

Ke štábu podřízeného spojeneckého svazu nebo svazku se vysílá styčná skupina, složená z důstojníků operačního směru, spojovacího vojska, 6. oddělení, týlu, chemického vojska (podle potřeby i jiných druhů vojsk), která po dobu podřízení spojeneckého svazu (svazku) zůstává na jeho VS, přebírá od svého velitele (štábu) rozkazy a nařízení v českém (slovenském) jazyce a předává je veliteli (NŠ) spojeneckého svazu (svazku) v jeho národním jazyce. Styčná skupina dále sleduje pochopení a plnění úkolů a svému štábu předává situaci spojeneckého svazu (svazku). Je účelné, styčnou skupinu vybavit vlastními spojovacími prostředky (rádiové stanice) a rychlými dopravními prostředky (vrtulníky, letadlo).

Podřízený spojenecký štáb vysílá současně malou styčnou skupinu k nadřízenému štábu. Tato skupina zdvojuje vzájemný styk obou štábů. Od svého štábu přebírá hlášení v národním jazyce a předává je zpravidla ruský příslušným funkcionářům nadřízeného štábu, u kterého je umístěna.

Reálně plánovat přesuny vojsk

(VM 1/66)

Podplukovník Jiří Dojiva

Článek podplukovníka Jiřího Chalupy ukazuje na nutnost reálně plánovat přesuny vojsk. S většinou jeho názorů souhlasím, k některým však mám výhrady.

Je to především k názoru na nepodstatné prodloužení pochodového výkonu při zvýšení počtu pochodových os u divize ze dvou na tři. Závěr autora o prodloužení pochodového výkonu pouze o 15 km vychází z hloubky sestavy v novém prostoru rozmístění která se svojí délkou značně liší, tj. při pochodu po dvou osách je 70 km a při pochodu na třech osách 45 km. Z tabulky č. 2 potom vyplývá, že sestava v novém prostoru je schematicky řešena rozmístěním jednotek na jedné ose v praporečích proudcích dlouhých 1 km s mezerami 3 km. Polní řád v hlavě 13 čl. 538 však nepředpokládá tento způsob rozmístění v jednom proudu na jedné ose s prapory za sebou, ale doslova uvádí: „Útvary (jednotky) se rozmísťujú zpravidla podél pochodových os nebo stranou od nich v takových vzdálenostech a rozestupech, které vylučují současně zasažení

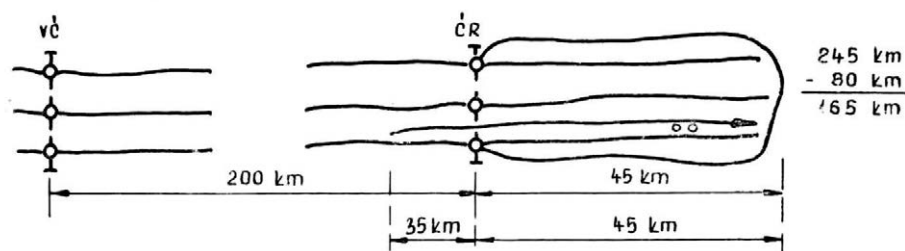
proudů rozmístěných vedle sebe jedním jaderným úderem střední mohutnosti.“ Ani průměrná členitost a pokrytost terénu v našich podmínkách neumožňují rozmístění jednotek tak, jak předpokládá autor a proto rozdíl hloubek prostorů rozmístění při pochodu na dvou nebo třech osách nebude tak rozdílný, jak se předpokládá, tj. 25 km. Naopak, velitelé a štáby se budou snažit řešit sestavu tak, aby zabezpečili také snadné velení vojskům i jejich rychlý přesun do potřebného směru (čl. 533). Tyto podmínky však nesplňuje prostor rozmístění divize tvaru přibližně 70×9 km po ukončení pochodu po dvou osách (norma pro rozmístění divize je až 600 km^2 — čl. 533).

Při propočtech celodenních pochodových výkonů podle autora dochází potom k jejich zkreslení vzhledem k uvažované různé délce prostoru rozmístění (70 km, 45 km). Při tom je vhodnější volit přibližně oválný prostor rozmístění (20×30 km) stejný jak pro přesun po dvou, tak

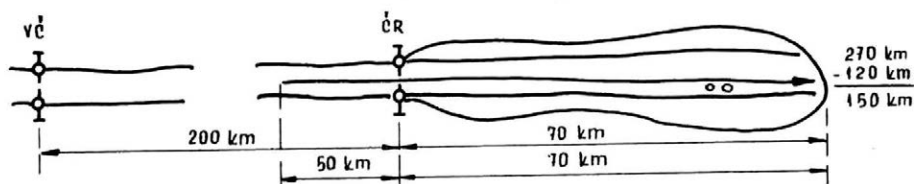
i po třech osách. Uvažujeme-li tvar prostoru rozmístění stejný, pak při propočtech přesunu od výchozích míst do rozchodišť [jednotky zkracují vzdálenosti mezi sebou i mezi vozidly a proto v každém případě uspějí zaujmout prostor jakéhokoliv tvaru] dojdeme k rozdílu v pochodo-

vých výkonech při přechodu na tři osy o celý rozdíl délek proudů, tj. o 40 km. Ke zkrácení u autora dochází proto, že jako pochodový výkon uvažuje vzdálenost od výchozích míst po rozchodiště s dobou, kterou potřebuje navíc pro dojezd zád proudů do rozchodiště.

a) Pochod po třech osách (délka proudů 80 km)



b) Pochod po dvou osách (délka proudů 120 km)



Rozdíl v efektivním pochodovém výkonu je potom podle autora pouze 15 km.

Aby nedocházelo ke zkrácení pochodových výkonů, je vhodné volit jako pochodový výkon vzdálenost, kterou urazila čela jednotek.

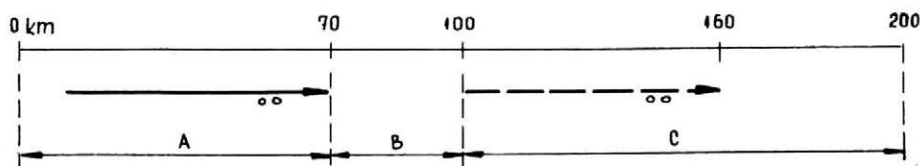
Efektivní pochodový výkon potom bude vhodnější schematizovat (příloha 1 sloupec 9) pro obě varianty pochodu (jak při dvou, tak i třech osách) při řešení stejné hloubky prostoru rozmístění, např. 30 km, aby vynikla skutečná výhoda přesunu po třech osách proti dvěma osám a byla vyjádřena rozdílem délek proudů, tj. 40 km.

Vzhledem k nesterpné volené hloubce prostoru rozmístění při pochodu s různým počtem os, zanikala tato výhoda při výpočtu efektivního pochodového výkonu a autor dospěl k nesprávnému závěru, že „přechod ze dvou os na tři umožňuje prodloužení pochodového výkonu pouze o 15 km“.

V dalším mám rozdílný názor na volbu pochodových rychlostí při přechodu z jedné rychlosti na druhou, v důsledku změny kvality vozovky.

Je jistě správná zásada, že při změně v pochodových rychlostech je nežádoucí, aby proudy se stlačovaly nebo roztahovaly a tím se zmenšovaly nebo zvětšovaly nařízené vzdálenosti mezi praporními proudy, stanovené na 5 km. Při podrobném rozboru vlivu snížení rychlosti na úseku vozovky horší kvality dospějeme však zvláště u delších proudů ke značnému prodloužení časů pro přesun. Současně s nutností snížení rychlosti i v těch úsecích, kde komunikace dovoluje rychlost vyšší, dochází k nevyužití její kvality pro zrychlení přesunu celého proudu.

Použijí-li příkladu autora, kde po ose 200 km dlouhé se přesunuje proud dlouhý 60 km a úseky A a C dovolují rychlost 25 km/h a úsek B pouze rychlost 15 km, dojdeme k těmto závěrům:



— záď proudu již po ujetí 10 km musí zpomalit z rychlosti 25 km/h na 15 km/h i když by mohla pokračovat ještě dalších 60 km v přesunu rychlostí vyšší,

— čelo proudu po vyjetí z úseku snížené rychlosti 15 km/h musí ještě dalších 60 km jet rychlostí 15 km/h i když komunikace dovoluje rychlost 25 km/h. Tato opatření snížené rychlosti při snaze aby řidiči využili dobrého stavu komunikace, budou v praxi jen těžko plnit,

— při ponechání rychlosti 15 km/h pouze při průjezdu vozidel úsekem B dojde v kritickém místě (čelo proudu na začátku úseku C) ke zmenšení vzdáleností mezi proudy z 5 km na 2,5 km. Před touto hranicí dochází však k **postupnému zmenšování a potom zvětšování vzdáleností**, které se upraví na normální vzdálenosti na 160 km.

— **rozdíl v celkovém trvání přesunu** bude však při dodržení této zásady 1,40 h, což je jistě značná časová ztráta.

V příkladu autor uvažuje proud poměrně krátký, tj. 60 km. Při propočtech s obdobnou délkou a kvalitou osy pro proudy delší, tj. 80 a 120 km (divize po 3 a 2 osách) jsem došel (při dodržení zásad autora) k těmto dalším závěrům:

a) při proudu dlouhém 80 km dojde k prodloužení doby přesunu již o 2,10 h a při snížené rychlosti vozidel na úseku B se maximálně zmenší mezery na 3,2 km,

b) při proudu dlouhém 120 km dojde k prodloužení doby přesunu o 2,40 h a při snížené rychlosti vozidel jen na úseku B se maximálně zmenší mezery jen na 3,75 km.

Při porovnání těchto značných rozdílů v trvání přesunu a na základě propočtů doporučuji:

1. Vyhnout se raději úsekům komunikací, které snižují rychlost přesunu o 10 a více km i na úkor objížďky tohoto úseku delší až o 50 % než původní osa, protože se čas pro přesun i přes prodloužení osy vyrovná využitím vyšší rychlosti. Při dodržení zásad snížení rychlosti podle autora s použitím uvedeného příkladu, bude možné volit objížďku dlouhou až 60 km přes úsek B (tj. o 100 % delší) a teprve potom budou časy pro přesun

stejně. Při kratší objížďce umožňující trvalou rychlost 25 km/h bude její použití časově výhodnější.

2. Nepřesahuje-li rozdíl snížení rychlosti 10 km/h a délka úseku není větší než $\frac{1}{3}$ délky proudu, snížení tak, jak uvádí autor, uvažovat a ponechat snížení rychlosti vozidel jenom v daném úseku i na úkor zmenšení vzdáleností z 5 km na menší, která však i v kritickém bodě (při dojetí čela proudu na konec úseku snížené rychlosti) se nesnižuje pod 3,5 km.

Jsem si vědom, že není v tomto druhém případě do důsledku splněno ustanovení předpisu Vševojsk-1-1 čl. 144 v nařízené vzdálenosti praporečnických proudů 5 km, ale toto snížení vzdáleností (které však nepřesahuje minimální vzdálenost 3 km pro vyřazení živé síly jadernou náloží střední mohutnosti) se projeví zkrácením doby pro přesun až o 30 %, zvláště při pochodu na 2 osách.

V dalším chci vyjádřit svůj názor na návrh autora plánovat rozchodiště každému útvaru zvlášť, který zdůvodňuje tím, že při plánování ukončení přesunu z jednoho rozchodiště dochází ke „zjevné nepřesnosti, která by neměla mít místo v praxi operačních oddělení“.

Tento závěr autora ještě vyplývá také z toho, že uvažuje hloubku sestavy v prostoru rozmístění značně velikou, zvláště po ukončení přesunu na dvou osách (70 km). Jak jsem již uvedl, tato sestava bude málo pravděpodobná a v praxi je volen přibližně oválný prostor rozmístění divize hloubky asi 30 km.

Doba pohotovosti útvaru v novém prostoru rozmístění se dá ze společného rozchodiště propočítat a stanovit i při použití hloubky sestavy 70 km, uvažované autorem, velmi přesně.

Příklad:

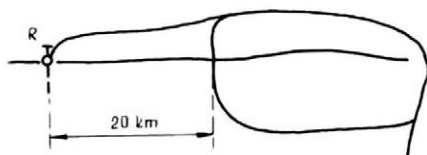
Délka osy přesunu útvaru ze společného rozchodiště na záď svého prostoru rozmístění je 20 km. Rychlost přesunu 20 km/h. Na zaujetí prostoru počítáme 30 minut.

Dobu pohotovosti stanovíme takto:

— k času projetí zádi společným rozchodištěm připočteme dobu nutnou k dojetí zádi proudu na záď prostoru rozmís-

tění a dobu nutnou k zaujetí prostoru rozmístění poslední jednotkou.

Záď ve 3.30 hod.



3.30 (průjezd zádi proudu rozchodištěm)

+1,00 (dojezd zádi proudu do prostoru)

+0.30 (rozmístění v novém prostoru)

Doba pohotovosti =

5.00 hodin

Plánování přesunu na různá rozchodiště, jak navrhuje autor, je značně složité, protože vyžaduje propočty délek os z poslední regulační čáry i odlišných časů průjezdů těmito rozchodišti. Tím může dojít snáze k omylu při propočtech a jednoduchá časová kontrola na jednom rozchodišti je nemožná.

Vzhledem k tomu, že dobu pohotovosti z jednoho rozchodiště můžeme stanovit zcela přesně a výpočty jsou mnohem jednodušší, nepřikláním se k názoru autora, který doporučuje volit pro každou útvar jiné rozchodiště. Volba jednoho rozchodiště také podstatně zjednodušuje zpracování tabulky pochodu. Při stanovení pochodových os je samozřejmě nutné stanovit osy přesunu až na zadní okraj prostoru rozmístění.

K problémům přeskupení vojsk

Podplukovník Julius Medlík

Téměř všechny stupně velení mají ve své podřízenosti prostředky, jejichž zasažením vyjadřují úsilí na tom nebo onom směru. Přeskupení bývá proto pro tyto prostředky velmi často spojeno se změnou podřízenosti, s manévrem k vyvedení prostředků z boje, přesunem a zasažením do bojové činnosti na jiném směru nebo prostoru v relativně nových podmínkách. Tato okolnost se týká především jednotek a útvarů vševojskových, ale i druhů vojsk, zejména dělostřelectva, které nejvíce manévrují jak podél fronty, tak k frontě.

Velká vlastenecká válka přinesla do přeskupení vojsk v taktickém i operačním měřítku mnoho nového. Vytváření úderných uskupení na neočekávaných směrech a v nebyvalé krátkých lhůtách umožňovalo dosáhnout vítězství i nad silnějším nepřítelem. V obecném slova smyslu platí tato zásada i dnes ovšem kvalitativně i kvantitativně nelze měřítko mezi sebou srovnávat. Raketové jaderné prostředky umožňují dnes nahradit manévry k soustředění jednotek na hlavním směru manévrem palbou nejen v taktickém, ale

i operačním měřítku. Přesto se však fluktuace posilových prostředků proti minulosti značně zvětšila, zejména proto, že střídání druhů bojové činnosti, prostor bojové činnosti i nároky na čas se podstatně zvětšily. Manévrovací prostor všech organizačních stupňů se zvětšil proti 2. světové válce až 10krát, zatímco možnost zásahu z místa jednotek a útvarů druhů vojsk (palbou, přehrazením směru, rozvinutím zabezpečovacích prvků apod.) zůstala v podstatě beze změny. Proběhla-li dříve změna úkolu často v rámci jednoho směru, i když třeba ve prospěch jiného vševojskového útvaru, pak v soudobých podmínkách bude změna úkolu často spojena s přesunem na nový směr a s přípravou zasažení v jiných podmínkách. Pro některé posilové prostředky se zkrátila doba k vedení aktivní bojové činnosti a prodloužila se doba potřebná k vyvedení z boje, přesunu, přípravě a zasažení do boje v nových podmínkách. Složitě podmínky soudobého boje a operace, kdy vzniká náhlá potřeba v krátké době řešit kritickou situaci nebo realizovat rozhod-