

Řízení operačních přesunů

Podplukovník Ladislav Jaček

Organizace, plánování a příprava operačních přesunů zejména v období přeskupování, jsou obtížné a kladou značné nároky na přesnost a logickou stavbu celého plánu. Proto věnujeme této práci nemalou pozornost, zejména pokud jde o zdokonalování v této činnosti a zapracování dalších příslušníků štábů, s cílem dosáhnout bezpečně vzájemné zastupitelnosti. Zároveň budeme hledat nové formy mechanizace a automatizace, které by pomohly vyřešit rozpor mezi nutným rozsahem práce, související s plánováním přesunů a požadavkem maximálního zkrácení doby, určené pro plánování. Operační přesuny jsou zpravidla složité akce, ve kterých by nemohly nedostatky taktického rázu růst geometrickou řadou. Tím více vyniká nutnost návyků pro řešení složitých situací, které se odehrávají ve velkých hloubkách i šířkách operačního prostoru.

Termín „operační přesuny“ se běžně používá, není však vysvětlen žádnými předpisy, které nerozlišují taktický a operační rámec přesunů. A tak si každý pod pojmem operační přesun představuje něco jiného.

Tento pojem charakterizují tyto prvky: prostor, tj. délka přesunu z hloubky a šířka manévru jednotky v pásmu činnosti; čas, doba, po kterou je přesun uskutečňován (tento činitel zpravidla těsně souvisí s prostorem); dále velikost, množství vojsk, která se přesunují, a konečně stupeň štábu, který přesuny plánuje a řídí.

Podle mého názoru nejsou činitelé prostor, čas a množství vojsk jednoznačnými prvky pro charakterizování taktického či operačního přesunu. (V krajních případech dojdeme k rozporu, jak označit na jedné straně přesun pluku na vzdálenost 400 km a na druhé straně přesun dvou divizí na hloubku 30 km.) Domnívám se, že rozhodujícím činitelem, který charakterizuje přesuny, je cíl, účel, pro který se přesuny plánují a uskutečňují. Jde prostě o to, zda výsledek přesunu (nebo přesunů) ovlivní operaci či nikoli. Proto rozhodujícím kritériem je stupeň štábu, který přesuny plánuje a řídí. Štáb armády a výše plánují operační přesuny (na jakoukoli hloubku, v libovolném čase, s různým množstvím vojsk), štáb divize a níže plánují přesuny taktického charakteru. Z toho je zřejmé, že ve většině případů půjde při operačních přesunech o přesuny na velké vzdálenosti a se značným množstvím vojsk.

Každý jednotlivý přesun je taktického rázu. Proto předpis při stanovení zásad organizace a uskutečnění přesunů nepotřebuje toto rozlišení. Je otázkou, zda toto rozlišení potřebuje praxe. Domnívám se, že ano, neboť výrazem plánování operačních přesunů dáváme na vědomí, že při veškeré přesnosti práce nejdeme do taktického detailu (např. plánujeme pro divizi jako celek, nikoli po útvarech). Dále tím vyjadřujeme, že jde zpravidla o složitou akci různých druhů vojsk a týlů a že výsledek těchto přesunů má sehrát důležitou úlohu při vedení operace. Rozdělení má i vzrůstající význam při použití samočinných počítačích strojů, o jejichž práci při plánování a řízení přesunů budeme uvažovat výhradně v oblasti operačních přesunů.

Považoval jsem za nutné zmínit se o této otázce, neboť velmi často o operačních přesunech hovoříme, nemáme však všichni stejný názor na obsah tohoto pojmu.



Hovoříme-li o řízení přesunů, máme na mysli práce velitelů a štábů, která má za cíl: **dovést vojska do stanoveného prostoru v určeném čase s neporušenou bojeschopností.** V podstatě jde o to, aby byl do důsledku splněn plán. Tento ideální případ však v praxi téměř nikdy nenastane: plán nebývá nikdy dokonalý; záslahy nepříteli budou neustále ovlivňovat naši činnost; plán zpracovávají lidé, mno-

hé může být špatně pochopeno; přesun mohou ovlivnit objektivní i subjektivní příčiny; rozhodujícím činitelem, majícím nemalý vliv na přesun, je technika, s jejímiž poruchami se v plánu nepočítá.

Tyto důvody nás nutí k tomu, aby přesuny byly operativně a se vši náročností řízeny, velitelé a štáby však reagovali na nové podmínky a usměrňovali přesunující se vojsko.

Zatímco taktické přesuny budeme řídit především osobními zásahy na osách přesunu, přímým stykem s podřízenými veliteli, u operačních přesunů s takovýmto způsobem vystačit nemůžeme. (To je další důvod, proč praxe potřebuje rozlišit tyto pojmy.)

Operační přesuny je třeba bezpodmínečně koordinovat a řídit z jednoho centra, které má možnost udržet si celkový přehled o všech přesunech.

Nutnými podmínkami pro úspěšné řízení operačních přesunů je bezpečná znalost plánů přesunů, znalost celého prostoru, v němž se přesuny uskutečňují, informovanost o situaci na frontě a o eventuelních rozhodnutích velitele, které by mohly ovlivnit činnost přesunujících se vojsk, rychlé doručení zpráv o situaci od podřízených velitelů, nepřetržité spojení s vlastními orgány, které na osách přesuny kontrolují a mohou je ovlivnit.

Podmínek je značné množství a všechny vyžadují důslednou centralizaci. Tu podporuje i poměrně velká rychlost přesunů a možné zvraty situace v pásmu přesunu, které mohou způsobit nepřátelské zbraně hromadného ničení nebo operační vzdušné výsadky. Proto je možné řídit operační přesuny v celém souhrnu jedině z jednoho místa, které může odpovědně rozhodnout, který přesun má přednost, který je třeba maximálně zabezpečit apod.

Jde o to, abychom stanovili, kde má být soustředěna řídicí činnost při operačních přesunech. Rozborem shora uvedených podmínek, které řízení ovlivňují, musíme dojít k jednoznačnému závěru, že tímto místem může být pouze velitelské stanoviště.

Ne všichni však budou s tímto názorem souhlasit. V řadě prací se doporučuje (a jsou mezi nimi i zkušenosti ze cvičení), aby k řízení operačních přesunů bylo vytvářeno pomocné velitelské stanoviště nebo aby tímto úkolem bylo pověřeno předsunuté velitelské stanoviště. Rozhodně však nelze očekávat, že štáby týlu budou souhlasit s tím, aby jednotkám silničního vojska, určeným k pořádkové službě, bylo veleno přímo z velitelského stanoviště.

Budeme-li však chtít dosáhnout skutečné centralizace, nebude jiného východiska. Na řízení operačních přesunů se musí bezprostředně podílet ti důstojníci, kteří je plánovali — těmi jsou především důstojníci operačního oddělení a důstoj-

níci štábu týlu. Jejich hlavní pracoviště je na velitelském stanovišti, neboť tam se plánují přesuny svazků a útvarů vševojskových i druhů vojsk, které jsou kostrou, základem ostatních přesunů. Zastřešovat do tohoto plánu důstojníky předsunutého velitelského stanoviště je problematické, neboť přemísťovat na období vlastních přesunů důstojníky, kteří je plánovali z VS kamkoli jinam, znamená, že nesplníme další podmínky, aby totiž ti, kteří přesuny řídí, měli bezprostřední znalosti o situaci na frontě, o rozhodnutí velitele a aby byli rychle seznamováni s hlášeními podřízených velitelů. Toto vše lze splnit jen úzkou součinností se směrovacími důstojníky, kteří jsou na velitelském stanovišti.

Podmínka nepřetržitého spojení s vlastními pořádkovými orgány je též důvodem, proč by velitelské stanoviště mělo na sebe vzít přímé velení pořádkovým jednotkám silničního vojska, na které zatím může pouze klást požadavky prostřednictvím štábu týlu.

Štáb, řídicí operační přesuny, má možnost ovlivňovat přesunující se vojska (a naopak získávat zprávy) dvěma cestami. Jednak známou cestou velitelské podřízenosti, jednak prostřednictvím orgánů pořádkové služby. Věnujme pozornost druhému způsobu. Zatímco by bylo účelné, aby taktické přesuny se obešly vůbec bez stabilních pořádkových orgánů (s některými výjimkami, jako je zaujetí nebo opuštění prostoru soustředění, přechod řeky apod.) a aby jednotky byly vedeny pohyblivými směrníky na motocyklech, nelze si řízení operačních přesunů představit bez sítě stacionárních pořádkových orgánů.

Chceme-li dosáhnout co největší průznosti při řízení operačních přesunů a dále toho, aby centrum, řídicí přesuny (můžeme ho třeba nazvat „středisko pro řízení přesunů“, nebo ještě lépe „středisko přesunů“, protože se odtud budou nejen přesuny řídit, ale bude i místem jejich plánování), co nejrychleji reagovalo na všechny situace a bylo skutečně účinným nástrojem řízení, musíme bezpodmínečně dosáhnout, aby byly zlikvidovány všechny mezistupně mezi výkonnými a řídicími orgány. Nazveme-li výkonný orgán kontrolním pořádkovým stanovištěm, mělo by ideálně toto stanoviště mít přímé spojení se střediskem přesunů.

Nato se ovšem ozvou spojaři a vyvrátí tento požadavek technickými možnostmi. V daném případě nelze předpo-

kládat, že kontrolní pořádková stanoviště budou umístěna každých 15–20 km na každé komunikaci. Na prostoru 100 km krát 100 km by bylo asi 10–15 takovýchto stanovišť.

Nelze-li dosáhnout tohoto ideálního stavu, je možné připustit nanejvýš jeden mezistupeň, který by podával hlášení za několik podřízených stanovišť (např. rozmístěných na jedné regulační čáře). Zatím však u silničních jednotek je situace taková, že hlídka podává hlášení rotě, ta praporu, prapor brigádě, brigáda na týlové velitelské stanoviště a odtud se teprve může situaci dovědět velitelské stanoviště. Zachováním takového počtu stupňů je narušena celá koncepce centralizace řízení operačních přesunů, neboť doba na proniknutí hlášení a zpětného pronikání jakékoli reakce je vzhledem k účinnému ovlivnění přesunu příliš dlouhá.

Základem dosavadního řízení přesunů je rozdělení celého terénu mezi rozhraními na pořádková pásma (zóny), prostory nebo rajóny (podle nejednotného označení operačními a týlovými štáby). Domnívám se, že toto dělení je již zastaralé a že patří do období pěších a hipomobilních přesunů. V současné době je nutné pro řízení operačních přesunů hledat nové, pružnější formy. Především je bezpodmínečně třeba ujednotit rozdělení pásma činnosti podle operačních a týlových názorů. Operační štáby mají na zřeteli především ty prostory, kde jsou rozmístěna jim podřízená vojska, týlové štáby zase dělí pásmo činnosti podle jednotlivých zásobovacích stupňů. Může se stát, že jeden a týž štáb má jiné prostorové zájmy z operačního nebo z týlového hlediska. Problém je především v tom, že pořádkové orgány tohoto štábu jsou však jen jedny — a těmi jsou silniční jednotky.

Měla by se v zásadě — a to nejlépe v nařízení velitele pro operační přesuny — stanovit pásma, v nichž za řízení odpovídají velitelé svazů, a pásmo, v němž za řízení přesunů odpovídá velitel vyššího svazku. Bude-li pásmo vyššího svazu příliš hluboké a nebudou-li vševojskové nebo vojskové svazky rozmístěny do celé jeho hloubky, je možné toto pásmo ještě dále rozdělit a za zadní jeho část učinit odpovědným zástupce velitele pro tyl. Přitom svaz rozmístěný ve druhém sledu by žádné své pásmo vyhrazeno neměl, neboť jeho přesuny by byly přímo řízeny štábem vyššího svazu, který je musí plánovat (při současném rozptylování dru-

hých sledů musí nutně jejich přesuny plánovat ten štáb, jemuž je druhý sled podřízen). To znamená, že např. v rámci vyššího svazu, u něhož jsou v prvním sledu zasazeny tři svazy, by mohlo být celkem pět pořádkových pásem (každého svazu, operační a týlové vyššího svazu).

Přesuny v každém tomto pásmu by byly řízeny z jednoho střediska přesunů, kterému by přímo byla podřízena pořádková jednotka.

Přicházíme k otázce, jak často by mělo být středisko přesunů informováno o situaci ve svém pořádkovém pásmu. Ideálně vzato budeme klást požadavek na stálou jeho informovanost. Prakticky nám však bude stačit, budeme-li každý proud sledovat ve dvouhodinových intervalech. Častější hlášení by nám zahltila pojítka a zavalila středisko přesunů takovým počtem hlášení, že by je nebylo schopno vyhodnotit a zpracovat. Za dvě hodiny přesunu lze ujet 40–50 km. Z toho vyplývá, že kontrolní pořádková stanoviště budeme volit na hlavních automobilních silnicích (podélné osy přesunu) asi po 50 km. Přitom se budeme snažit, aby zpravidla každým druhým stanovištěm procházela příčná automobilní silnice (příčné osy přesunu). Při zpracování plánu operačních přesunů se budeme snažit o to, aby všechna odbočování z automobilních silnic a naopak napojování na ně se děla v místech kontrolních pořádkových stanovišť. (Pochopitelně, že to nebude vždy možné.)

Další snahou bude, aby rozhraní mezi pořádkovými pásmy procházela právě po automobilních silnicích s výslovným určením, kdo za tuto silnici nese odpovědnost.

Protože však nelze zaručit, aby všechny operační přesuny probíhaly po vybraných hlavních a příčných silnicích, bude nutné ponechat příslušnému středisku přesunů určitou zálohu prostředků, aby bylo možné obsadit další komunikace.

Tato hlášení pořádkových orgánů o průběhu přesunů budou doplňována hlášeními podřízených velitelů po linii velitelské. Je možné uvažovat o tom, zda budeme požadovat hlášení z týchž čar, na kterých jsou rozmístěna kontrolní pořádková stanoviště, nebo zda regulační čáry pro vojska stanovíme jinak, abychom zvýšili počet hlášení a snížili dvouhodinovou mezeru (tato hlášení zpracovávají směroví důstojníci nikoli středisko přesunů).

Hlášení kontrolních pořádkových stanovišť by byla velmi stručná: obsahovala by jen tři údaje — číslo stanoviště, název přesunující se jednotky (buď volacím

znakem nebo číslem proudu, budou-li uznána za bezpodmínečně nutná) a dobu průchodu čela této jednotky. Šlo by tedy o tři čtyřmístná čísla, která by mohla být předávána buď otevřeně nebo jednoduším kódem.

Každý zásah střediska přesunů do plánu a do vydaných nařízení by byl vydáván po dvojí linii: jednak přímo určenému kontrolnímu pořádkovému stanovišti s úkolem zastavit, zrychlit proud nebo mu změnit osu přesunu a jednak po velitelské linii cestou směrových důstojníků. V případě rozsáhlého zamoření v pásmu přesunu bylo možné manévrovat kontrolními pořádkovými stanovišti tak, aby sama vyšla z ohroženého prostoru a řídila přesuny vojsk před vstupem do tohoto prostoru. Je pochopitelné, že v takovém případě by bylo nutno upravit nebo zrušit časové údaje pro přesun, vydané kontrolním pořádkovým stanovištěm.

Rada problémů vznikne s řízením týlových přesunů, které jsou dosud značně nezávislé na vojskových přesunech. Nezávislé ovšem proto, že jde o fiktivní přesuny na papírech. Budeme-li však chtít udržet pořádek v pásmu za bojujícími vojsky, nezbytně musíme dojít k centralizaci, k jednotnému řízení všech přesunů, k udržení pořádku v celém prostoru činnosti.

Určité problémy mohou nastat i při přesunech, které budou zasahovat z jednoho pořádkového pásma do druhého. Zřejmě bude muset direktivní formou obdržet podřízený velitel rozkaz o převzetí odpovědnosti za řízení tohoto přesunu (dosud jsme pro nadřízený stupeň vyhra-

zovali čas a komunikace zároveň s vyhrazeným prostorem soustředění).



Tato krátká úvaha zdaleka nemohla vyčerpat všechny problémy, související s řízením operačních přesunů. Jistě budou jiné podmínky na vlastním území a jiné na území nepřítel. **Bylo by třeba řešit personální složení střediska přesunů a jeho vybavení technickými prostředky**, zamyslet se nad systémem jeho práce — například jak vést přehled o přesunech, zda na mapě kreslením nebo systému magnetických značek nebo formou grafikonů. Nedořešena je dále otázka kontrolních pořádkových stanovišť, organizace spojení s nimi, organizace pořádkové jednotky a konečně i způsob velení těmito jednotkám.

Otázek je jistě celá řada, které také nemohly být v článku jednoznačně vyřešeny. Nastínil jsem jen principiální názor na řízení operačních přesunů.

Jistě by se nemínulo cílem, kdybychom s důstojníky, kteří odpovídají za plánování a řízení přesunů, organizovali na toto téma cvičení. Účastnily by se ho jen malé operační skupiny a pořádkové orgány s nezbytným počtem aut a rádiových stanic. Bylo by však nutné vytvořit širší vyhodnocovací skupinu, která by zkušenosti vyhodnocovala a zevšeobecňovala.

Tvrdíme-li, že převážná část činnosti vojsk bude spočívat v přesunech, stojí za to se nad nimi zamyslet a naučit se je skutečně dokonale plánovat a obratně řídit.