

řazení do proudu (a to v jednotlivých sledech, což je velmi důležité) a i za pochodu; — ke každému vozidlu určit **záložního řidiče**, který by kromě své základní povinnosti nahradil v řízení vyčerpaného řidiče, plnil i ostatní úkoly — jako pracovní jednotka v rámci kolektoru — jako jednotka ochrany a obrany — eventuálně jako spojář k instalování telefonního a dispečinkového spojení. I když se zdá neúměrné zvyšovat takto počty, relativně vyloučením ostatních pomocných jednotek by počet osob celkově klesl.

Několik poznámek z praxe k **organizaci a provádění přesunu**. I zde je nutné věnovat neustálou pozornost nácvikům. To znamená cvičit řidiče jízdy v proudech; velitele kolektorů, vozů, řidiče, spojovací a pomocný personál v řízení proudu v co nejkratších lhůtách, stanovit signály pro vyjždění jednotlivých sledů z prostoru rozmístění do pochodových sestav atp.

Vlastní přesun i dnes — v podmínkách cvičení — naráží na řadu potíží. Není dosahována potřebná rychlost proudu, přesuny trvají tudíž déle, než stanoví plán a není vždy jisto, zda nějaké to vozidlo nezabloudí. Málo pozornosti se věnuje bojovému zabezpečení.

Ukazuje se, že je-li nařízena rychlost

přesunu 30 km/hod., je nutno na volných úsecích cesty mít rychlost minimálně 50 km za hodinu. V praxi se několikrát potvrdilo, že při dobrém vedení proudu vzdálenost 120 km se překoná ne dříve než za 4 hod. za předpokladu, že v proudu jsou zařazena vozidla podobného typu (např. štábní autobusy, automobily zn. GAZ atp.).

Rovněž je velmi důležité, aby každý velitel vozu plnil odpovědně své povinnosti, připravil se na přesun, důkladně prostudoval trasu na mapě a během jízdy stále sledoval jak komunikaci, tak i osu na mapě a nespolehl se pouze na předcházející vozidlo. Dojezdy do nového prostoru musí být zvlášť dobře regulovány. Zajžděním, popojžděním a blouděním vozidel na novém místě se ztrácí dost času.

Daleko více pozornosti musíme věnovat **všestrannému zabezpečení přesunu**, přihlídneme-li k složité operační, bojové a radiální situaci na frontě. Tak např. samostatné jízdy náčelníckých vozidel (bez zajištění) po ose asi nebudou možné, rovněž nelze si představit přesun proudu bez několika motospojek, bez vybavení proudu obrněnými transportéry, bezzákluzovými děly, protiletadlovými kulomety, vyprošťovacími auty a prostředky k rychlému odstraňování zátarasů na komunikacích.

Plánování a organizace přesunů na velké vzdálenosti

(VM č. 1/1962)

Podplukovník Jaroslav Šebek

Článek je zaměřen na plánování a organizaci přesunů na velké vzdálenosti armády druhého sledu frontu převážně vlastními silami a prostředky.

Vliv na plánování, organizaci a na bezprostřední zabezpečení přesunu na velké vzdálenosti bude mít však i řada jiných složek frontu.

K základním činitelům, zabezpečujícím úspěšné zplánování i provedení přesunů na velké vzdálenosti počítáme i dobře organizovanou součinnost se všemi složkami, které se na přesunech budou bezprostředně podílet.

Bude to především operační správa frontu, která bude určovat nejen pásmo přesunu armády druhého sledu, prostor a čas jejího zasažení, ale i komunikace a důležité přechody přes horská pásma a

význačnější vodní toky a dobu, po kterou budou tyto pro přesunující se armádu vyhrazeny.

Ve vyhrazeném pásmu pro přesun armády druhého sledu frontu bude se přesunovat i řada záloh, samostatných útvarů a svazků bezprostředně podřízených frontu a dále týlové útvary. Z tohoto důvodu má zásadní význam, aby operační správa určila průběh jednotlivých silničních tahů a dobu jejich vyhrazení.

Operační správa musí zabezpečit ekonomické využití stávající komunikační sítě, která je v daném prostoru a uspokojit jak potřeby týlu, tak i přesunujících se svazků druhosledové armády. Toto centrální řízení je schopné zabezpečit přesuny i ve složitých bojových podmínkách, kdy použitím hlavně atomových zbraní bude do-

cházet velmi často k odklonům od určeného silničního směru. Určení silničních tahů štábem přesunující se armády druhého sledu frontu může vést k dezorganizaci přesunů a vytvořit nepříznivé podmínky pro ekonomické využití silniční sítě. Štáb přesunující se armády druhého sledu frontu nezná organizaci tylových převozů frontu a manévr frontových tylových útvarů a zařízení. Tak by se mohlo stát, že by silniční tahy, určené pro operační přesuny, se křížily se silničními tahy vyhrazenými pro tylové převozy. Tylové převozy by bylo nutno po dobu operačních přesunů omezit, což by se mohlo nepříznivě projevit na včasném tylovém zabezpečení armád prvního sledu. Proto by bylo účelné, aby silniční směry pro operační přesuny a pro převozy týlu se nekřížily, ale probíhaly paralelně.

Pro přesuny na velké vzdálenosti bude mít velký význam i určení jednotlivých přechodů přes důležité překážky a vyhrazení doby jejich možného využití. Vyplyvá to z toho, že vhodných přechodů pro zabezpečení operačních přesunů a tylových převozů bude značně menší procento než vhodných silničních tahů, i když se budou v těchto přechodech kanalizovat.

V určitém časovém období budou vedle sebe paralelně probíhat **tylové převozy i operační přesuny**. Proto je nutné již předem plánovat možné objížďky všech citlivých míst na silničních tazích, aby nevzniklo nežádoucí křížení **zájmových silničních tahů**.

Kolektiv štábu druhého vojenského okruhu správně zdůrazňuje nutnost využít pro přesuny na velké vzdálenosti těch nejvyšších silničních tahů. Tento požadavek však mají i složky týlu, které budou muset v době operačních přesunů buď na shodné zájmové silnici provoz buď dočasně přerušit, nebo přejít na směr záložní.

Z toho, co jsem uvedl, vyplývá nutnost centrálního řízení provozu na silniční síti, aby tak byly co nejlépe sladěny jak zájmy týlu, tak i potřeby přesunující se armády druhého sledu.

Na zabezpečení přesunů armády druhého sledu frontu bude se dále bezprostředně podílet i náčelník ženijního vojska frontu potřebnou úpravou určených silničních tahů.

Ženíjní útvary a svazky frontu budou pak zabezpečovat sjízdnost os přesunu až do prostoru nasazení.

Ženíjní útvary frontu budou upravovat silniční síť před přesunující se armádou

druhého sledu frontu a to zpravidla po etapách, které budou zpravidla určovány prostory denního odpočinku.

Náčelník ženijního vojska frontu musí proto znát včas silniční tahy a dále požadavky, které musí pro přesun zabezpečit.

Konečně na technické úpravě os přesunu se musí podílet v nejnútnejší míře i ženijní útvary a svazky přesunující se armády druhého sledu frontu, poněvadž zvláště v soudobých bojových podmínkách je možnost dalšího ničení již upravených os, určených pro přesun. Druhosledová armáda bude moci za přesunu a zvláště v jeho konečné fázi, využívat poměrně málo těch opatření, která provedly armády prvního sledu, obzvláště v případě, bude-li zasazována na samostatném směru v mezeře mezi dvěma armádami.

Armáda druhého sledu frontu bude část přesunu uskutečňovat i v operačním tylovém prostoru a to jak armád prvního sledu, tak i frontu, ve kterých je udržována silniční síť v rozsahu, nezbytném pro zabezpečení tylových přesunů a odsunů.

Tak např. v tylovém prostoru frontu až po příčnou silnici, procházející pohyblivými armádními základnami, mohou být od příčné silnice, procházející předsunutými frontovými základnami, udržovány za každou z prvosledových armád jedna až dvě silnice základní, jedna silnice kontrolovaná a jedna silnice záložní.

Pokud jde o silnici základní, budou to ty nejlepší a nejkvalitnější silniční tahy, které umožní nejen nejkratší spojení mezi tylovými útvary a zařízeními frontu a armád, ale zabezpečí i potřebný provoz s požadovanou kapacitou 6 — 7 tisíc vozidel za 24 hodin. Budou to silniční tahy dvoupruhové s únosností silničních objektů 40 až 60 t. Na základních silnicích bude pak plně rozvinuta pořádková služba, která bude na těchto silnicích udržovat provoz trvale, přičemž její stanoviště budou zpravidla v prostorech nejdůležitějších křižovatek. Každá z silnic základních spolu se silnicí kontrolovanou bude mít své označení. Mimo vlastního označení silnice rozmístuje se podél silničního tahu celá řada smluvných značek, které jsou shodné se značkami, kterých používá veřejná bezpečnost a které mimo upřesnění směru vyjadřují takové příkazy, které jsou pro zabezpečení plynulého provozu nezbytné.

Z hlediska řízení provozu v tylovém prostoru dělí se tento na **silniční zóny**. Podle podmínek mohou to být zóny podélné nebo příčné. Každá zóna se pak rozděluje

na silniční rajóny a každý rajón pak na silniční úseky.

Provoz v silniční zóně zabezpečuje silniční brigáda, v silničním rajónu pak silniční prapor a na silničním úseku pak silniční rota. Příčná zóna postihuje zpravidla celou šířku útočného pásma frontu a je omezena buď zadní hranicí tylového prostoru, nebo přední hranicí předchozí silniční zóny nebo zón, dále pak pravou a levou hranicí frontu a konečně přední hranicí. V příčné silniční zóně se pak zpravidla organizují silniční rajóny příčné. **Velitelem silniční zóny je velitel silniční brigády**, který odpovídá za plynulý provoz ve své zóně. **Veliteli jednotlivých silničních rajónů jsou pak velitelé silničních praporů.**

Za příznivých podmínek mohou být zřizovány i silniční zóny podélné. Za každou prvosledovou armádou může být zřízena jedna podélná silniční zóna, která se pak zpravidla dělí na příčné silniční rajóny. V těchto organizačních celcích je provoz zabezpečován tak, že na stupni silniční brigáda, silniční prapor a silniční rota zřizují se podél základních silnic dispečerská stanoviště, která podle přesně stanovených grafikonů řídí provoz na silničním tahu. Tyto grafikony přesunů jsou pak výslednicí součinnosti dohovorů mezi operační správou, hlavním týlem a jednotlivými druhy vojsk, které hodlají základní silnice pro přesun využít. Určující instancí, pro koho bude na určitou dobu základní silnice vyhrazena, je operační správa, přičemž přednost v určení pořadí přesunu může být určena: raketové útvary a svazky, operační přesuny, pohonné hmoty, munice a ostatní přesuny, zabezpečující materiálně technické zabezpečení vojsk.

Orgány pořádkové služby pak nepropustí žádný proud na základní silnici, který není v grafikonu provozu uveden.

V každé silniční zóně a silničním rajónu působí pak i jednotky a útvary mostní a stavební, které mají za úkol zabezpečit trvalou sjízdnost základních a kontrolovaných silnic.

Mimo pořádkových a dispečerských stanovišť se zřizují na základních silnicích i kontrolní stanoviště, jejichž úkolem je vyloučit všechny činitele, které by mohly narušit plynulý provoz na silniční síti. Mimo to na takto užívané silniční síti zřizují se v každém silničním rajónu skupiny **etapních stanic**, které mají za úkol zabezpečit přesunující se menší skupiny osob a techniky, které s sebou nemají ani hospo-

dárské ani technické prostředky, které jim zajišťují všestranné zabezpečení během přesunu.

Z tohoto krátkého charakteru silničního zabezpečení v tylovém prostoru frontu prováděného silničními a mostními útvary a svazky, které jsou prostředky náčelníka tylu frontu, jasně vyplývá, že bude-li pro přesun armády druhého sledu využito na určitou dobu některé ze základních silnic, na kterých je plně rozvinuta pořádková služba, bude tím rozsah úkolů, vyplývajících z povinnosti organizovat pořádkovou službu z počtů přesunujících se svazků, značně snížen.

Nelze však říci, že by v případě dočasněho využití základní silnice, na které je pořádková služba zabezpečena týlem, nebylo nutno z řad přesunujících se svazků vyčleňovat vůbec žádnou pořádkovou službu. Se zřetelem k možnostem, které silniční útvary tylu pro zabezpečení řízení provozu v tylovém prostoru mají, budou jednotlivá stanoviště od sebe navzájem vzdálena 10 — 15 i více km.

I když budou úseky silničních tahů mezi jednotlivými stanovišti pečlivě vyznačovány smluvními znaky, přeci je podle zkušeností z posledních cvičení, hustota pořádkových stanovišť poměrně řídká. Bude proto účelné, aby v případě operačních přesunů, bude-li využíváno některé ze základních silnic, byla stálá síť pořádkových stanovišť ještě doplňována pořádkovými stanovišti, vyčleněnými z řad přesunujících se svazků.

Bude-li pro přesun armády druhého sledu využíváno některé ze základních silnic, je nutné v součinnostním dohovoru s příslušnými orfány tylu frontu upřesnit způsob označení silničního tahu a to jak pro denní tak i noční provoz, předem vytyčené a upravené objíždky, záložní mostní přepraviště a jejich charakter, rozmístění pořádkových stanovišť na silničním tahu a popřípadě i využití etapní služby.

Na ostatních silničních tazích, které bude pro přesun armády druhého sledu mezi jednotlivými prostory denního odpočinku např. udržovat a upravovat ženijní vojsko frontu, bude nutno organizovat pořádkovou službu z řad přesunujících se svazků v plném rozsahu.

Jak konečně bylo i v článku kolektivu štábu druhého vojenského okruhu zdůrazněno, je nutné pečlivě studovat každý silniční tah před vlastním plánováním přesunů.

Studium jednotlivých silničních tahů dá potřebné podklady pro zplánování pře-

sunu a opatření, která zabezpečí nerušený průběh vlastního přesunu.

Nejlepší silniční tahy budou procházet nejdůležitějšími silničními uzly, které budou představovat pravděpodobné cíle atomového napadení. Proto právě na nejkvalitnějších silničních tazích bude počet objízdek citlivých míst značně vysoký, což nepoměrně protáhne délku silničního tahu, stanoveného pro přesun. Prodloužení jednotlivých silničních tahů se projeví nejen na prodloužení doby potřebné pro přesun, ale podstatně i zvýší potřebu pohonných hmot, což opět se projeví ve zvýšených požadavcích na zásobování PHM.

Při vyhodnocování silniční sítě bude-me jednotlivé silniční tahy volit tak, aby procházely a přecházely **pokud možno co nejmenší počet přirozených překážek**, jako jsou rozsáhlé lesní komplexy a širší vodní toky. Lesní komplexy sice do určité míry usnadňují maskování a skrytí přesunu, avšak na druhé straně při použití atomových zbraní může dojít nejen k vytvoření souvislých, těžko zdolatelných lesních závalů, ale i k rozsáhlým lesním požárům, které mohou rovněž použití silničního tahu zcela znemožnit. Další závažnou přirozenou překážkou, která může do značné míry ovlivnit průběh přesunu, jsou vodní toky. Je žádoucí, aby na vybraných silničních tazích bylo co nejméně širokých vodních toků. Čím větší bude počet mostních přechodů, jako jsou např. mosty na plovoucích podporách nebo i nízkovodní mosty dřevěné, tím více bude bržděno vlastní tempo přesunu, přičemž toto tempo bude značně rozdílné a jeho pokles bude největší právě v prostorech mostních přechodů, kde pro každý typ mostu je stanovena určitá přípustná rychlost přejezdu. Tak např. rychlost přejezdu po mostě ze soupravy SMS je 15 km za hodinu. To může vést k značnému nahromadění útvarů v prostoru přechodu a na druhé straně může dojít k roztržení jednotlivých proudů. Jak zkušenosti ukázaly, jeví se nejvýhodnějším volit takové silniční tahy, které překračují pouze horní toky řek nebo takové, které probíhají přímo po rozhraní jednotlivých vodních předělů.

Při volbě silničního tahu budeme věnovat pozornost i horským pásmům, která mohou v podstatně míře ztížit přesun tím, že se zpravidla vyznačují malou hustotou silniční sítě a silniční síť je kanalizována do jednotlivých přechodů. Tempo přesunu ovlivní zde hlavně značné výškové rozdíly, nehledě již k tomu, že délka silničních tahů se vlivem přizpůsobení k terénu znač-

ně prodlouží. Poměrně malá hustota silniční sítě v prostorech horských pásem silně omezí i manévry a možnost přechodu z jedné komunikace na druhou. Silná členitost terénu v prostoru horských pásem bude sice poskytovat větší ochranu vůči ničivým účinkům zbraní hromadného ničení, ale na straně druhé může naopak značně ztížit možnost rychlého opuštění prostoru, do kterého byl proveden úder atomovými zbraněmi. Výhodnějším bude proto takový směr, který se vyznačuje vysokou hustotou silniční sítě, která zabezpečí možnost všestranného manévru. Porovnáme-li hustoty silniční sítě v jednotlivých terénních celcích, pak vidíme, že největší hustoty silniční sítě jsou v terénu rovinatém a dále pak v podhůří horských pásem. Poněvadž rovinatý terén umožňuje plně uplatnění ničivých účinků atomových zbraní, nutno jako výhodné považovat hlavně ty silniční směry, které probíhají v podhůří, kde bude zabezpečena nejen dostatečná možnost manévru pro přesuny a přepravy, ale i vyšší ochrana před ničivými účinky atomových zbraní.

Kolektiv štábu 2. vojenského okruhu sice ve své práci zdůrazňuje, „že je třeba počítat s aktivní činností nepřítele, který se bude snažit přesun armády znemožnit, anebo alespoň jej pokud možno co nejdéle zdržet“, avšak dále se otázkou ochrany silnic a důležitých objektů na směrech přesunů nezabývá. Na vlastním území budou tento úkol plnit příslušné orgány teritoria, avšak v prostoru mimo vlastní území bude nutno se s touto otázkou vážně zabývat, poněvadž vyřazení citlivých míst na silniční síti může být provedeno nejen údery at již pomocí raket nebo letectva, ale i činností diverzní a konečně proniknutím na silniční síť, určenou pro přesun armády, civilního provozu, které může podstatně snížit tempo přesunu.

V týlovém prostoru fronty je tento úkol na silnicích, kde je zabezpečován provoz silničními a mostními útvary a svazky, řešen speciálními jednotkami obrany a ochrany silnic a mostů. Funkci ochrany silnic a důležitých objektů na silniční síti nemůže v plné míře zabezpečit pořádková služba, poněvadž jednotlivá pořádková stanoviště jsou početně slabá a navzájem od sebe dosti vzdálená. Proto tato stanoviště mohou plnit současně úkol obrany a ochrany pouze v tom prostoru, ve kterém plní úkoly pořádkové služby. Proto tam, kde se to ukáže zvláště potřebné, budeme určovat **speciálně vyčleněnou jednotku**.