

PŘEVOZ PĚŠÍ DIVISE AUTOMOBILY

Plk. aut. Bohumil Kožešník

1. Všeobecně

Po ukončení imperialistické války r. 1918 vzrůstá ve všech státech motorisace armády a organizují se rychlé vyšší jednotky. Na první pohled se zdálo, že převozů vojsk na autech, které ke konci imperialistické války dosáhly velkých rozměrů, nebude užíváno již nikdy v té míře jako v předchozí válce.

Ale průběh války ve Španělsku v letech 1937–1938 ukázal, že tomu tak nebude, neboť činnost letectva je rozrušována železniční sítí tak, že jí v mnohých případech nelze po určitý čas vůbec použít. U republikánské armády musely být proto organizovány převozy celých vyšších jednotek až na vzdálenosti do 550 km, jak tomu bylo na př. v aragonské operaci.

Ač měla republikánská armáda jen malý počet automobilních dopravních prostředků, prokázaly automobilní převozy vojsk při převaze letectva u povstalců podstatnou pomoc velení.¹⁾

Ve Velké vlastenecké válce čím dál tím více vzrůstal význam automobilních převozů a při obraně Stalingradu na podzim r. 1942 dochází k největšímu a k nejintenzivnějšímu automobilním převozům vojsk provedeným až do této doby. Byly převáženy celé pěší divise se všemi zbraněmi a koňmi na vzdálenost 100 až 250 km přes zoufalou činnost fašistického letectva, které bombardovalo železniční stanice, mosty, tratě a silnice. Automobilní převozy vojsk a ostatní automobilní doprava na stalingradské frontě dovolily nejen ubránit volžskou pevnost, ale také obklíčit a zničit seskupení německých fašistických vojsk. Že automobilních převozů vojsk bylo používáno ve velkém rozsahu i dále ve Velké vlastenecké válce, vyplývá již z toho, že Sovětská armáda byla nucena překonávat ohromné vzdálenosti při zničených železničních tra-

tích ve velmi krátkých časových intervalech.

Zkušenosti z automobilních převozů vojsk v poslední válce dokazují, že umožňují přeskupovat vojska na větší vzdálenosti po silnicích, urychlují toto přeskupování a zabezpečují tak zisk času, úsporu sil vojsk a šetření materiálem.

Automobilní převozy dávají možnost převést vojska přímo k místu boje a proti železničním převozům vynikají větší rychlostí a pružností, ulehčují zastírání.

Ovšem automobilní převozy vojsk vedle svých předností mají i své nevýhody, zvláště při srovnání s pochody, neboť vyžadují dobrých silnic, jsou velmi zranitelné nepřátelským letectvem a vyžadují pečlivé organizace a přísné regulace pohybů na osách převozů. Podle svých cílů se dělí automobilní převozy vojsk na operační a taktické.

Při operačních převozech jde nejčastěji o převoz

- a) útvarů zajišťovacích a útvarů k zesílení bojového zajištění,
- b) při soustřeďování vojsk po ukončení železničního převozu,
- c) při zničení železničních úseků,
- d) při tvoření nových armád a vyšších jednotek,
- e) při tvoření armádních a sborových záloh,
- f) při likvidaci průlomů nebo při rozvíjení úspěchů,
- g) při obsazování operačně důležitých prostorů a čar,
- h) při pronásledování, obchvatu a obklíčení nepřítele.

Při taktických převozech pak obvykle jde o převoz

- a) průzkumných útvarů, čelních oddílů a různých jednotek k obsazení důležitých terénních čar,
- b) pěších i vyšších jednotek operujících zároveň s jinými druhy vojsk, na př. s tankovými vojsky,
- c) jednotek při manévrové obraně,

¹⁾ Pozn. redakce: Převahy ve vzduchu bylo dosaženo jen díky pomoci nacistické Luftwaffe a italského fašistického letectva.

d) jednotek k zničení nepřátelských výsadekových oddílů,

e) jednotek při pronásledování, obchvatu křídla a k zajištění ustupujících útvarů.

Z toho je patrné, že u pěší divise půjde nejčastěji o převoz operační na velkou vzdálenost. Nejvýhodnější vzdálenost pro automobilní převoz pěší divise je vzdálenost od 200 do 400 km. Nejmenší vzdálenost, na kterou lze účelně ještě pěší divisi převážet, je 75 km.

K převozu pěší divise je třeba mít alespoň dvě silnice. Při dvou silnicích může být pěší divise soustředěna v novém prostoru při vzdálenosti do 300 km za 15 až 20 hodin, t. j. během jednoho dne. Při jedné silnici bylo by třeba i pro vzdálenost daleko menší 2 dnů. Při vzdálenosti nad 300 km při obyčejných silnicích je třeba k převozu pěší divise 2 dnů, avšak při dálnicích lze převézt pěší divisi do vzdálenosti 400 km za 10 až 12 hodin, nad 400 km za 1 den. Nutno si však uvědomit, že při převozu vyšší jednotky nutno mít kromě hlavních silnic ještě silnice pomocné pro případný manévr, na které by mohly přejít automobilní proudy, kdyby byly hlavní silnice poškozeny nepřítel.

Podle situace a silniční sítě provádí se převoz pěší divise v rozčleněné sestavě jak do šířky, tak i do hloubky. Útvary s posilovými prostředky a týly projíždějící po jedné silnici tvoří automobilní proud, který se dělí na sledy. Sledy se organizují tak, aby byla zabezpečena jejich taktická samostatnost; proto nutno do sledů proudů zařadit celé taktické jednotky s posilovými prostředky a s jejich týly.

V každém sledu se ponechávají záložní auta v množství 3 až 5% z celkového počtu naložených aut.

Pěší pluk při převozu se dělí obvykle na 4 až 5 sledů. Rychlost pohybu automobilního proudů závisí na druhu aut, na délce proudů, na druhu a stavu silnic, na roční době, na počasí a podmínkách viditelnosti. Střední rychlost automobilního proudů ve dne na obyčejných silnicích je 30 km/hod., na asfaltovaných a betonových silnicích 35 km/hod. Na stalingradské frontě byly převozy konány až s rychlostí 50 km/hod. a bylo povolováno překročení rychlosti na některých úsecích až nad 50 km/hod. V noci při jízdě se světly je rychlost jízdy

15 až 20 km/hod., se zhasnutými světly může klesnout i pod 10 km/hod.

Vzdálenost mezi auty za jízdy jsou 25 až 50 m, mezi automobilními rotami 300 až 500 m, mezi sledy proudů 20 až 30 minut jízdy.

Velitel převážené divise odpovídá za celou organizaci převozu.

Velitel automobilních útvarů se podílí na dobu převozu veliteli převážené pěší divise a odpovídá za technickou přípravu, provedení a zabezpečení převozu a za správné využití automobilních prostředků. Při organizaci a provádění automobilních převozů mají největší důležitost operačně taktické úkoly; jimi se řídí celá technická příprava a provádění převozu.

Velitelem sledu je velitel jednotky převážené ve sledu, jeho zástupcem po stránce technické je velitel příslušné automobilní jednotky.

Uvážíme-li, že k převozu celé pěší divise se vším materiálem a koňmi je třeba přibližně asi 2000 nákladních aut, musíme si zároveň uvědomit, že k tomu bude třeba několika automobilních praporů, pro které musí být vyšší automobilní velitelství (velitelství automobilní brigády atd.).

Důležité bude snížit počet aut, potřebných pro převoz. Toho lze dosáhnout, dovolí-li to situace, kombinací pochodu a převozu nebo dočasnou motorisací týlu podřízených jednotek pěší divise a pochodem dočasně nahrazených hipomobilních částí týlu. Posledním způsobem lze snížit potřebu nákladních aut až na polovinu, vzhledem k tomu, že 1 nákladní 3t auto plně nahradí šest hipomobilních vozů, pro které bychom při převozu museli mít 10 nákladních aut 3tunových.

Aby automobilní převozy vojsk mohly splnit svůj hlavní úkol — získat čas — musí být pečlivě organizovány.

Vyskytuje se často otázka, které štáby vyšších jednotek a do jakých podrobností musí se zabývat plánováním automobilních převozů vojsk. Abychom mohli určit úlohu jednotlivých velitelství při plánování automobilních převozů, musíme nejprve určit, které velitelství má právo naříditi automobilní převoz vojsk, neboť od tohoto velitelství začíná v podstatě plánování převozu.

Právo na rozhodnutí o operačním převozu podle účelnosti a nutnosti má to veli-

telství, v jehož podřízenost patří automobilní útvary a v jehož správě jsou silnice pro převoz.

Jsou to velitelství armády, fronty a hlavní velitelství. Tato velitelství rozhodují o vnitřních armádních, frontových a mezifrontových operačních převozech.

Proto od štábů těchto velitelství se začíná počáteční plánování převozů.

Ve svých nařízeních musí tento příslušný štáb

a) stanovit úkol převážené vyšší jednotky přes štáb, kterému je vyšší jednotka podřízena;

b) stanovit, jaké automobilní útvary přidělí pro převoz, pod jakým velením a na jakou dobu, kde tyto útvary jsou atd.;

c) stanovit dobu převozu;

d) přidělit silnice, prostředky regulace dopravy, pojitka, a jestliže je toho třeba, doplnit prostředky bojového zajištění (letectvem, protiletadlovým dělostřelectvem atd.).

I když plánování převozu pěší divise začíná u velitelství armády, fronty i hlavního velitelství, jádrem plánování převozu je štáb pěší divise.

Ani v tom případě, kdyby byl převážen armádní sbor v úplném složení, nemůže se štáb sboru zabývat podrobným zpracováním plánů převozu svých divisí, protože by to vyžadovalo mnoho času, nezaručovalo by to hladké řízení, ani při nakládání a vykládání, ani při pochodu, a přitom by byly štáby divisí do určitého stupně zbraveny odpovědností. Budeme-li zkoumat otázku plánování automobilního převozu ve štábu sboru, uvidíme, že se při převozu armádního sboru úloha jeho štábu omezuje na příkazy divisím a podřízeným útvarům, pokud jde o

a) prostor nakládání a vykládání,

b) lhůty převozů (lhůty soustředění),

c) osy (silnice), na jakou dobu se přidělují a kdo je obsluhuje,

d) které sborové útvary nebo posilové útvary (motorisované) se zařazují do proudu a ke které divisi, kde a kdy, jaká je jejich délka ve sledech proudu,

e) místo štábu sboru.

Divise nemůže účelně přenést plánování převozů na pluky, neboť předpokladem automobilních převozů je zvláštní pečlivost a přesnost výpočtů (až do minut), a také proto, že se po jedné silnici budou pohybovat také i jiné části divise. Z toho plyne

závěr, že převáželi-li se celá divise nebo její část nebo celý armádní sbor, je hlavním plánovacím orgánem štáb pěší divise.

2. Bojové zabezpečení automobilního převozu pěší divise

a) Průzkum

Vzdušný průzkum se organizuje zpravidla pomocí armádních prostředků; pozemní — vlastními prostředky divise.

Vzdušný a pozemní průzkum organizuje velitel převážené pěší divise ve všech případech, je-li na pochodu, v nakládacím nebo vykládacím prostoru možné střetnutí s pozemními jednotkami nepřítele.

Po osách převozu se vysílají čelné průzkumné skupiny, do nichž se zařazují tanky nebo obrněná polopásová vozidla, protitankové a pěší jednotky na autech, auta a motocykly pro spojení, radiové stanice, chemické a ženijní jednotky.

Boční průzkum se provádí ve vzdálenosti 20 až 30 km od osy převozu zvláštními průzkumnými jednotkami, které jsou sestaveny ze 2 až 3 tanků nebo obrněných polopásových aut, 1 až 2 čet pěchoty na autech s protitankovým dělem a s pojitky.

Vzdálenosti pozemní průzkumné skupiny od čela předvoje bývají ve dne 25 až 30 km, v noci 15 až 20 km. Boční i čelní průzkumné skupiny vysílají průzkumné hlídky na vzdálenosti 2 až 3 km.

b) Zajištění

Zajištění při automobilních převozech organizuje se na těch zásadách jako při pochodu.

Do předvoje se dává až $\frac{1}{3}$ pěchoty a $\frac{1}{2}$ dělostřelectva proudu, tanky, obrněná polopásová auta, ženijní a chemické jednotky.

Do zadního voje při převozu z bojiště do týlu dává se z proudu divise praporek zesílený dělostřelectvem, ženijními a chemickými jednotkami.

Vzdálenost předvoje od hlavních sil závisí na situaci a rychlosti proudu a kolísá od 20 do 30 km, vzdálenost čelního oddílu 10 až 15 km ($\frac{1}{2}$ hodiny jízdy), čelní záštity jsou vpředu na vzdálenost 3 až 5 km (5 až 10 minut jízdy).

Ochrana nakládacích a vykládacích prostorů se organizuje podle zásad zajištění při ubytování jednotek.

Protiletadlová obrana převáženě divise se organizuje v prostoru nakládání až do prostoru vykládání v to.

K tomuto účelu se použije protiletadlových prostředků jak divise, tak automobilních útvarů a všech prostředků přidělených na dobu převozu.

Zajišťují se místa největšího nahromadění aut a nebezpečné úseky na ose.

V proudech se rozmisťují kulomety převážených jednotek i automobilních jednotek.

Pro hlásku službu se používá síť hláskové služby a organizují se zvláštní hlídky, které se vysílají do vzdálenosti 15 km od nakládacích nebo vykládacích míst.

Protitanková obrana proudu se zabezpečuje rozdělením protitankových děl a protitankových jednotek v proudu a také jejich pohybem po rovnoběžných silnicích.

3. Politická práce při automobilním převozu divise

Pozornost politických orgánů má být zaměřena na zabezpečení vysokého politicko-morálního uvědomění převážených automobilních jednotek, aby převoz byl proveden včas, utajeně, aby při převozu panovala vysoká uvědomělá kázeň, aby bylo šetřeno fyzických sil, válečné výzbroje a výstroje aby byla zachována pohotovost vojsk k bojové činnosti.

Politickou práci za převozu organizuje zástupce velitele pěší divise pro politické věci.

Zástupci velitelů automobilních útvarů pro politické věci se mu podřizují na dobu převozu se všemi svými pracovníky. Politické orgány věnují zvláštní pozornost přípravě stranického a mládežnického aktivu a rozmístění politických orgánů v proudu a jeho sledech.

Udržují vojny v znalosti bojové situace, politického života strany a mezinárodní situace.

K své činnosti využijí zastávek a odpočinků.

Politické orgány organizují všestranný politický průzkum obydlí na osách, zvláště těch, kde se předpokládají odpočinky. V těch mají získávat také obyvatelstvo pro vypětí všech sil k aktivní pomoci armádě.

Povinnosti politických orgánů je stále vyvíjet úsilí k zabezpečení nejpřísnějšího zachování vojenského tajemství, k boji se špiónáží a záškodníky.

4. Plán převozu

Plán převozu, který zpracovává štáb převážené pěší divise, obsahuje

- organizaci průzkumu cest, nakládacího a vykládacího prostoru;
- pořadí a dobu soustředění vojsk a automobilních útvarů;
- organizaci vlastního převozu;
- plán materiálního vybavení nakládacího prostoru a jeho bojové zajištění;
- plán nakládání;
- vysílání sledů proudu a vykládání;
- plán protiletadlové a protitankové obrany;
- plán protichemické ochrany;
- plán silničních a mostních prací,
- plán regulace dopravy,
- nařízení politického, zdravotnicko-veterinárního rázu;
- a plán materiálního zabezpečení.

Velitelé automobilních útvarů zpracovávají:

- plán přípravy svých útvarů k převozu (technická prohlídka vozidel, příprava a vstrojení vozidel),
- plán materiálně-technického zabezpečení automobilních útvarů (PHM, náhradní součástky, dílny a vyprošťovací prostředky);
- plán soustředění automobilních útvarů před nakládáním a
- plán soustředění automobilních útvarů po vyložení.

Jakmile dostane velitel divise rozkaz k převozu, nečeká na výsledky všech kalkulací pro převoz, nýbrž ihned rozhodne o organizaci průzkumu nakládacích prostorů, osy převozu, vykládacích prostorů a o organizaci vlastního převozu.

Je-li dostatek času, organizuje se průzkum s předpokladem, že se využije všech jeho výsledků k zpracování plánu. Není-li dostatek času, organizuje se průzkum postupný. Tento průzkum se provádí tak, že jedna část průzkumu prozkoumá osy převozu až k místům zastávek (odpočinků) a své zprávy dodá do počátku převozu. Druhá část průzkumu prozkoumá zbývající část osy a k výsledkům tohoto průzkumu se

přihlédne teprve za zastávky (odpočinku).

Aby se zkrátila doba k přípravě převozu, může štáb, který převoz nařídil, organisovat svými prostředky předběžný průzkum osy převozu a vykládacích prostorů a doručit veliteli pěší divise již výsledky těchto průzkumů.

Průzkum nakládacích prostorů se provádí nezávisle na průzkumu osy převozu.

5. Nakládací prostor

Nakládací prostor divise vyžaduje rozsahu 40 až 50 km² a dělí se na nakládací prostory útvarů divise.

Pro pěší pluk je třeba nakládacího prostoru v rozsahu 15 km² a dělí se na nakládací prostory praporů s rozsahem asi 1,5 km². Praporní nakládací prostor se skládá: z vyčkávacích míst automobilních jednotek před nakládáním, míst pro soustředění převážených jednotek, nakládacích míst a ze seřadistiš naložených vozidel do sledu proudu.

Průzkum nakládacích prostorů a cest v nich organisují a provedou velitelé útvarů divise na základě rozkazu divise za přítomnosti důstojníka štábu divise a příslušných velitelů automobilních útvarů. Velitelé převážených útvarů během průzkumu určují na místě svým jednotkám nakládací prostory, stanoví cesty a pořádek pohybu uvnitř nakládacího prostoru, vydají směrnice o způsobu zastírání, a pořadí úpravy nakládacích prostorů a rozdělují prostředky pro tuto úpravu.

Velitelé praporů, dělostřeleckých oddílů a samostatných rot na základě pokynů svých představených provádějí společně s příslušnými veliteli automobilních jednotek průzkum svých nakládacích prostorů a rozdělují je na nakládací místa setnin.

Vydají na místě potřebné pokyny o způsobu jejich úpravy, o rozsahu zastírání, protiletectvé a protitankové zbraně.

Velitelé setnin si na místě upřesní pořadí nakládání a neprodleně organisují úpravu nakládacích míst.

Po ukončení průzkumu nakládacích prostorů schvaluje velitel divise nakládací prostory, rozdělení sil a prostředků, potřebných k úpravě nakládacích prostorů, plán regulace dopravy v nakládacím prostoru a jeho zabezpečení. Všechna tato řešení zpracuje štáb divise v náčrtu nakládacího

prostoru s uvedením cest pohybu jednotek uvnitř jednotlivých nakládacích prostorů, cest výjezdů sledů proudu na předpokládané osy převozu, míst regulačních orgánů, telefonních stanic a rozmístění obrany nakládacího prostoru.

Opatření k organisaci protiletectvé a protitankové obrany a protichemické ochrany se vydají dílčími rozkazy.

6. Výpočet potřeby motorových vozidel

Zároveň s průzkumem osy převozu a nakládacích prostorů se provádí výpočet potřeby vozidel pro automobilní převoz. Výpočet provádějí štáby útvarů za spoluúčasti důstojníka štábu automobilních útvarů.

Za základ výpočtu se berou tabulky obloženosti nákladních aut. Kalkulace se provádí v tomto pořadí:

1. určuje se, které útvary (oddíly, setniny) divise mají být převáženy a které se přesunou vlastním pochodem; sestaví se jejich početní stav,

2. určuje se druh vozidel a celkové jejich množství, nutné k nakládání materiálu, koní, vozů, jež mají být převezeny, a stanoví se počet osob, který bude zároveň s nimi na těchto autech převážen,

3. určí se počet osob, který možno umístit na autech vlastního počtu pěší divise;

4. stanoví se počet vozidel nutných k převozu zbytku osob;

5. na konec se stanoví celkové množství potřebných nákladních aut pro převoz.

Na základě těchto výpočtů sestaví štáb pěší divise s určeným důstojníkem automobilní jednotky plán rozdělení automobilních útvarů (motorových vozidel) k převozu podřízených jednotek.

Výpisy z tohoto plánu rozešle štáb divise příslušným převáženým a automobilním útvarům.

Převáženým útvarům je tento výpis podkladem pro organisaci sestavy sledu proudu a upřesnění plánu nakládání. Automobilní útvary připraví na základě tohoto výpisu své součásti k převozu a dirigují je do nakládacích prostorů převážených útvarů, kde ve vyčkávacích prostorech útvarů provedou veškeré přípravné práce pro nakládání. Přesun do těchto prostorů se provádí zpravidla v noci a umístění automobilních

útvary v tomto prostoru musí být bezpečně zastřeno. Setrvání automobilních útvarů ve vyčkávacím prostoru závisí na přípravách k převozu a na čase pro oddech řidičů.

7. Regulace pohybu a spojení při automobilním převozu

Řízení pohybu při převozu se zabezpečuje vypracováním grafikonu převozu, včasným příchodem jednotek divise do příslušných nakládacích prostorů, odstraněním překážek na ose převozu a udržováním přísné dopravní kázně.

Organisace regulace závisí na podmínkách, za kterých bude prováděn převoz.

Jsou-li osy převozu obsluhovány silničními jednotkami armády (fronty), provádí regulaci dopravy na nich dosavadní regulační orgány, jejichž síť se podle potřeby zesiluje prostředky převážené pěší divise. Půjde-li o silnice neobsluhované, musí organisovat regulaci dopravy po dobu převozu převážená pěší divise svými prostředky a prostředky automobilních útvarů určených k převozu.

V některých případech může být regulace dopravy zabezpečena již štábem jednotky nařizující automobilní převoz pěší divise. Regulaci v nakládacích a vykládacích prostorech organisuje vždy velitel převážené pěší divise za použití prostředků automobilních útvarů.

Osy převozu se rozdělují na regulační úseky v délce 60 až 70 km.

Pro řízení práce jednotlivých regulačních úseků určuje se hlavní regulační stanice — regulační středisko. Za základ regulace se berou úhrnné grafikony dopravy po osách převozu. Grafikony vypracovává štáb organisující regulaci pohybů.

Zpracovávají se na základě tabulky převozu divise a plánů jiných druhů převozů a přesunů na těchto osách.

Výpis z těchto grafikonů se oznamuje příslušným útvarům podle proudu a dává se také regulačním orgánům pro potřebu při jejich práci.

Velitelé regulačních úseků na základě plánu divise a grafikonů rozmístí regulační stanice a regulační hlídky ve svém úseku; organisují potřebné spojení a vytyčují na silnicích znaky.

Spojení regulačního úseku s hlavní regu-

lační stanicí (střediskem regulace) organisuje se podle nařízení a prostředků této hlavní regulační stanice (střediska).

Základním pojítkem je telefon (stále nebo polní vedení) a radio.

Doplňkovými prostředky jsou motocykly a osobní auta. Po dobu převozu mohou velitelé proudů (sledů proudů) použít spojovací síť regulačních orgánů.

8. Dokumentace při automobilním převozu

Po vyřešení všech otázek organisace automobilního převozu vypracovává štáb pěší divise bojový rozkaz, k němuž přikládá tabulku převozu a nařízení o organisaci průzkumu, spojení, regulace pohybu v bojovém zajištění, politickém a materiálním technickém zabezpečení převozu.

Doporučuje se pořídit také náčrt nakládacího prostoru a sestavy proudů.

V rozkaze se uvádějí zprávy o nepříteli, o sousedech, úkol divise, organisace převozu a úkol útvarů (sestava na ose převozu, vzdálenosti, doby a nakládací prostory, způsob protiletectvé a protitankové obrany, protichemické ochrany, prostor soustředění divise a automobilních útvarů po vyložení). Průchodiště, rozchodiště, odpočinky a místa případného doplňování pohonnými hmotami se uvádějí v tabulce převozu.

Velitelé (štáby) převážených útvarů vydávají rozkazy a připojují k nim výpisy z tabulky převozu. Mají mít pořízeny náčrty nakládacích prostorů a sestavy sledů proudu.

Velitelé sledů proudu vydávají ústní rozkazy a náčrty sledu proudu podřízeným jednotkám.

9. Nakládání

Nakládání vyžaduje vhodného skrytu, příslušných zajišťovacích opatření s důrazem na protiletectvou obranu, pečlivé organisace pohybu k nakládacím místům a k výjezdu na osu převozu.

Nakládání musí být provedeno podle plánu, aby v stanovený čas bylo možno vyjet na osu převozu.

Může být prováděno dvojím způsobem. Při prvním způsobu není zvláštních nakládacích míst pro koně, vozy a materiál; celá

jednotka se nakládá na jednom nakládacím místě a nakladní auta jedou k nakládání v tom pořadí, v jakém budou zařazena při převozu. Při druhém způsobu jsou organizována zvláštní nakládací místa pro koně, vozy a materiál. Tento způsob zjednodušuje přípravu nakládacích prostorů, dovozuje lépe využít speciálních nakládacích zařízení a nakládacích pracovních skupin, zkracuje dobu nakládání, je však organizačně složitější.

Tohoto způsobu bývá pro jeho výhody nejčastěji používáno.

Nakládací prostor se musí připravovat ihned po ukončení jeho průzkumu. Do přípravných prací náleží: úprava cest příjezdu pro automobilní jednotky, zařízení nakládacích míst a úprava cest výjezdu.

Není-li speciálních nakládacích zařízení k nakládání koní, povozů a těžkého materiálu, připravují se nakládací zemní rampy, pro které se využívají vyvýšeniny přiléhající k nakládacímu místu. Nakládací místa se označují tabulkami s číslem sledu proudu a číslem nakládacího místa. Nakládací místo má mít délku pro každé auto při nakládání: osob 10 až 15 m, koní a vozů 20 až 25 m. Práce se konají podle plánu schváleného velitelem sledu proudu.

Plán nakládání obsahuje:

- a) náčrt nakládacího prostoru s rozdělením na nakládací místa, která jsou očíslována;
- b) vyčkávací místa pro auta před nakládáním a seřadiště proudu po naložení;
- c) cesty pro automobilní jednotky;
- d) rozdělení sil, prostředků a zvláštních zařízení mezi sledy proudu;
- e) dobu pohotovosti nakládacího místa;
- f) kdo je odpovědný za zařízení nakládacích míst.

Velitelé sledů určují pro každé nakládací místo velitele nakládání. Velitel automobilní jednotky, na jejíž vozidla se nakládá, je prvním pomocníkem velitele nakládání. Druhý pomocník se určuje z počtu převážených jednotek.

První pomocník odpovídá za včasný příjezd aut a jejich umístění v nakládacím místě; druhý pomocník odpovídá za včasný příchod převážených jednotek, za organizaci a práci nakládacích skupin. Velitelé útvarů osobně a skrze své štáby kontrolují chod nakládání a tvoření sledů proudu.

O chodu nakládání hlásí periodicky veliteli divise, jehož štáb kontroluje ještě zajišťovací opatření nakládacího prostoru, protiletčnou a protitankovou obranu, protichemickou ochranu a p.

10. Organizace vlastního převozu

Při organizování převozu stanoví velitel pěší divise síly a prostředky pro průzkum a přípravu silnic a vykládacího prostoru, pro regulaci a pro zabezpečení manévru za převozu.

Pro případ rozrušení cest za převozu vysílá se ve všech případech bez ohledu na stav osy převozu průzkumná skupina. Jejím úkolem je průzkum a přezkoušení objektů na ose převozu, průzkum míst zastávek a odpočinku, včasné provedení opatření pro protichemickou ochranu a průzkum vykládacího prostoru.

Průzkumná skupina pracuje pod ochranou bojového průzkumu nebo předvoje.

Síla a sestava průzkumné skupiny závisí na situaci, délce a stavu osy převozu, podmínkách povětrnostních a na roční a denní době.

Při zjištění překážek, které nemůže průzkumná skupina včas odstranit, organizuje průzkum objížďky, její vytyčení a zařazení.

Není-li možná objížďka, hlásí to ihned veliteli divise a organizuje práci k odstranění překážky všemi prostředky skupiny. Při dlouhém zdržení vybírá pro proud vyčkávací prostor, zařídí sjezdy a cesty uvnitř tohoto prostoru.

Za převozu se zpravidla umísťuje štáb divise v čele hlavních sil jednoho z proudů, štáby pluků v čele svých pluků.

Sledy proudu vedou osobně velitelé sledů nebo jejich pomocníci (velitelé automobilních útvarů a součástí).

Předjíždět proud se povoluje jen autům velitelským, spojovacím, bojového zajištění, zdravotnickým a orgánům regulace dopravy. Při střetnutí s nepřitelem v době provádění převozu řídí se velitel proudu a velitelé sledů proudu ustanoveními pro vedení střetného boje.

Velitel sledu proudu, jenž narazil na nepřítele, hlásí to ihned veliteli proudu, uvědomuje následující nebo sousední proudy a činí všechna opatření, aby uvolnil osu převozu pro pohyb následujících sledů.

Jakmile byly převáženy jednotky vyloženy, provádí velitel automobilních jednotek podle rozkazu velitele sledu proudy opatření k bojovému zajištění svých jednotek a materiálu, jenž zůstal na autech. Velitel sledu proudy určí také pro toto zajištění nezbytné síly a prostředky. Vozový park se odstraňuje z osy převozu do skrytu tak, aby bylo možno po ukončení boje rychle naložit vojsko pro další pohyb.

Při napadení nepřátelským letectvem nařizuje velitel sledu zvětšit rychlost jízdy a vzdálenosti mezi vozidly. Pohyb se nepřerušuje. Protiletadlové prostředky zahajují palbu po nepřátelských letounech. Pro technickou prohlídku aut a k oddechu personálu se určují zastávky v trvání 15 až 20 minut každé dvě hodiny.

Při vzdálenosti vyžadující více než 6 až 8 hodin nepřetržité jízdy určuje se zastávka trvající 2 až 3 hod.

Při zastávce shromažďují velitelé sledů proudy podrobné zprávy o všech událostech během jízdy a organisují opatření k připojení aut, která nedojela, nebo k jejich výměně ze zálohy.

Při vhodných cestách se za odpočinku proud rozptýlí a velitelé jednotek organisují opatření k zastírání, používající přirozených skrytů.

Do prostoru odpočinku nutno vyslat včas prostředky protiletdecké obrany, jestliže nebyly dány přímo průzkumné skupině, jejíž velitel má organisovat protiletdeckou obranu prostoru odpočinku.

Udržení pořádku na zadu sledu proudy se zabezpečuje službou technické pomoci. Jejím úkolem je uvolnit osu odsunem nepojízdných aut do skrytých míst nebo alespoň z jízdní dráhy, pomoci při opravách, poskytnout zdravotnickou a veterinářskou pomoc.

11. Organisace vykládání vojsk

Pro utajení převozu provádí se vykládání zpravidla v noci. Vykládání ve dne vyžaduje spolehlivého zabezpečení vykládacího prostoru stíhacím letectvem a ostatními aktivními prostředky protiletdecké obrany.

Vykládá se ve zvlášť připraveném (vyšším štábem organisujícím převoz nebo štábem převážené divise) vykládacím prostoru, nebo jestliže to situace vyžaduje, i v pro-

storu nepřipraveném. Vykládací prostor má vyhovovat týmž podmínkám jako prostor nakládání.

Štáb divise má znát již v prostoru nakládání výsledky průzkumu vykládacího prostoru a prostoru soustředění a za zastávky má organisovat bojové zajištění vykládání, přípravu vykládacího prostoru regulací a spojení v něm, východ vojsk a automobilních útvarů do prostoru soustředění po vyložení.

Jestliže vznikly nějaké změny, pokud jde o prostor vykládací, učiní velitel divise nové rozhodnutí a ihned je oznámí vojskům.

Protože útvary příjždějí k vykládání postupně, možno určit jeden a týž prostor pro dva útvary, čímž se ušetří čas na přípravu vykládacího prostoru.

Pracovní skupiny určené k přípravě vykládacích míst jedou v čele proudy a do vykládacího prostoru se vysílají z místa odpočinku tak, aby přibýly na místo 2 až 3 hodiny před příjezdem sledů proudy.

Zároveň s těmito skupinami se vysílají ubytovatelé, kteří organisují přípravu odchodu jednotek do prostoru soustředění a rozmístění útvarů v tomto prostoru. Při nenadálém vykládání dá štáb divise útvarům i průzkumné skupině pokyny o nových prostorech vykládacích. Štáby útvarů uvedou sledy proudy a vydají na místě ústní rozkazy o vykládání a dalším úkolu jednotek. Jakmile velitel předvoje nebo hlavních sil dostane rozkaz k vykládání v novém prostoru, ihned organisuje velitelský průzkum vykládacího prostoru a určuje síly a prostředky pro rychlou přípravu vykládacích míst (zemní rampy, organisaci regulace atd.).

Když je to nutné, vykládají se káry a po vozy bez všech můstek a ramp; koně třeba vykládat pomocí můstku nebo ramp a jen v krajním případě přikročit k vykládání „vyskakovaním koní“.

12. Závěr

Podle zkušeností z Velké vlastenecké války docházelo k převozům pěší divise dosti často. Aby převozem byl získán čas, je třeba jej pečlivě a rychle organisovat. Organisace převozu divise je složitější než organisace normálního pochodu divise, a je tedy třeba, aby příslušné štáby a oddělení

tylu prováděly již v míru řádný výcvik v plánování převozu. Je rovněž důležité, aby i určité nácviky byly prováděny u všech útvarů. Zvláště nutné je organisovat výcvik v převozu vojsk u automobilních jednotek.

Tu půjde o výcvik malých automobilních

jednotek a o práci štábu automobilních vyšších jednotek.

Při tom při všem se můžeme učit od našeho skvělého vzoru — Sovětské armády, která dovedla příkladně vyřešit převozy vojsk auty v rozsahu největším v dějinách těchto převozů.

Prameny:

1. Rokovodstvo po avtomobilnym perevozkam vojsk Krasnoj Armii.
2. Plk. doc. Pern: Avtomobilnye perevozky.
3. Článek časopisu „Tyl i snabženie Krasnoj Armii 7/1943; Plk. A. Ševčev: Avtomobilnye perevozky na stalingradskom frontu v oseni g. 1942.

Prameny:

1. Rokovodstvo po avtomobilnym perevozkam vojsk Krasnoj Armii.
2. Plk. doc. Pern: Avtomobilnye perevozky.
3. Článek časopisu „Tyl i snabženie Krasnoj Armii 7/1943; Plk. A. Ševčev: Avtomobilnye perevozky na stalingradskom frontu v oseni 1942 g.