

NĚKTERÉ OTÁZKY PŘÍSPUNU V ÚTOČNÉ OPERACI

Podplukovník Bohumír Oliva

Nové formy a způsoby vedení útočných operací se zákonitě odrážejí též na organizaci a činnosti týlu. Týl je přímo spjat s činností svazů a svazků a jeho přesná a plynulá práce je jednou ze základních podmínek úspěchu při vedení boje a operace.

Soudobé podmínky vedení operací způsobují, že se činnost vojskového a operačního týlu stala složitější. Složitost práce týlu záleží v tom, že týl musí přibližně se stejnými prostředky (nebo s prostředky jen málo zdokonalenými) materiálně, zdravotnický a technický zabezpečit jak přípravu operace ve zkráceném čase, tak i její vedení na celou hloubku při vysokém tempu za rychle a rázně se měnící situace a za neustálého ohrožení vojsk i týlu zbraněmi hromadného ničení. Aby týl mohl splnit tento komplexní úkol, je třeba:

- zvýšit tempo materiálního zabezpečení tak, aby odpovídalo tempu postupu vojsk,
- zrychlit odsun raněných a učinit jej se zdravotnického hlediska bezpečnějším,
- zabezpečit pružný manévry zásobami a zdravotnickými útvary a zařízeními, zejména se zřetelem k odstraňování následků zbraní hromadného ničení,
- zabezpečit nepřetržitost velení a práce týlu v podmínkách, kdy týl bude cílem napadení zbraněmi hromadného ničení,
- zavést nové metody plánování, evidence, účtování a vyžadování,
- zabezpečit účelnou organizaci obrany a ochrany vojskového a armádního týlu.

Domnívám se, že dosavadní známé síly a prostředky dané cvičnou organizací a z toho vyplývající způsob činnosti týlu nezabezpečuje všestranné materiální, technické a zdravotnické zabezpečení soudobých útočných operací. Je proto nezbytné učinit taková opatření, aby bylo dosaženo vysoké výkonnosti, pohyblivosti a manévrovací schopnosti týlu na všech stupních. Do popředí se tak dostává požadavek úplné motorisace týlu a maximální mechanisace všech nejdůležitějších prací v týlu. Motorisace týlu zabezpečí jeho pohyblivost k stálému následování vojsk, zvláště při rozvíjení operace v hloubce nepřátelské obrany a umožní zvýšit tempo materiálního, zdravotnického a technického zabezpečování vojsk. Mechanisace prací v týlu urychlí nakládací a vykládací práce, dílenské práce, zemní a obnovovací práce, štábní a účetnické práce při současné úspoře pracovních sil. Dále je třeba zbavit především vojskový týl takových týlových útvarů a zařízení, zejména výrobních, které se k využití své plné kapacity rozvíjejí k práci na jednom místě po delší dobu. Kromě toho je třeba uvažovat o reorganizaci ostatních týlových útvarů a jednotek vojskového týlu (zejména zdravotnického a technického zabezpečení) s hlediska možnosti jejich využití v soudobých podmínkách vedení boje. Tím, že se práce týlu stala složitější,

vzrostly též požadavky na velení týlu a na plánování činnosti týlu, a to ve směru k centralisaci, za ponechání dostatečné iniciativy podřízeným orgánům.

S rozvojem nové bojové techniky vzrostly i možnosti působení nepřítele na tyl. Proto je třeba více než dosud věnovat zvýšenou pozornost bojovému zabezpečení především armádního týlu.

Z úvahy o vlivu soudobých taktických a operačních zásad na organizaci a činnost týlu vyplývá, že se těžiště materiálního, zdravotnického a technického zabezpečení přesunuje na tyl armády a mnohdy i frontu.

Vyhodnotíme-li závěrem všeobecně platný objektivní zákon o organizaci a činnosti týlu vojsk v poli, poznáme, že tímto zákonem je dopravit potřebné zásoby v pravý čas na pravé místo. Při dalším rozboru uvedeného zákona zjišťujeme, že je tvořen kromě časového a prostorového faktoru v zásadě dvěma nejpodstatnějšími prvky, a to zásobami a dopravou. Neobyčejně významným úkolem je posoudit, který z obou prvků je hlavní, kam položit hlavní úsilí při rozvíjení teorie a praxe a při celkovém budování a výstavbě týlu naší armády. Jsem přesvědčen, že těžištěm veškeré činnosti týlu je doprava, protože na její organisovanosti přímo závisí stupeň zabezpečení vojsk. Při komplexním posuzování problému organizace dopravy je třeba vzít v úvahu též stav a druh používaných komunikací, technické vlastnosti dopravních prostředků a dosaženou úroveň řízení a plánování dopravy. Tyto základní prvky organizace dopravy je pak třeba posuzovat s hlediska vlivu možností působení nepřítele na dopravu, s hlediska vlivu denní a roční doby, počasí a p. Proto pokládám za účelné stručně zhodnotit hlavní prvky dopravy a uvést případné nové návrhy s cílem přispět tak ke zdokonalení organizace dopravy v armádním týlu. Mnohé názory jsou odlišné od dosud platných zásad a předpokládám proto, že se článek může stát východiskem pro zahájení diskuse o těchto naléhavých problémech našeho týlu.

Zhodnocení komunikací a návrh na novou dopravní techniku

I když železniční doprava pro svou snadnou zranitelnost a pomalé tempo obnovy ztrácí na svém významu, přesto bude mít významnou úlohu zvláště při přípravě útočné operace, kdy nadále zůstává důležitým druhem dopravy, a to hlavně na frontovém úseku přísunu. Je samozřejmé, že náčelník týlu frontu (armády) bude usilovat o maximální využití železnice i za boje v hloubce. Půjde zejména o takové železniční úseky, které se nepříteli nepodařilo zničit a na nichž je možno organisovat kombinovanou automobilní a železniční dopravu. Armáda však musí být vždy připravena zvládnout celý objem přísunu jinými dopravními prostředky, a to zejména automobilními. Automobilní doprava má mnoho velkých výhod před dopravou železniční. Je pohyblivější, pružnější a způsobilejší k provedení manévru, dá se maximálně rozptýlit. Rozhodující význam automobilní dopravy záleží především v tom, že tempo obnovy silniční sítě nezaostává za tempem postupu vojsk. V týlovém prostoru armády dochází v podstatě k přechodu ze železniční dopravy na automobilní dopravu. Avšak v průběhu operace, kdy obnova železnice zůstává daleko za postupem vojsk, bude se zpravidla automobilní doprava armády stýkat přímo s automobilní dopravou frontu.

Automobilní doprava se tak stává rozhodujícím druhem dopravy, a to zvláště při zabezpečování soudobých útočných operací. Rozvoj a důležitost automobilní dopravy klade zvýšené požadavky na zdokonalení organizace jejího řízení a plánování, jakož i na zdokonalení používané automobilní techniky, pokud jde o zvyšování její rychlosti, únosnosti, schopnosti pohybu mimo komunikace a p.

Značnou překážkou v rozvíjení výkonnosti automobilní dopravy je hledisko fyzické únavy řidičů a hledisko technického zabezpečení, které vyžaduje, aby řidiči byl po 10 až 12 hodinách jízdy poskytnut odpočinek a aby vozidlo bylo podrobeno každodennímu technickému ošetřování. K dosažení vysokého stupně technické pohotovosti se každé vozidlo svěřuje do péče jednoho řidiče.

Tyto, jakož i evidenční a organizační důvody vedou k tomu, že vozidlo pracuje vesměs jen na jednom úseku přísunu a že se proto materiál, který dopravuje, při přechodu na další úsek přísunu musí překládat na jiné vozidlo. Překládání materiálu značně zpomaluje tempo zásobování, vyžaduje velkého počtu pracovních sil a mnoho času.

Podle platných zásad se v rámci armády provádí tato manipulace s materiálem:

- naložení v prostoru armádní zásobovací základny,
- přeložení z armádních na divisní prostředky v prostoru divisních skladů,
- přeložení z divisních prostředků na plukovní v prostoru plukovních skladů,
- přeložení z plukovních prostředků na praporeční prostředky nebo vyložení na zem v prostoru palebných postavení,
- výdej rotám z praporečních bojových a hospodářských výdejen.

Za předpokladu, že průměrný denní přísun k armádě a do vojskového týlu činí 5000 t, znamená to pětinašobnou manipulaci s materiálem, t. j. $5 \times 5000 = 25\,000$ t. Při kalkulaci nakládacích a vykládacích prací počítáme, že 1 pracovník vyloží 1 tunu materiálu za 1 hodinu. Ke zpracování uvedeného množství materiálu během 10 hodin je třeba 2500 pracovníků, z toho většiny ve vojskovém týlu. Tito pracovníci nejsou v počtech týlu a přidělují se rozhodnutím velitele zpravidla z druhých sledů a záloh. Manipulace s materiálem vyžaduje nejen mnoho času, ale odčerpává též značný počet osob od bojových útvarů a jednotek.

Mimo to vznikají nežádoucí prostoje, v nichž není využito ani motorů, ani řidičů. Proto je třeba hledat novou automobilní techniku, která by většinu těchto nevýhod odstranila. Takovou moderní automobilní techniku, která je s to zrychlit celý proces dopravy, jsou na př. sedlové vozy. Sedlový vůz pracuje ve spojení s polopřívěsem, část jehož váhy se přenáší na podvozek sedlového vozu. K tomu účelu je na rámu sedlového vozu namontováno zvláštní zařízení zvané sedlo.

U nás vývoj sedlových vozů není dosud ukončen. Na četné žádosti našich národních podniků se v současné době zahajuje výroba dvou typů sedlových vozů. Sedlový vůz T 138 bude mít nosnost 20 t a sedlový vůz S 5 T 10 t. V jiných státech však jsou sedlové vozy běžným dopravním prostředkem. Uvedu jako příklad některá data sovětských sedlových vozů. Sovětský sedlový vůz MAZ-205 A má dvě osy (z nich jednu hnanou), dosahuje maximální rychlosti 65 km/hod. a největší váha polopřívěsu může činit 16 t. Další sedlový vůz JAZ-210 D je tříosý, všechny osy hnané. Ma-

ximální rychlost činí 45 km/hod. a má výkonnost 45 t. Pro tyto sedlové vozy se používá jednoosých nebo dvouosých polopřívěsů o nosnosti 4, 7, 10 a 20 t.

Základní vlastnosti sedlového vozu odlišující jej od ostatních automobilů je možnost oddělit trakční sílu od nákladu. Na rozdíl od traktoru má sedlový vůz v podstatě stejné vlastnosti jako nákladní automobil. Jeho obrovský význam pro týl je v tom, že by odpadly všechny překládací práce a jednou naložený přívěs by byl dopravován bez překládání až na místo spotřeby. Přitom by sedlové vozy armády obsluhovaly armádní úsek přísunu, sedlové vozy divise divisní úsek přísunu. V průběhu operace by na základě této nové techniky bylo možno rozvíjet ČOAZZ postupně po 120 až 150 km za sebou a organisovat mezi nimi kyvadlový provoz sedlových vozů, které by mohly pracovat prakticky nepřetržitě za předpokladu dvou směn řidičů. Zásoby v takto rozvíňovaných ČOAZZ by byly udržovány naloženy na přívěsech. Tímto způsobem by byl zabezpečen stálý pohyb zásob kupředu, bez ohledu na tempo obnovy železnice. Armáda by byla včas zabezpečena až do konce frontové operace. Kromě toho by k dopravním účelům mohlo být využito sedlových vozů dílen, pekáren a podobných zařízení, která se rozvíňují k práci na místě po delší nebo kratší dobu. Sedlových vozů by mohlo být s výhodou využito též k zásobování PHM, a to jak k účelům dopravním, tak také cisternových polopřívěsů jako nádrží ve skladech PHM. Takové sklady by byly pohyblivé, což současný stav vybavení armádních skladů PHM dosavadními typy obalového materiálu nedovoluje. Hromadné použití sedlových vozů, a to jak na armádním, tak i na frontovém úseku přísunu, by dovolilo snížit výši přechodných zásob udržovaných dosud v armádním týlu a vytvořilo by tak podmínky pro reorganisaci celého systému zásobování.

Sedlové vozy mají však i své nevýhody. Podstatnou nevýhodou sedlových vozů pro účely zásobování vojsk v poli je jejich omezená schopnost pohybu mimo komunikace a jejich menší manévrovací schopnost (otáčení, couvání). Proto je použití sedlových vozů prozatím omezeno jen na ty úseky přísunu, kde jsou dobré komunikační podmínky, to znamená cesty se zpevněnou nebo pevnou vozovkou. Vzhledem k charakteristice západního válečnictví je možno počítat s tím, že by sedlové vozy mohly pracovat na frontovém, armádním a divisním úseku přísunu. Plné využití sedlových vozů je dále podmíněno větším počtem polopřívěsů, a to v počtu o 2 až 3 na jeden sedlový vůz. Velký počet přívěsů na druhé straně umožňuje konstrukci speciálních přívěsů (na př. chladírenské, skříňové, cisternové a p.) pro přepravu určitých druhů materiálu. Tato okolnost je důležitá pro přepravu takových zásob, které je třeba zvlášť chránit jak před vlivy počasí, tak i před působením zbraní hromadného ničení (na př. potraviny všech druhů).

Dalším moderním prostředkem přísunu, jehož důležitost roste zvláště v soudobých podmínkách vedení operací, je vzdušná doprava. Vzdušná doprava je nejrychlejší druh dopravy, má největší manévrovací schopnost a při současném stavu techniky je jen málo závislá na povětrnostních a denních podmínkách. Při útočné operaci armády s rozvíňováním vojsk z chodu může si situace vynutit použití vzdušného přísunu již v přípravném období operace, a to především k přísunu speciálních druhů materiálu (na př. zá-

ložních součástí, léčiv, chemického materiálu). Největší význam má však vzdušná doprava k rychlému zabezpečení boje svazků v operační hloubce, když to vyžaduje dopravní nebo bojová situace. Vzdálenost přísunu se v tomto období značně prodlouží a pohyblivé zásoby svazků mohou být ve značné části, a to hlavně v některých druzích (na př. protitanková munice, nafty) již spotřebovány. Jejich rychlé doplnění může být provedeno jen vzdušnou cestou. Kromě toho se objeví nutnost vzdušného přísunu také po zničení zásob nebo dopravních prostředků činností nepřítele.

Organisace a technické zabezpečení zásobování vojsk dopravními letouny je činnost značně složitá. Proto všechnu práci spojenou s organizací a plánováním vzdušného přísunu provádí štáb týlu frontu a jen výjimečně štáb týlu armády. Na plánování a organizaci vzdušné dopravy se též podílejí představitelé leteckých dopravních útvarů a svazků.

Nová letecká dopravní technika — vrtulníky — která v současné době prochází rychlým vývojem ve směru k zlepšení letových vlastností i únosnosti, však na druhé straně podstatně zjednodušuje organizaci a provedení vzdušné dopravy. Bylo by proto možné a výhodné organicky vybavit týl armády jednotkami a útvary vrtulníků zvláště k zabezpečení boje v hloubce.

Právem lze předpokládat, že se vzdušná doprava, která prokazuje vzestupnou tendenci, v příští válce stane nezbytnou součástí ostatních druhů dopravy. Požadavek rychlého doplnění ztrát zásob materiálních prostředků u některého ze svazků armády si vynucuje, aby armáda měla takovou kapacitu ve vzdušné dopravě, aby stačila během 2 až 3 koloběhů zničené zásoby obnovit. Vrtulníky jsou dnes již samozřejmým prostředkem pro odsuny raněných a pro manévr jednotkami zdravotnického praporu zvláštního určení. Rostoucí motorisace vojsk způsobuje maximální zatížení všech druhů cest. Při stále se zvyšujících požadavcích vojsk na týl to znamená další zatížení komunikací dopravními útvary (jednotkami) týlu. Tato nepříznivá situace na cestách vojskového a zčásti též armádního týlu si vynucuje nejen přísnou centralisaci řízení provozu na komunikacích, ale i všemožné úsilí zaměřené na odlehčení komunikací. Součástí řešení tohoto úkolu je přenést alespoň část přepravních úkolů na vzdušnou dopravu.

V soudobých útočných operacích nabývá na významu zásobování vojsk PHM pomocí polního dálkového potrubí. Polní dálkové potrubí umožňuje dopravovat PHM na velké vzdálenosti a odlehčuje tak železniční i automobilní dopravě. Polní dálkové potrubí se dopravuje na autech a jeho rozvinutí, jakož i obsluhu zabezpečuje prapor pro potrubní dopravu PHM. Je organizován u týlu frontu. Bude-li dálkového potrubí použito k zásobování vševojskové armády, bude zpravidla budováno do prostoru armádní zásobovací základny, po případě i do jejího čelního oddělení. Při vybudování jednoho potrubí na naftu by denní výkon tohoto potrubí činil přibližně 0,3 armádní náplně nafty. To odpovídá spotřebě nafty za jeden den boje. Je však nutno počítat s tím, že dálkové potrubí pro zásobování PHM bude přednostně budováno pro zásobování leteckých svazků.

Z uvedeného zhodnocení komunikací a nových druhů dopravních prostředků vyplývá, že rozhodující úlohu při zabezpečení soudobé útočné operace má automobilní doprava. Rovněž většího významu nabývá vzdušná doprava. Zdokonalení organizace přísunu a odsunu je nutno spatřovat ve vývoji nové dopravní techniky, jakou jsou sedlové vozy a vrtulníky.

Celkový závěr

Jak v přípravném období armádní útočné operace, tak zejména v jejím průběhu bude organizace přísunu k včasnému zabezpečení vojsk nejdůležitějším úkolem náčelníka týlu a štábu týlu armády. Možnost použití zbraní hromadného ničení bude mít vliv nejen na příliv zásob z frontového týlu do prostoru AZZ, ale i jejich dopravu v rámci armádního a vojskového týlu. Zásoby soustředěné v armádních skladech budou vystaveny stálému nebezpečí zničení nebo zamoření bojovými prostředky nepřítele. Stejně tak budou úderům nepřítele vystaveny důležité objekty na celé komunikační síti operačního a vojskového týlu, což zvyšuje závislost dopravy na tempu obnovy komunikací. V operační i materiální situaci bude docházet k náhlým změnám. Proto musí být náčelník týlu stále informován o situaci na frontě, aby mohl v souladu s jejím vývojem organisovat veškerou dopravní činnost týlu. Musí mít možnost okamžitě využít takového druhu dopravy, který za daných podmínek nejvýhodněji splní požadovaný úkol. Provedení rychlého a pružného manévru dopravou předpokládá možnost kdykoli zasáhnout do procesu dopravy. Dopravu je třeba organisovat v rámci operačního týlu jako celku a oprostit do jisté míry armádu od závislosti na dříve soustředěných zásobách materiálu. Zdokonalení také vyžaduje způsob plánování dopravy.

Doprava je nejožehavější současnou otázkou našeho týlu a je nutno hledat nové cesty k zdokonalení její organizace. Dnes je zajisté všem pracovníkům týlu jasné, že těžiště dopravy bude spočívat na automobilní dopravě. Nejdůležitějším článkem v rozvíjení automobilní dopravy je automobilní technika, dostatečně rychlá, výkonná, schopná překonávat překážky (jízda terénem, brodivost nebo obojživelnost). Jedním z nových směrů rozvoje automobilní techniky jsou sedlové vozy, které by podstatně přispěly ke zvýšení hospodárnosti a výkonnosti v dopravě. Lze právem předpokládat, že by si tato nová technika vynutila řadu změn v celém našem dosavadním systému zásobování. Jedním z nich je na př. otázka AZZ a ČOAZZ, které by se mohly stát prakticky pružným článkem v celém řetězu zásobování počínaje frontovým týlem. Zásoby by bylo možno více rozptýlit a pružněji s nimi manévrovat, než je tomu doposud. Nezbytným doplňkem automobilní dopravy je vzdušná doprava. Nová letecká technika — vrtulníky — umožňuje, aby již armáda měla k dispozici útvar vrtulníků s kapacitou způsobitou přepravit pohyblivé zálohy materiálu dvěma až třemi koloběhy. Tímto rychlým prostředkem přísunu by náčelník týlu armády mohl okamžitě uplatnit svůj vliv na kritický stav materiální situace u některého svazku. Kromě toho by bylo účelné dát další útvar vrtulníků k dispozici zdravotnické službě k rychlému zásahu zejména k odstranění následků napadení zbraněmi hromadného ničení.

Další problém je v řízení dopravy. Lze jej řešit reorganisováním způsobu plánování dopravy a zavedením dispečerského systému řízení.

Po stručném zhodnocení základních otázek souvisejících s organizací přísunu v soudobé armádní útočné operaci lze vyvodit závěr, že k jejímu materiálnímu zabezpečení je třeba

v přípravném období

- rozvinout AZZ pro armádu přicházející z hloubky co nejbližší čáry zasažení prostředky týlu frontu; tuto AZZ i s personálem a materiálem odevzdat armádě zároveň s vydáním jí operačního úkolu,
- pohyblivé zásoby u svazků, jakož i zásoby na přesun doplnit péčí frontu za využití dopravních prostředků těchto svazků,
- armádní dopravní prostředky přesunout před zahájením přesunů vojsk do nově rozvinuté AZZ k provedení přísunu munice do palěbných postavení dělostřelectva;

v průběhu operace

- počítat s tím, že vojska budou část spotřeby krýt ze svých pohyblivých zásob,
- za vojsky postupně rozvíjet ČOAZZ podle dosud platných zásad,
- ke konci operace bude nutná výpomoc dopravními prostředky frontu,
- již v přípravném období operace musí fronta organisovat a připravit opatření pro zásobování vojsk armády vzdušnou cestou.