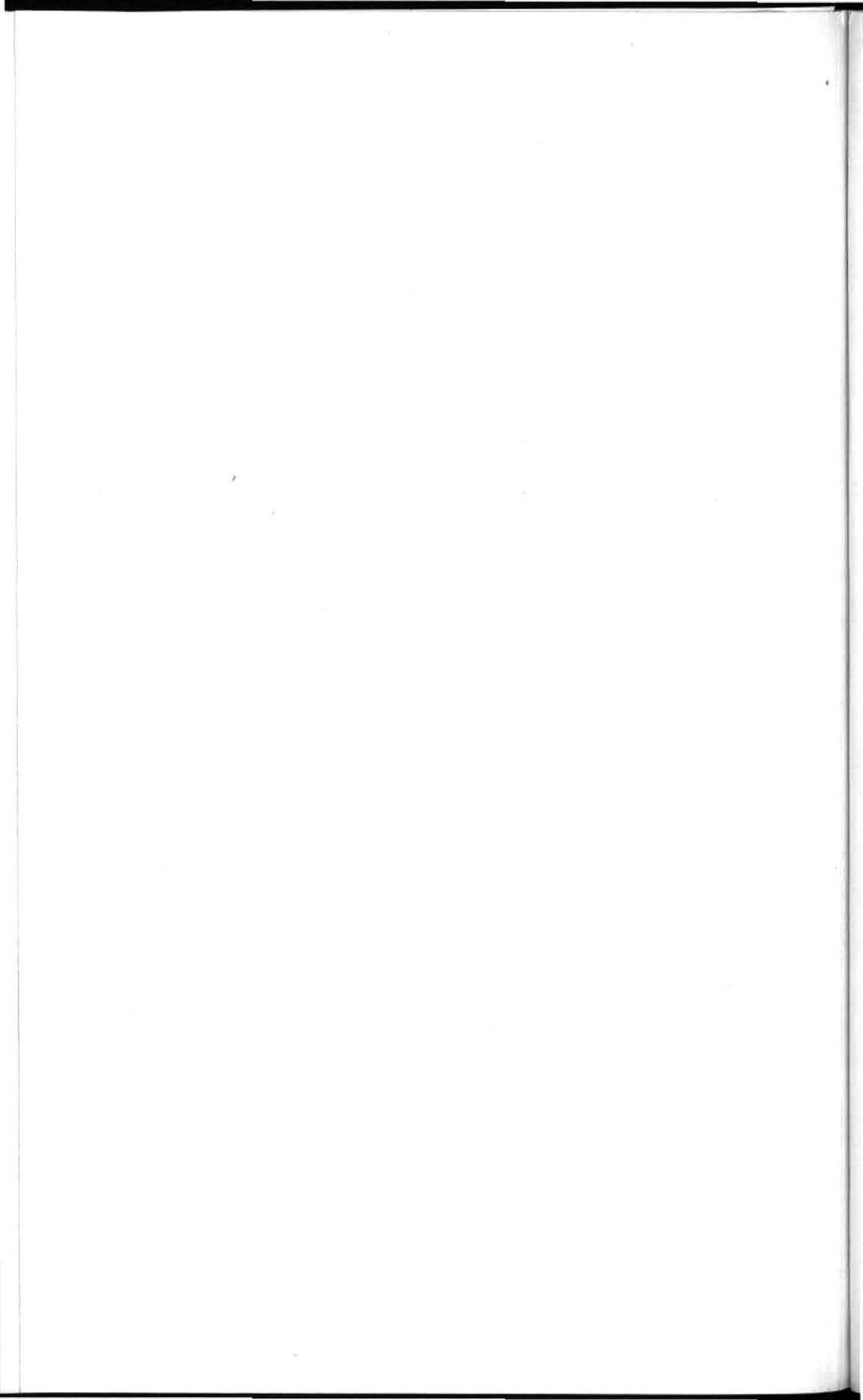
VOJENSKÝ SPRÁVCE ŽEL. ÚSEKU

- podléhá náčelníku přepravy vojsk,
- řídí činnost orgánů voj. žel. dopravy v obvodu oddělení dráhy,
- organizuje, řídí, kontroluje provádění železničních přeprav ve svém úseku,
- provádí školení vojsk v přepravě po železnici,
- spolupracuje se štábem svazku (útvary) při zpracování štábní dokumentace a při organizaci přepravy vojsk po železnici.

VOJENSKÝ SPRÁVCE ŽEL. STANICE

- je výkonným orgánem voj. žel. dopravy,
- spolupracuje s náčelníkem stanice na zabezpečení řádného chodu voj. žel. služby.

Poznámka. Oddělení dráhy, neoznačená vpravo zkratkou „VSŽÚ“ nejsou t. č. obsazena. Každému oddělení dráhy podléhá několik železničních stanic — tak jak je na schématu vyznačeno u oddělení dráhy OLOMOUC.



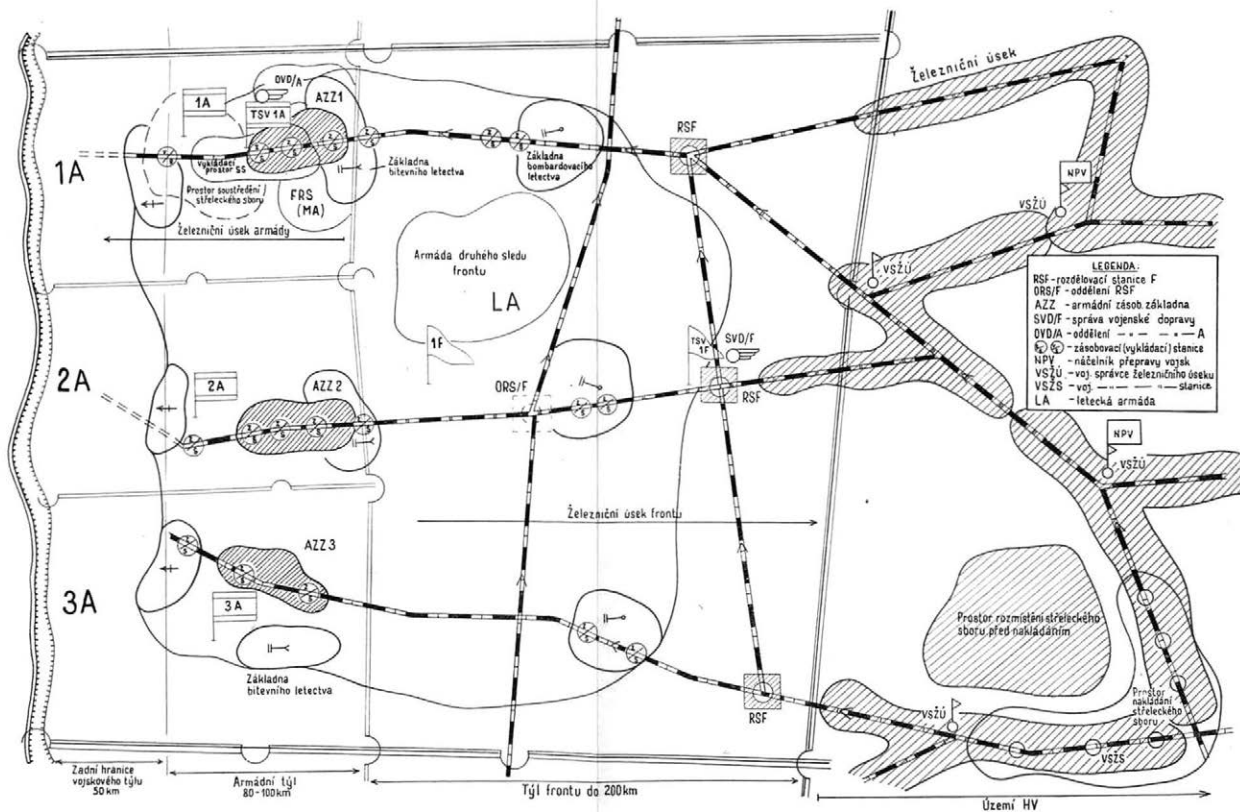
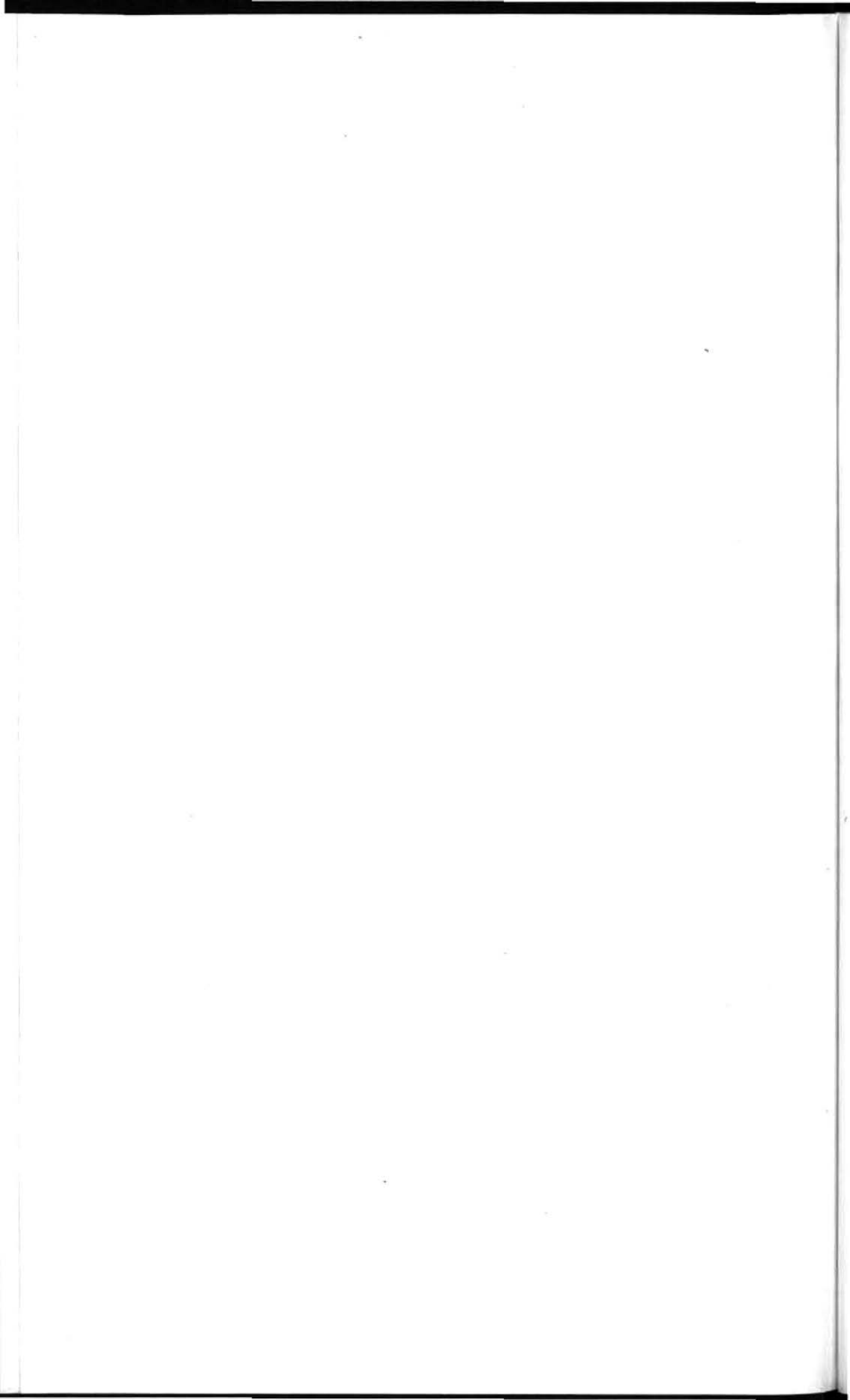


Schéma železniční sítě při operační přepravě vojsk z mimofrontového území k frontě
(Přepravu plánuje a nařizuje HV)



Schvaluji.
Velitel 20 sd
Podpis
21.00 1. 10.

Příloha 3
T a j n ě
Výtisk čís. 1

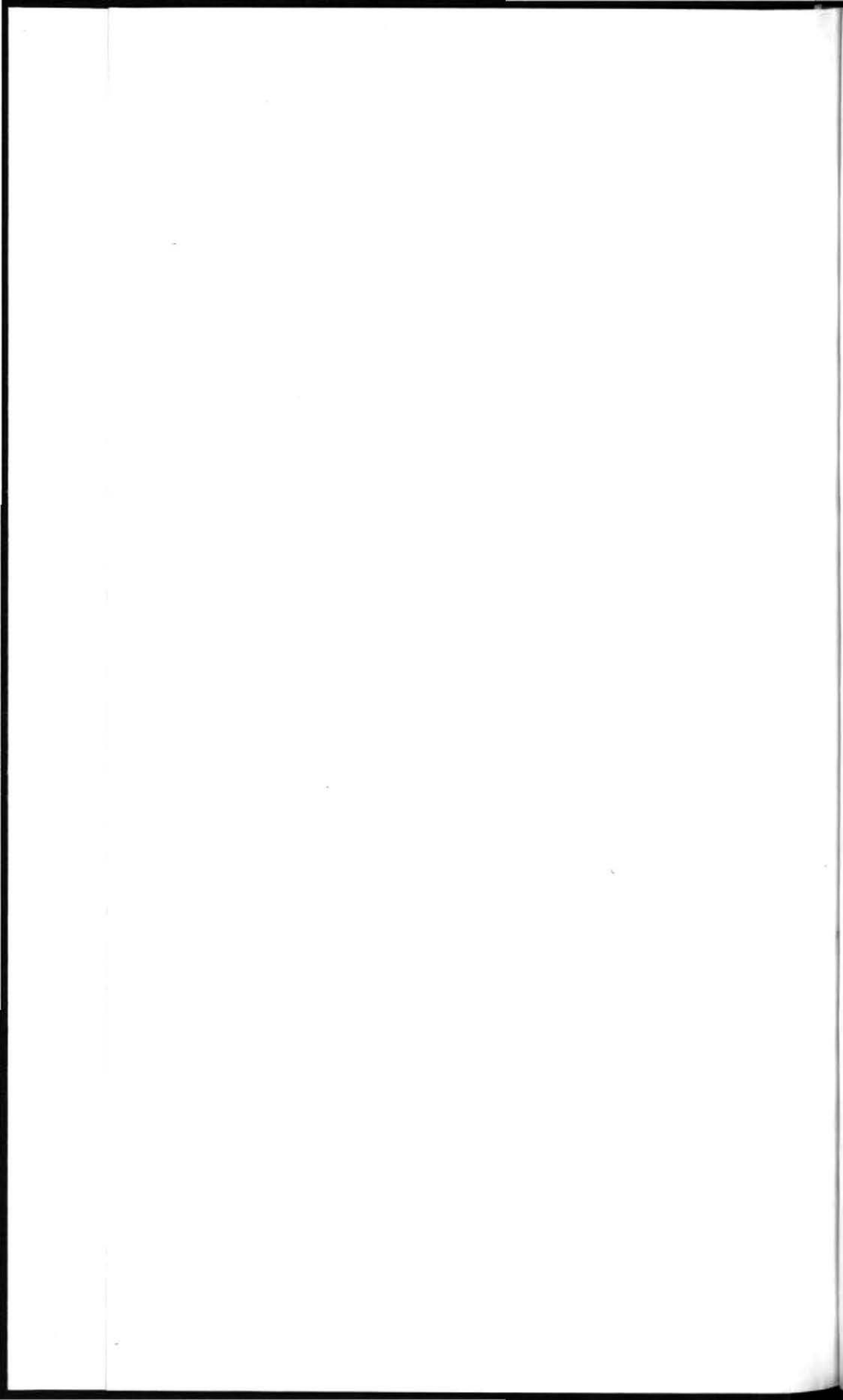
ROZDĚLENÍ A VÝPOČET VOZOVÉ POTŘEBY 20 sd PRO PŘEPRAVU PO ŽELEZNICI — ŠTÁB 20 sd BUKOVÁ 1. 10. 20.00

Číslo převozu	Vojenský útvar (převozní jednotka)	Osoby		Děla				Minomety			Raketo- mety	Tanky	Samohyb. děl	Motorová vozidla							Kuchyně	Celková váha nákl.	Vozová potřeba					Celkem vozů	Počet náprav	Celková váha vleku	Nakládací stanice	Poznámka
														Automobily									Z voj.	Vd	Vk	Pao	Px					
		osob.	nákl 11/2 t	nákl. 3 t	spec.	taž- ná	trak- tory	moto	pří- věry																							
		1	2	3	4	5	6	7	8	9				10	11	12	13	14	15	16			17									
16210	1/4 sp	30	500	2				9						1	43	5	1	3		1		5		15	37	2			54	108		Osobní vozy B, C pro štáby podle potřeby (Jen v míru)
16211	2/4 sp	30	500	2				9						1	43	5	1	3		1		5		15	37	2			54	108		
16212	3/4 sp	35	510	2				9						1	44	5	1	3		1		5		16	37	2			55	110		
16213	velit. pluku	10	15											2						2				1					1	2		
	velit. hudeb. četa	3	30													2								1		2			3	6		
	průzk. rota	3	35													2				1	1			1	1	2			4	8		
	ženijní rota	3	80													2	1	1						2	4				6	12		
	spojovací rota	3	45													3	1			2				2	3				5	10		
	četa chem. průzkumu	1	15												1		1							1	1				2	4		
	týl 4 sp	5	2																								1		1	2		
	zdrav. rota	2	20											1	1	1	3			1				1	5				6	12		
	int. dílna	1	3											1																		
	protilet. oddíl – 3. četa	1	12													1										3			3	6		
	aut. dopr. rota	2	30											1	1	18				2	3		1		18			19	38			
	Celkem	34	287											5	3	29	6	1		7	1	4		10	14	26			50	100		
16214	četa tech. zabezpečení	1	10												1	5	1									5			5	10		
	vel děl., zbroj. dílna	2	17																					1					1	2		
	pt baterie	2	45	6														6						1	3	6			10	20		
	min. baterie, bat. bezzákl. děl	3	50						6									6			1		1		7				8	16		
	baterie shd	3	32									7											1		7				8	16		
	protilet. oddíl – 1. a 2. četa	2	31													2										6			6	12		
	Celkem	13	185	6					6			7		1	7	1	12					1		4	3	31			38	76		
	atd.																															

Napsáno v 1 výtisku
čís. 1 pro potřebu štábu
Zprac. SYKORA
Naps. JANDERA
1. 10. 54 čís. 81

Náčelník štábu 20 sd
hodnost
podpis
jméno
Náčelník oper. oddělení 20 sd
hodnost
podpis
jméno
Orgán voj. žel. dopravy
hodnost
podpis
jméno

Poznámka: Tento dokument zpracovávají štáby jednotek počínaje štábem praporu (oddílů) již v míru. Převozy nesmějí mít více než 120 náprav a 1200 tun.



Schvaluji: velitel 6sd
datum
hodnost

NÁVRH NÁČELNÍKA OPERAČNÍHO ODDĚLENÍ ŠTÁBU 6sd NA USPOŘÁDÁNÍ PŘEVOZŮ PO ŽELEZNICI
(příloha k informační zprávě)

Příloha 4
Tajné
Výtisk čís. 1

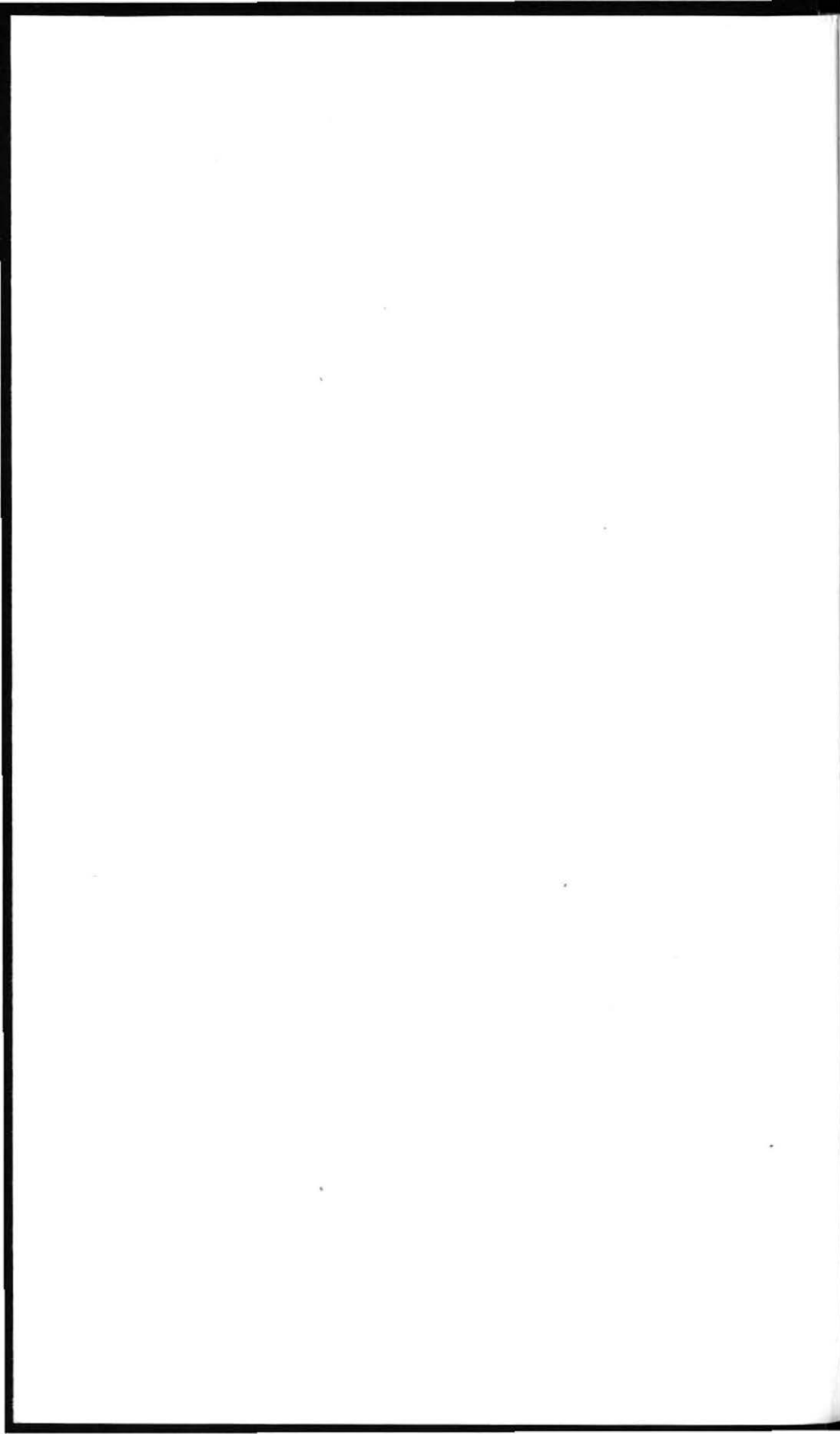
podpis jméno

Převážní směr	Tempo inter- val	Číslo převozu	Složení převozů	Nakl. stanice (místo)	Zahájení — trvání — ukončení nakládání				Bojové zabezpečení
					6. 10.	7. 10.	8. 10.	9. 10.	
					19,00			4,00	
SEVER	16 1,5	16215	1/40 sp	HRDLÝ					PVO nakládacího prostoru: žel. uzel ROMA VA pěti PVOS. 6pdp chrání prostor STROH. PVO nakládacích stanic pěti útvarů, PAO: MSO žel. orgánů ve VOLOVÉ, MSO 6sd ve Záchraná a vyprošťovací sku- pina, protipožární skupina 6 sd v Součinnost s obnovovacím oddí- lem žel. správy ve Za přepravy pěti útvarů a náčel- níků převozů.
		16230	1/6 dp	KOCLÉROV					
		16216	2/40 sp	HRDLÝ					
		16243	6 žpr	SULICE					
		16218	vel. 40 sp — 1. část	HRDLÝ					
		16231	2/6 dp	KOCLÉROV					
		16219	vel. 40 sp — 2. část	HRDLÝ					
		16233	vel. 6 dp	KOCLÉROV					
		16244	6 spojpr	VIŠŇOV					
		16217	3/40 sp	HRDLÝ					
		16232	3/6 dp	KOCLÉROV					
		16247	1/6 doprpr	ŠIROVÉ					
		16248	2/6 doprpr	SULICE					
		16250	velit. 6doprpr	KOCLÉROV					
		16249	3/6 doprpr	JÍROVÉ					
		16242	6 rmo	KOCLÉROV					
JIH	20 1,2	16221	2/42 sp	HRADISKO					
		16238	1/6 tsp	STROM					
		16246	velit. 6 sd	POŠTICE					
		16222	3/42 sp	HRADISKO					
		16236	3/106 dp	VOLOVEC					
		16223	vel. 42 sp — 1. část	HRADISKO					
		16240	3/6 tsp	STROM					
		16241	6 pto	VOLOVEC					
		16220	1/42 sp	HRADISKO					
		16234	1/106 dp	VOLOVEC					
		16239	2/6 tsp	STROM					
		16224	vel. 42 sp — 2. část	HRADISKO					
		16237	vel. 106 dp	VOLOVEC					
		16225	1/44 sp	VELTEŽ					
		16235	2/106 dp	VOLOVEC					
		16227	3/44 sp	VELTEŽ					
		16228	vel. 44 sp — 1. část	POŠTICE					
		16226	2/44 sp	STROM					
		16229	vel. 44 sp — 2. část	VELTEŽ					
		16245	20 pldp	VOLOVEC					

Zpracováno v jednom výtisku,
čís. 1 pro štáb 6 sd,
Zpracoval: major HORA
6. 10. 55.

Náčelník operačního oddělení 6 sd:
hodnost
Voj. správce žel. úseku:
hodnost

podpis jméno
podpis jméno

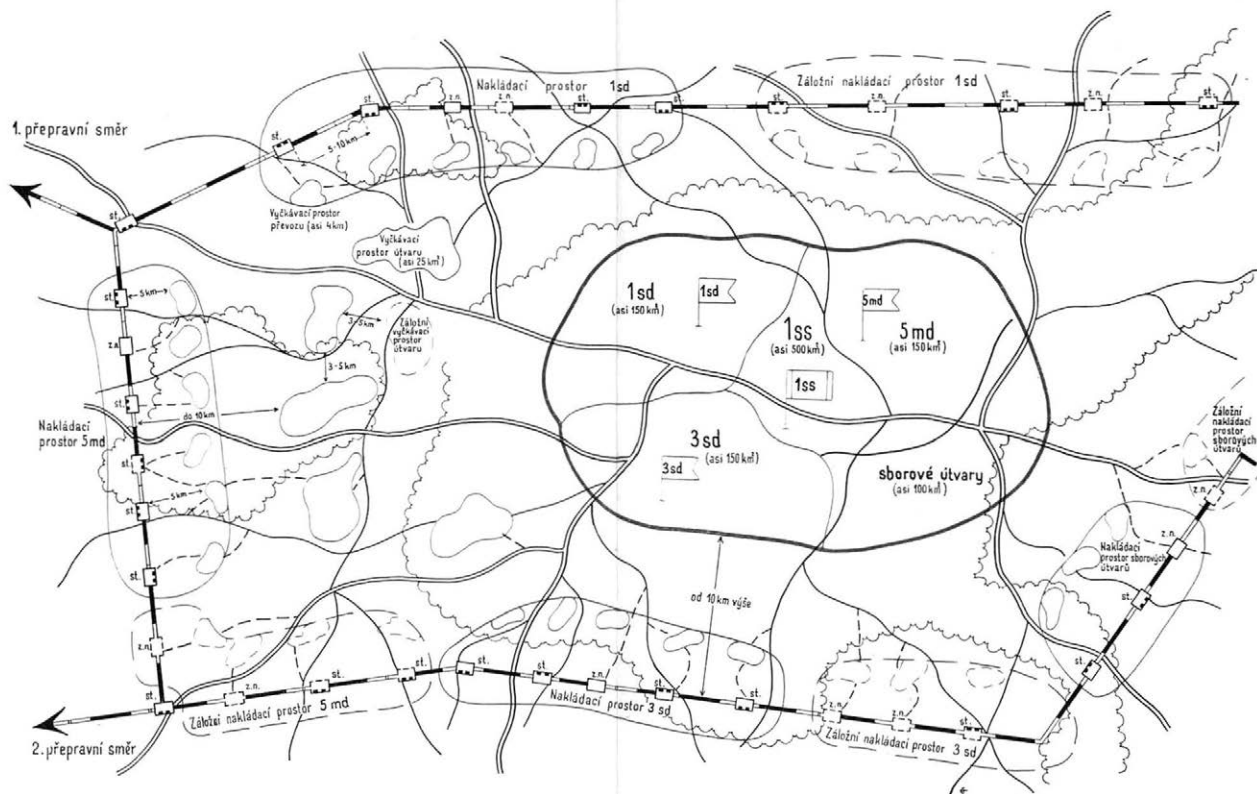


PLÁN NAKLÁDÁNÍ 20 sd
Štáb BUKOVÁ 6. 10. 8.00. Mapa 50 000 r. 1953

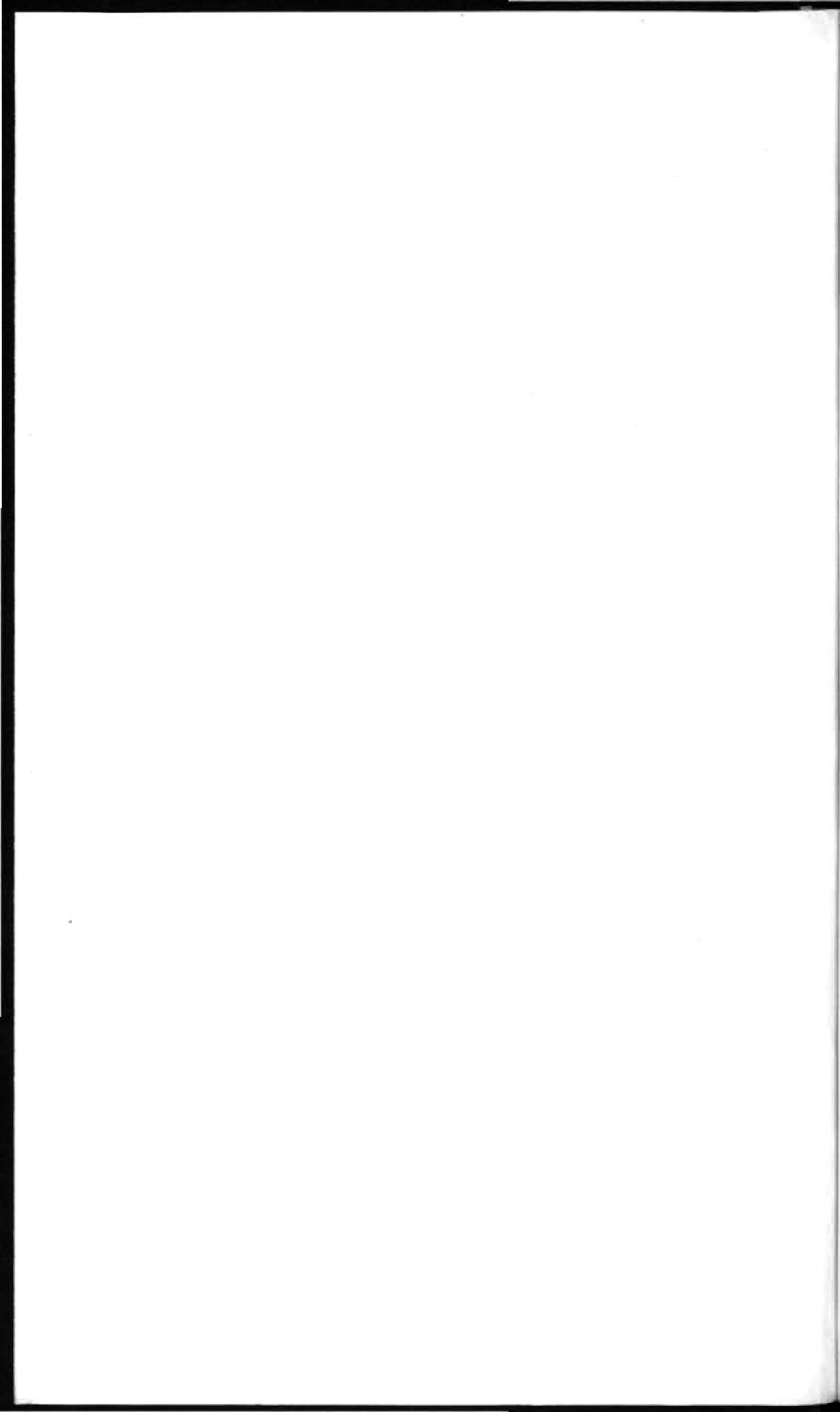
Pořad. číslo	Číslo převozu	Rozdělení útvaru (jednotek) na převoz	Vlaková souprava								Prostor rozmístění	Nakládací stanice (místo)	Osa pochodu k nakl. místu	Výchozí čára	Doba přechodu		Vyčkávací prostor útvaru	Vyčkávací prostor převozu	Doba nakládání		Doba odjezdu		Číslo vlaku	Bojové zabezpečení	
			Z voj.	Z kuch.	Z	V	Pao	Px	ostat.	Cel- kem					čelem	zádí			zač.	konec	den	hod. min.			
1	2	3	4								5	6	7	8	9		10	11	12		13	14	15		
1	16215	1/4 sp	13			37					50	PONIKLÁ	HRDLY	PONIKLÁ VRBNO STROBOV	vidl. silnic 1 km záp. VRBNO	14.55	15.10	les vých. ŠUROLOV	les 3 km již. HRDLY	18.45	21.45	6.10	22.00	428	PVO vyčkávacích a nakládacích prostorů střel. pluků prostředky velitelů pluků. 20 pldp zabezpečuje prostor ŠJNA, RISOVCE, SLUKOV s dřívením. PVO 20 tsp a obsluhuje přeměněnou železniční trať v ma. kladce. Prostor ROMAY A hlásí PVOs. Pohotovostní PVO má dvě hodiny před pohotovostí k nakládání l. převozu. PAO pěti úprav. MSQ v prostoru LUŽINÁ. Záhlada dosimetr, hřídek od roty chemické ochrany na žel. stanici VOLOVE.
2	16229	1/20 dp četa 20 pldp	5			38					43	ČÍŽICE	KOCLEŘOV	ČÍŽICE KOSOV	kóta 526 vých. BŘEZI	16.45	17.00	les 4 km jihových. KRTELIV	les 1 km zap. ORE- CHOVICE	20.15	23.15	6.10	23.30	429	
3	16216	2/4 sp	13			37					50	VRBOVEC	HRDLY	VRBOVEC RUČKOV VRAPICE	křiž. silnice sev. ČÍŽICE	18.15	18.30	les. vých. ŠUROLOV	les 3 km již. HRDLY	22.00	0.45	7.10.	1.00	430	
4	16240	20 žpr (bez jedné roty)	7			44					51	SLUNNÁ	SULICE	SLUNNÁ KOŇOPIS- TÉ DEJNOV	vidl. silnic 2 km sev. SLUNNÁ	19.45	20.00	les 2 km sev. KRTELIV	les 1 km sev. NOUTONICE	23.30	2.15	7.10.	2.30	431	
5	16218	Velit. 4 sp., vel., hubeb. četa prázkn., spoj., žen. rota, četa chem. prázkn., zdrav. rota, intend. dílna, protilet. oddíl — 3. četa aut. dopr. rota	8			38					46	OPATOVCE	HRDLY	OPATO- VICE SMOLOV VYTŮN	cíp lesa 1 km sev. TRNICE	21.45	22.00	les vých. ŠUROLOV	les 3 km již. HRDLY	1.00	3.45	7.10.	4.00	432	

Náčelník štábu 20 sd hodnost	podpis	jméno
Náčelník oper. oddělení 20 sd hodnost	podpis	jméno
Voj. správce žel. úseku hodnost	podpis	jméno





Schema prostoru rozmístění a nakládacího prostoru 1 střeleckého sboru



Schvaluji.
Velitel 20 sd
podpis, hodina, datum

PLÁN VYKLÁDÁNÍ 20 sd
Štáb BENEŠOV, 7. 10. 20.00. Mapa 50 000 r. 1952

Příloha 7
Tajně
Výtisk čís. 1

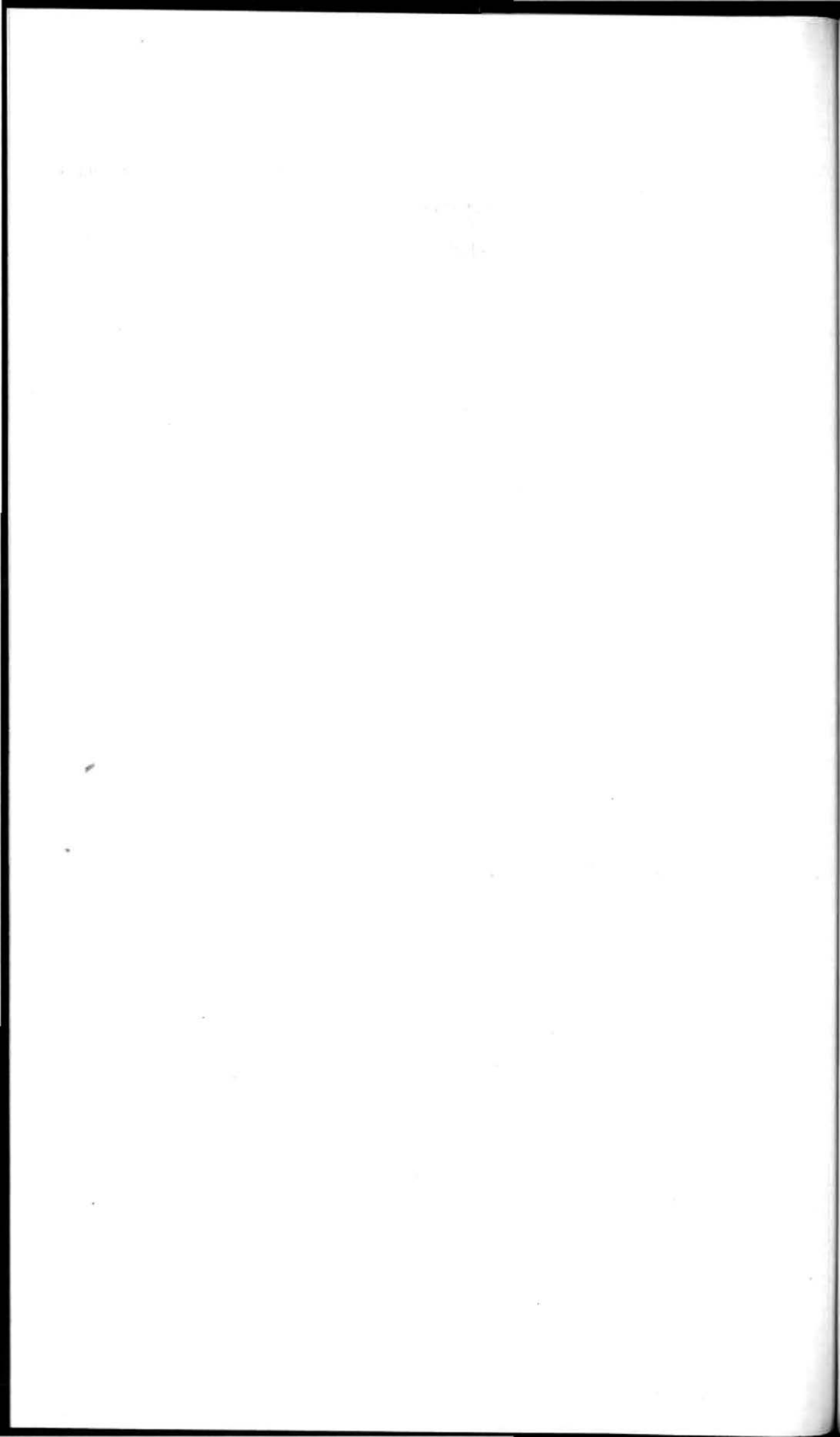
Pořad. číslo	Číslo převozu	Rozdělení útvaru (jednotek) na převozy	Vlaková souprava							Vykládací místo (stanice)	Doba příjezdu do vykl. stanice			Shromaždiště převozu	Pachodová osa a shromaždiště útvaru (prostor soustředění)	Bojové zabezpečení vykl. prostoru
			Z voj.	Z koň.	V	Pao	Px	ostat.	Cel- kem		den měsíc	hod. min.	číslo vlaku			
1	2	3	4							5	6			7	8	9
1	16215	1/4 sp	13		37				50	TÝNEC nad Sáz.	7. 10.	18.10	428	les 5 km sev. PECERADY	TĚPNÍN, JÍLOVÉ u Prahy, DAVLE — les sevzáp. KLÍNEC	PVO vykládacích míst prostředky útvarů, prostor BENEŠOV chrání prostředky PVOS
2	16229	1/20 dp četa 1/20 pldp	5		38				43	POŘÍČÍ n. Sáz.	7. 10.	19.40	429	les 3 km záp. PYŠELÝ	TĚPNÍN, JÍLOVÉ, DAVLE, — les jihových. LIŠNICE	Ochrana přechodů přes VLTAVA u DAVLE, ŠTĚCHOVICE a ŽIVO- HOŠT péčí PVO/A
3	16216	2/4 sp	13		37				50	TÝNEC n. Sáz.	7. 10.	21.10	430	les 3 km sev. PECERADY	TĚPNÍN, JÍLOVÉ u Prahy, DAVLE — TRHOVÁ	20 pldp chrání sestavu divise s důrazem na prostor 120 dp, 20 tsp
4	16240	20 žpr (bez jedné roty)	7		44				51	BUKOVANY	7. 10.	22.40	431	les 2 km jižně TÝNEC n. Sáz.	NETVOŘICE, ŠTĚCHOVICE, — les záp. BOJANOVICE	Regulace na přechodech přes VLTAVA péčí armády, ve vykládacích místech péčí útvarů, v BENEŠOV, NETVO- ŘICE, NEVEKLOV péčí divise
5	16218	velit 4 sp — 1. část vel. hudeb. četa, průzk. žen., spoj. rota četa chem. průzkumu týl pluku zdrav. rota intend. dílna protilet. oddíl — 3. četa aut. dopr. rota	8		38				46	TÝNEC n. Sáz.	8. 10.	0.10	432	les 3 km sev. PECERADY	TĚPNÍN, JÍLOVÉ u Prahy, DAVLE — KLENEC	
		atd.														

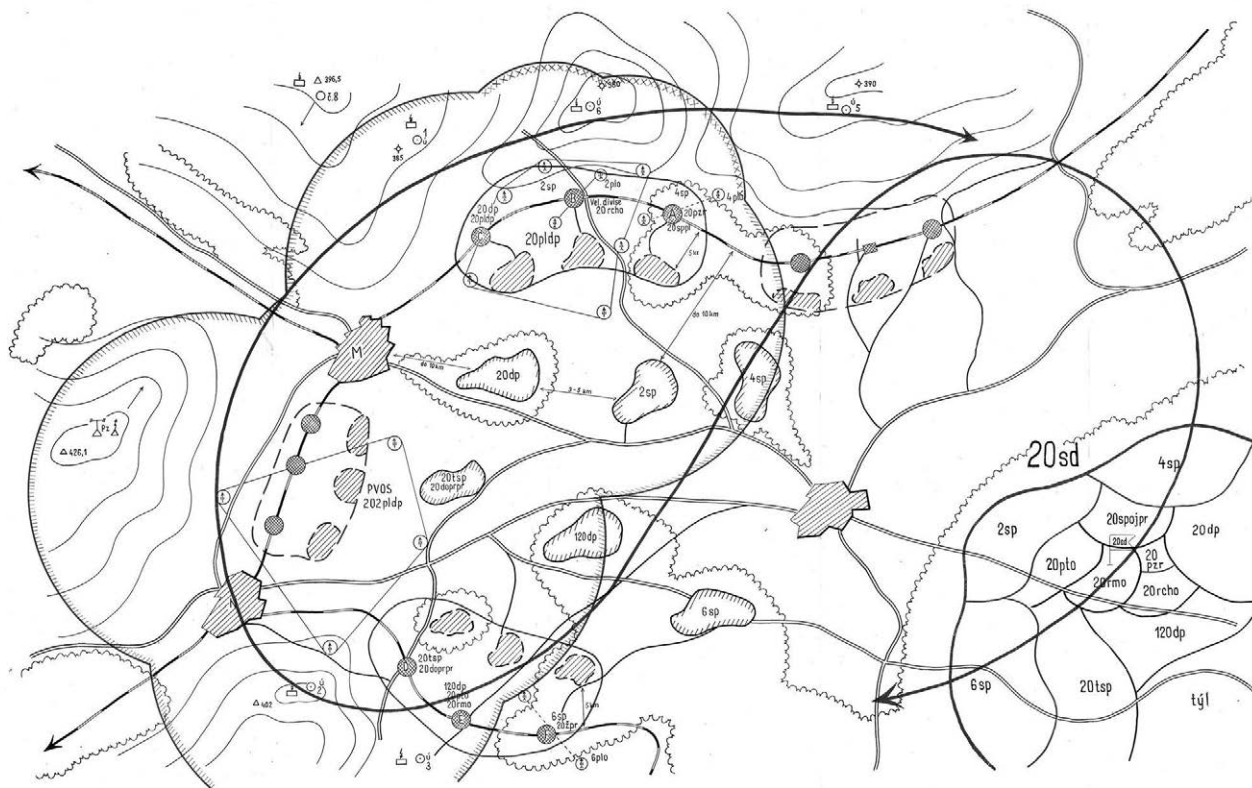
Napsáno v 5 výtiscích
čís. 1 — starší náčelník (nový nadřízený)
čís. 2 — náčelník přepravy vojsk
čís. 3 — správce vykládacího prostoru
čís. 4 — zástupce velitele divise ve vykl. prostoru
čís. 5 — pro štáb divise
Zprac. RUDL
Napsal. LOUKOTKA
7. 10. 54 čís. 116

Zástupce velitele divise pro vykládání
hodnost
Voj. správce vyklád. prostoru
hodnost

podpis
podpis

jméno
jméno





Označení	Význam
	základní nakládací prostor 20 sd,
	záložní nakládací prostor 20 sd,
	vytáčovací prostor útvaru,
	vytáčovací prostor převozu,
 	pi baterie 57mm, 30mm, '
	pi baterie 85mm,
	okruh účinnosti pld 85mm,
	okruh účinnosti pld 57mm,
 2ap	základní nakládací stanice (o štátem nakládaného útvaru) – základní na- kládací stanice,
 2.8	hláska divise,
 	vidová hláska útvaru,
 Pz 	hlásky radiolokátor PVOS,
	ochrana stíhačem letectvem,
	prostor rozmístění 20 sd před nakládáním.

1. Zhodnocení vzdušné situace.

Neprůhledná průzkumná letovka plánské jednotky letovny typu RB-45 podlé směr:
 Bombardovací letovka bombardovala skupinu 120 letounů B-36 za silné ochrany silného letovka.
 V výhledu atomové řízení sídla MATADOR E-61.
 Vzhledem k dosavadní činnosti nepřátelského letovka a vzhledem k důležitosti průmyslových a leteckých sil v M a N může vyvolat letovka úder na nakládací prostor divize a letovka přepřevy včetně sil atomových pom (finých sil).

2. Hlavní úkoly PVO.

- včas zjistit vzdušnou nepřítel, uvědomit vojáka a prostředky PVO.
- zneškodnit provádění vzdušného průzkumu a dárzen na směr
- odrazit úder nepřátelského letovka, nálet nosiče A2 a LO v součinnosti s prostředky PVO.
- zabezpečit vyčkávací prostory a nakládací prostor divize a dárzen na stanice A, B, C a přenosy útvarů a dárzen na sou

3. Organizace průzkumu, pozorování, vyhlášení.

Vedoucí průzkum organizuje HV (letectvem, radiolokátory PVO).
 Pozorování vzdušného prostoru organizují veliteli útvarů za přenosu, v nakládacích stanicích a letovka (jedy sletením silových hlásek v proupu (oblibě), pluků a u každého přenosu.
 Vůlevis hlásek divize č. 8: trig. 396,5.
 Útvarové hlásky polí veliteli útvarů na čar
 120 dp směr hlásky č. 4 na k. 362 (neustálené)
 20 dp č. 1 na k. 395
 20 tp č. 2 na k. 402.
 Hlásky radiolokátor PVO: trig. 426,1.

5. Organizace součinnosti prostředků PVO.

- a) Se silou letovka:
 Silou letovka vede boj s nepřátelskými letovky od úder na sever (jih, východ, západ).
 Uvěnit sestavy PVO: Silou letovka nále nepřátelské letovky podlé výškov 6000 m, nále PLD.
 Hlásky letů a přelůt vlastních silouk úder po startu.
 Součinnostní signály: Jem Vá letu — VENUŠE, 515, kývání křídly.
 Zastavte palbu — čísto — SEKTYRA, 620, zastavka na levém křídle.
 Zastavte palbu — SLUNCE, 999.
 Atomový poplach — ATOM, ATO.
 b) S PVO: Hlásky divize č. 8 užívají radiové spojení s hlásky radiolokátorem PVO - trig. 426,1; frekvence: 202 pldp (PVO) číselní průmyslových a leteckých sil M a N. Číselní síd zaberejte nakládací prostor 20 síd na směr JIH a dárzen na PVO stanice D a E a příbýhých vyčkávacích prostorů přenosu. Vedení palby plá v nakládacím prostoru 20 síd podle nařízení veliteli 202 pldp.
 c) S leteckými signály: Využití úderů a opatření k likvidaci vzdušného napadení v součinnosti veliteli útvarů (nálehlá přenos) a vojenskými správci (nálehlý) stanice.
 Zdravotnická a protipátrání opatření v prostoru stanice B rajtlet zástopece veliteli divize pro PVO v součinnosti s veliteliem CO.

6. Opatření na ochranu vojsk a tylu.

- a) Proti sídlo letovka letovka vyhlásky do 1/3 pldp hlásky.
 b) Při přenosu a součinnosti vyčkávacích (nakládacích) prostorů dlekovat vzdušnou kásky. Přenosy a nakládku provádějí za tmy. Maskovat řízení sil, kopcové techniku a skopy. Převést maskovací opatření proti řízení letovka radiolokátorů a prostředků maskovité. Organizovat protipátrání opatření a dárzen.
 Protipátrání útvar 20 síd v prostoru

7. Spojení.

- a) Útvarové hlásky v radiové síti hlásky hlásky PVO. Frekvence: 450 m.
 b) Hlásky divize č. 8 v radiovém spojení s hlásky radiolokátorem PVO (trig. 426,1). Frekvence:

4. a) Rozdělení a úkoly prostředků PVO 20sd.

Útvar (přenosní jednotky)	Organizace Přidělení	PL prostředky		Z organiz. prostředků přidělených pro ochranu přenosu - počet - komu		Konečná rozdělení PL prostředků na přenosy		Úkoly PL prostředků v nakládacím prostoru	Pohotovost PVO	Doba trvání PVO
		data	kol. 14,5	data	kol. 14,5	data	kol. 14,5			
2 sp	1 spr		8		20 dp		6	Zabezpečit přenos a nakládku jednotek pluků a vel. div. ve stanici B. Vyčkávací prostor přenosu číselní 20 pldp.		PVO pluků: Do ukončení nakládky posledního přenosu pluků
	2 spr		8		120 dp		6			
	3 spr	8 (plo)	8	6 (plo)	20 pldp		6			
	vel. 1. č.						2			
4 sp	vel. 2. č.						4	Zabezpečit přenos a nakládku jednotek pluků a 20 spoje ve stanici A. Vyčkávací prostor přenosu číselní 20 pldp.	Prostředky útvarů: 2 hodiny před přelůtem letovka prvního nakládky přenosu, a nakládku dani	Ostatní PL prostředky přenosu do ukončení nakládky přenosu, a jednot ochrany jsou přelůtem
	2 spr		8		20 rma		6			
	3 spr	8 (plo)	8	6 (plo)	20 pldp		6			
	vel. 1. č.						2			
6 sp	vel. 2. č.						4	Zabezpečit přenos a nakládku jednotek pluků a 20 pldp ve stanici F.		PVO v nepřetržitě permanentní
	2 spr		8		2 dopr		6			
	3 spr	8 (plo)	8	6 (plo)	2 dopr		6			
	vel. 1. č.						2			
20 sp	vel. 2. č.						4	Zabezpečit nakládku ve stanici D. Vyčkávací prostor přenosu a stanice D číselní dle PVO.		
	1. přenos					2				
	2. přenos	6 (plo)				2				
	3. přenos					2				
20 dp	vel. 20 sp	12				2		Zabezpečit nakládku jednotek v C. PVO stanice C a vyčkávacích prostorů zabezpečuje dle prostředků PVO.		
	1. do		1/2 sp				2			
	2. do		1/2 sp				2			
	3. do		1/2 sp				2			
120 dp	vel. pl.						2	Začít PVO nakládku jednotek pluků v E. Prostor stanice E a vyčkávací prostory přenosu zabezpečuje PVO.		
	1. do		1/2 sp				2			
	2. do		1/2 sp				2			
	3. do		1/2 sp				2			
20 pldp	vel.						2	Začít PVO stanice E. PVO zabezpečuje E. Začít PVO E. PVO zabezpečuje stanice E. Nakládku číselní PVO ve stanici F. 20 pldp číselní stanice A. 20 pldp zabezpečuje stanice B.		
	20 pldp		1/2 sp				2			
	vel. div.						2			
	20 pldp		1/2 sp				2			
20 dp	1. přenos		1/2 sp				2	Nakládku stanice D a vyčkávací prostor přenosu číselní PVO.		Odlad posledním přenosem divize... ze stanice C ve 4.00 9. 10.
	2. přenos		1/2 sp				2			
	3. přenos		1/2 sp				2			
	20 pldp	2	24	12	6-20 dp 6-120 dp	2	24	12	12	

b) Prostředky PVO S.

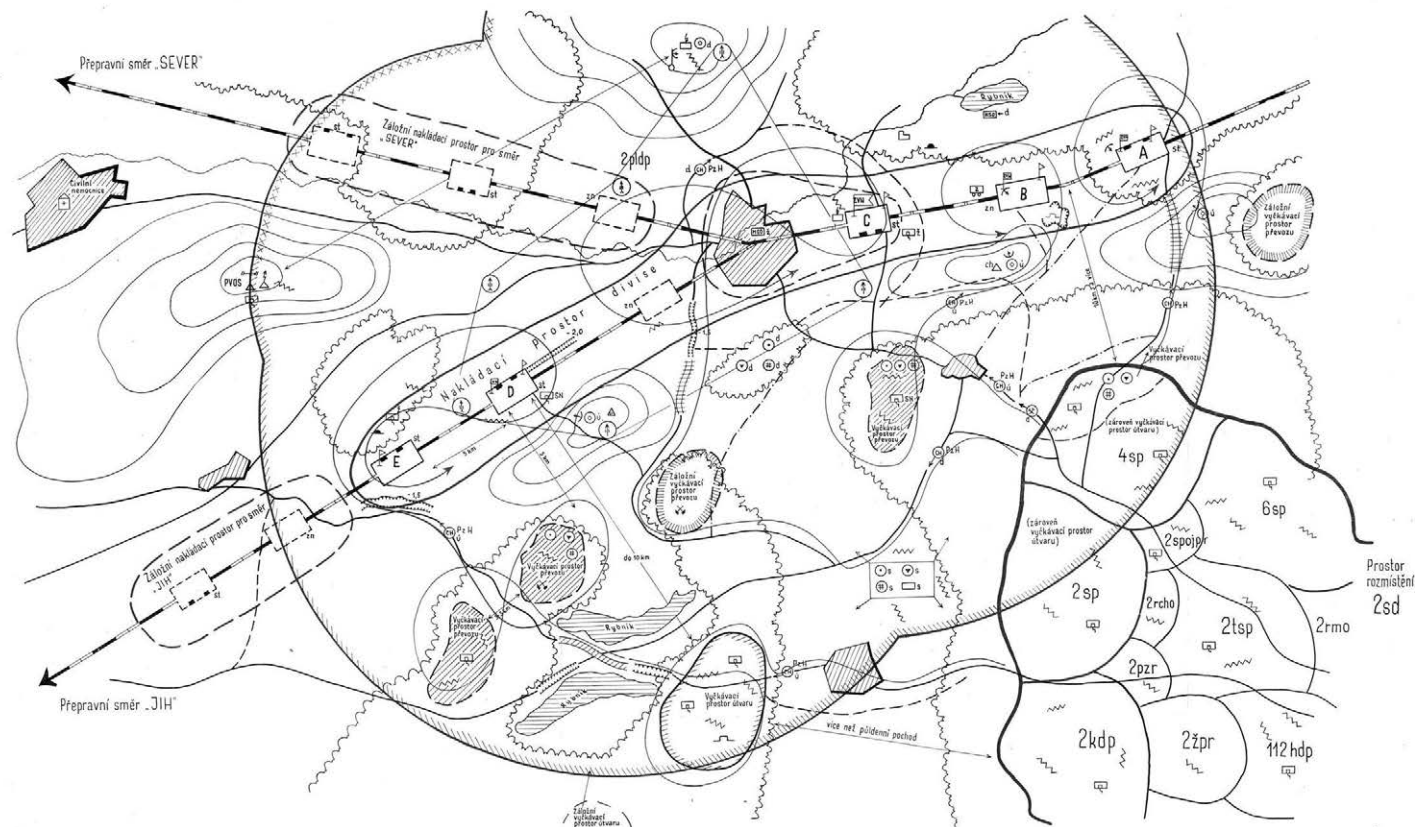
Druh - označení	Umístění	YS	Úkoly
202 pldp	Palebné postavení v prostoru:	—	1. PVO průmyslových závodů a leteckých sil v M a N. 2. PVO nakládacích stanic D a E a příbýhých vyčkávacích prostorů přenosu po celou dobu nakládky jednotek 20 sd.
Silou let. pluk č. 8	Letiště v	—	Zabezpečit nakládku prostor 20 sd před nepřátelskými letovkami úder podle plánu součinnosti a 202 pldp a PL prostředky 20 sd.

GRAFICKÝ PLÁN PAO 2sd V NAKLÁDACÍM PROSTORU

ŠTÁB

20. 10. 24.00 - Mapa 50 000

Príloha 9
 PRÍSŇE TAJNÉ
 Výňok č. 1



Náčelník štábu 2 sd:
 plukovník

podpis

Juraj KOROLENKO

Náčelník operačného oddelenia:
 major

podpis

František NTVLT

Zhodnocení atomové situace

Nepřítel v dosazovacích akcích používá atomových pum malé a střední ráže, obnosovaný s výšky 6,000–8,000 m na komunikační a pěší dráha centra s dárzenem na prostor
 Rázec atomové stíly typu MATADOR B-61 byly prostředky na prostor
 BRL a LO světl nepřítel do prostoru
 Laz očekávat, že nepřítelské letectvo bude roztit nakládání divise příp. i s použitím atomových pum malé a střední ráže. Útoky nepř. letectva na přepravy nelze vyloučit.

Úkoly podle postupných činností jednotek

Vz vykávacím prostoru	Zabezpečit pobyt voják a jejich uspořádání pro nakládání s dárzenem na prostoru
Za přezkou do nakládacích stanic	Zabezpečit přesun jednotek s dárzenem na směr
V nakládacích stanicích	Zabezpečit nakládání převozu s dárzenem na prostoru

Uvědomění vojsk

ATOMOVÝ POPLACH	Atomový poplach — AAA — šachový děm, nář. (SN), žel. org. (I)
POHOTOVOST PAO	21. 10. 14.00

Rozdělení jednotek 2. roty chem. ochrany divise

Průk. řeta	1 družstvo provádí radiální průzkum oty a prostoru. K dispozici zůstávají velitelé div. pro nakl. v Ostatní družstva odjedou s převazem č.
Čety pro MSO	Zůd MSO v od hod. ve prospěch sp. typ. týlu. Zbytek odjedou převazem č.

Ženíjní opatření

Ženíjní opatření															
	Potřeba				Vybudováno (k dispozici)				Dobudovat				Lhůta provedení (pohotovost)		
	Okopy pro		PAO úkryty pro		Kým	Okopy pro		PAO úkryty pro		Kým	Okopy pro			PAO úkryty pro	
	množstvo	hoj. tech.	lidí	obvar.		lidí	hoj. tech.	lidí	obvar.		lidí	hoj. tech.		lidí	obvar.
Ženíjní příprava vykávacího prostoru	12 km	80	—	—	vojáky starš. nář. žel. org.	6 km	50	—	—	vojáky starš. nář. žel. org.	6 km	30	—	—	21. 10. 14.00
					vojáky starš. nář. žel. org.					vojáky starš. nář. žel. org.	2 km	10			
Ženíjní příprava nakládacího prostoru	6 km	50	—	2	vojáky starš. nář. žel. org.	3 km	40	—	/	vojáky starš. nář. žel. org.					
					vojáky starš. nář. žel. org.	1 km			/	vojáky starš. nář. žel. org.					
Maskování cest	2 ± 1/2 špr s dárzenem pro oty č.														
Vypostř. a záchr. skupina	3 ± 1/2 špr a 1 š — sp v prostoru														
Obnosovací skupina	1 dr 2/2 špr a 1 č — sp v prostoru														
Protipožární skupina	1 dr 2/2 špr v prostoru														
OZP	1 ± 1/2 špr a 1 č — sp a 1 autogader														

LEGENDA

Označení	Význam	Označení	Význam
	Úkryt PA - vybudovaný starš. nář. (SN), žel. org. (I)		maskování cest
	suchý příkop, hluboký 1,5 m, použitelný jako ochr. okop		přechody v ramařem/teřin
	jiskry - bou - střesina (vhodný pro úkryt)		oty převazu
	místo spre, obšty (t - žel., d - divise, s - sboru)		objížky
	V8 zástupce vel. div., útvaru pro nakládání		divise odřad pro zabezpečení pohybu
	průk. chem. (radiální) hlídka útvaru (d), divise (d)		vidové hlídka (d - útvaru, d - divise)
	prostor ohrožený AZ		optické spojení
	obsovací skupina		ochranné okopy
	vyprošťovací a zachranná skupina		nakládací stanice
	protipožární skupina		záložní nakl. stanice
	zářeba nakl. zařízení		okruh účinnosti PVO - 85 mm
	stanoviště nář. převazu		okruh účinnosti PVO - 57 mm
	chem. pozorovatel		řídicí radiolokátor
	hlášený radiolokátor PVOS		vykávací prostor útvaru
	opoutěný dár (vhodný pro PAO)		vykávací prostor převazu
			záložní vykávací prostor převazu

TRO. A
ADE VOJ. KO-
SKARNA - V. O. 18

