

ZABEZPEČENÍ MANÉVROU BOJOVÝCH SESTAV

Polní řád ČSLA ve svých ustanoveních zdůrazňuje, že

— soudobý boj se vyznačuje rozhodností, vysokou manévrovostí, dynamičností, rychlými a náhlými změnami situace,

— při vysoce pohyblivé a prudké činnosti vojsk, kdy jsou v jejich sestavách velké mezery a nechráněné boky, mimořádně vzrůstá význam manévru.

V článku se budu zabývat hlavními žejnijními opatřeními k zabezpečení manévru druhých sledů, dělostřelectva a ostatních prvků bojových sestav na taktickém stupni v průběhu útoku.

Na základě zkušeností ze cvičení vím, že někdy štáby při plánování manévru jednotek po určitých osách vycházejí z předpokladů, že všechny cesty za prvosledovými jednotkami budou ve všech směrech a v celých délkách sjízdné a odminované.

Víme, že u nás je terén převážně kopcovitý až horský, s rozsáhlými lesními celky, s poměrně dostatečnou hustotou silnic ve směru východ — západ nebo sever — jih. Jeho průchodnost je (viz různé prameny) určován koeficientem 0,6 tj., že na 1 km útočného pásma připadá na každé čáře 0,4 km přirozených protitankových překážek. Vycházíme-li z charakteristiky terénu a ze zásad obranného boje pravděpodobného nepřítele — terén mu bude umožňovat soustředovat těžiště i na silnice a cesty. Dokumentují to poznatky z různých jeho cvičení a nakonec i zprávy o vývoji protitankových mln s horizontálním účinkem, které mají sloužit k zaminování silnic především s tvrdým povr-

chem nebo dálnic. Dále můžeme předpokládat, že protivník všechny mosty (mostky) přes přirozené protitankové překážky zničí. Jistě nemůžeme předpokládat, že by ničil jen mosty přes vodní překážky nad 50 m.

Možnosti ničení silničních mostů vyplývají nakonec i z jejich četnosti — viz **tabulka 1.** (Statistická ročenka 1967)

Z tabulky 1 vyplývá i počet různých mostů na jedné podélné silnici. Při její délce 800—1000 km můžeme předpokládat — viz **tabulka 2.**

Na druhé straně je potřebný i stručný rozbor manévru prvosledových praporů i pluků na bojišti. Polní řád v čl. 33 mimo jiné zdůrazňuje, že v sestavách vojsk budou mezery, nechráněné boky apod. Tato ustanovení potvrzuje praxe soudobých cvičení. Aplikujeme-li uvedenou charakteristiku boje např. do průběhu útoku prvosledových pluků, musíme zákonitě dojít k závěru, že rozmanitost manévru bojových sestav prvosledových praporů nepokrývá vždy celou šířku útočného pásma pluku. I když prvosledové prapory budou (někdy také ne) v palebném styku, nemusí jejich bojové sestavy využívat všech cest v šířce útoku jednotlivých praporů.

Markantněji vystupuje tato okolnost do popředí v případě, kdy pod různými vlivy (např. při odrazení protizteče nepřítele apod.) dojde k přerušení palebného styku prvosledových praporů a druhosledový prapor je zasazován do mezery mezi nimi. Z toho vyplývá závěr, že zasazovaný druhý sled nemůže využít v plném rozsahu cest, které upravily prvosledové

Tabulka 1

Státní silnice	Jeden most je v průměru na každých km	Průměrná délka mostu v m
I. třídy	2,1 km	10,2 m
II. třídy	2,6 km	8,8 m
III. třídy	2,9 km	8,3 m
Celkem	2,5 km	9,1 m

Tabulka 2

Počet řek (překážek)	Šířka řek v m	Délka mostů v m
70—90	do 10	700—900
14—18	10—20	280—360
8—4	60—100	300—400
1—2	100—200	200—400
1—2	200—300	300—600
1	nad 300	300
Celkem 95—117	—	2440—3500

prapory. Obdobná situace bude při útoku divize, tj. při manévru prvosledových pluků.

V dleším by bylo mylné se domnívat, že i cesty upravované v rámci bojových sestav praporů, pluků a divize v průběhu útoku budou stále v celé své délce sjízdné. Nepřítel má možnost různou činností sjízdnost upravených cest narušit, např. jadernými údery, dělostřeleckými i leteckými přepady na různé cíle v bojových sestavách našich vojsk, nebo diverzní činností mohou na cestách vznikat další překážky před kterýmkoliv přesunujícím se prvkem bojové sestavy.

V průběhu útoku upravujeme tyto cesty:

— každý prvosledový prapor upravuje jednu praporečnou cestu ve svůj prospěch. Cestu upravuje vyčleněná jednotka s různou technikou;

— každý prvosledový pluk upravuje obyčejně jednu plukovní cestu, která navazuje svým průběhem na některou z praporečných cest. Cestu upravuje odřad zabezpečení pohybu pluku na zádi bojové sestavy jednoho z prvosledových praporů

opět jen ve prospěch manévru bojové sestavy svého pluku;

— v útočném pásmu divize upravujeme jednu až dvě divizní cesty s využitím některých plukovních cest. Cesty upravuje opět odřad zabezpečení pohybu divize na zádi bojové sestavy některého z prvosledových pluků jen ve prospěch manévru bojové sestavy divize (kromě prvosledových pluků). Podle potřeby upravujeme i příčné cesty (viz Vševojsk-2-2 čl. 89).

Průběh pochodových os určuje vždy nadřízený vševojskový velitel na návrh jejího náčelníka.

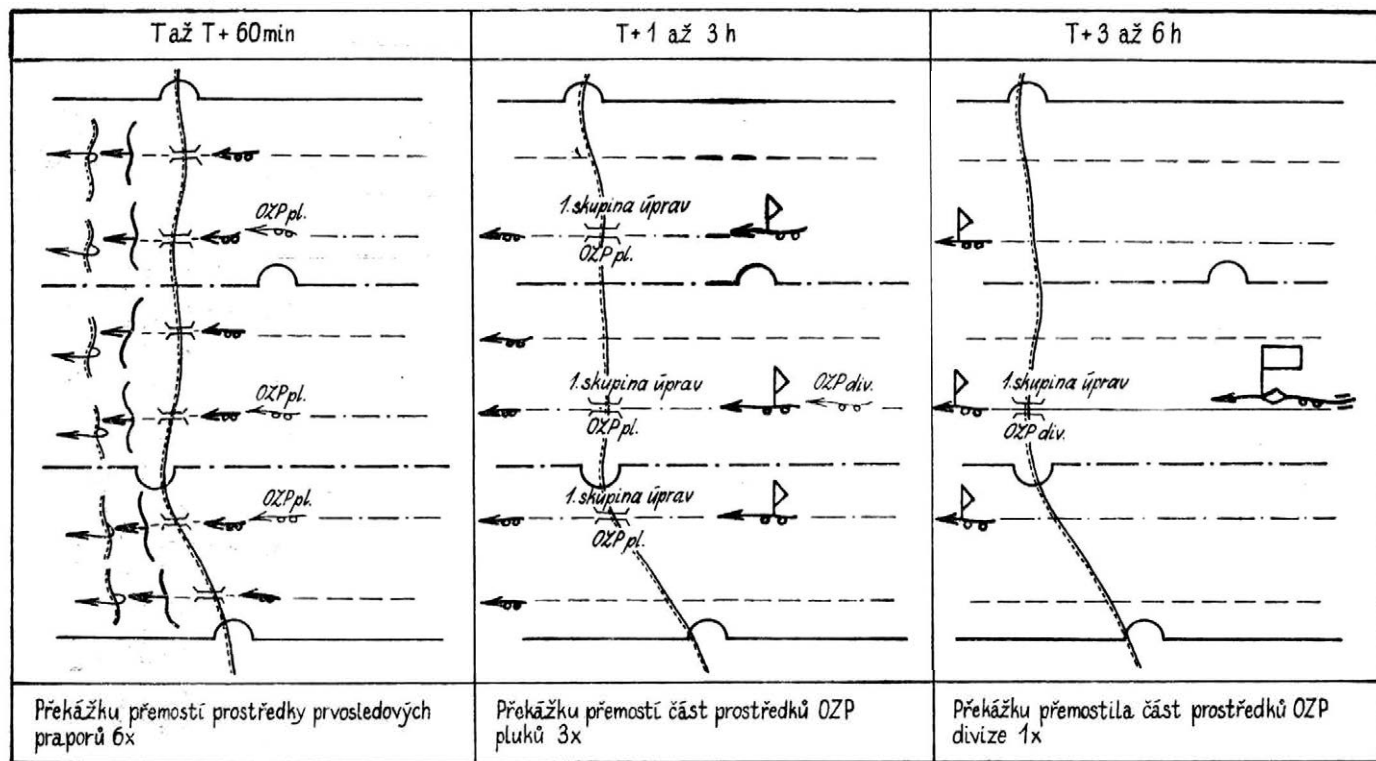
Dále chci uvést vzdálenosti mezi prvním a druhým sledem:

— druhý sled (záloha) praporu postupuje za jednotkami prvního sledu ve vzdálenosti do 3 km (u praporu na BVP),

— druhý sled (záloha) pluku se přesunuje za prapory prvního sledu ve vzdálenosti 8—12 km,

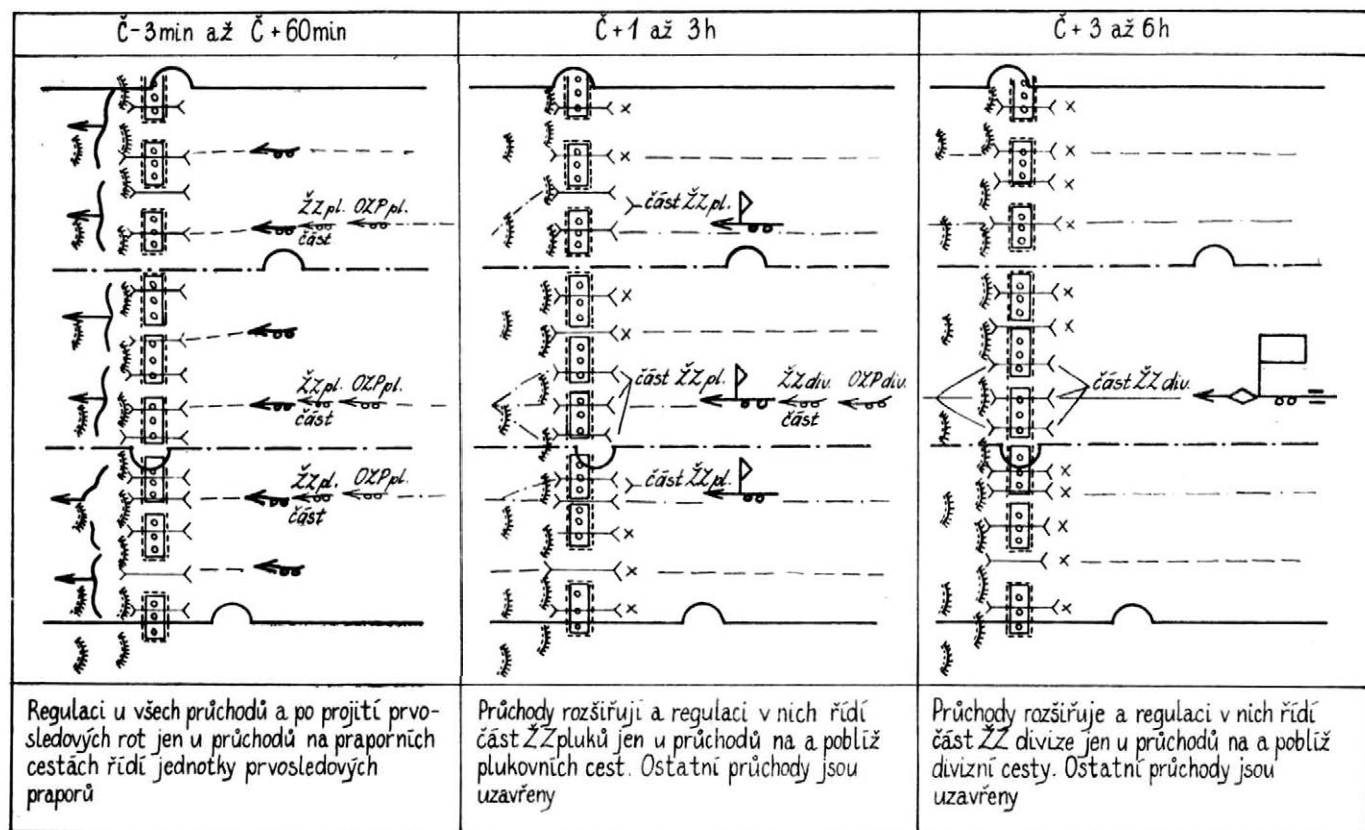
— druhý sled (záloha) divize se přesunuje 15—20 km za pluky prvního sledu.

Schéma úpravy cest v útočném pásmu divize — viz obr. 1.



Legenda : čas "T" čas vestavění mostových prostředků praporů 1. sledu
 - - - - - praporeční cesty
 - - - - - plukovní cesty
 ————— divizní cesta

Obr. 1



Legenda: x Průchod uzavřen závorami

Obr. 2

Pro schéma jsem zvolil jen jednu průběžnou protitankovou překážku [o šířce 12 m] přes celé útočné pásmo divize. Ve skutečnosti by jich bylo daleko více a s různou šířkou a průběhem. Tempo útoku počítám 4 km/h.

Z dosavadního rozboru můžeme učinit určité závěry:

- manévru (přesunu) všech prvků bojové sestavy určitého stupně, kromě jeho prvního sledu, bude probíhat zásadně po ose (cestě) upravované v rámci jeho bojové sestavy;

- pokud se prvek bojové sestavy vyššího stupně (např. PTZ, POZ apod.) přesunuje z různých důvodů v bojové sestavě nižšího stupně, bude využívat především cesty, které upravil nižší stupeň;

- všechny prvky bojové sestavy (kromě prvosledových jednotek) nebo jejich části např. baterie nebo oddíly dělostřelectva při manévru dělostřeleckých skupin, nebo velitelská stanoviště, týly apod., včetně druhých sledů, si musí svůj přesun zabezpečovat vlastními silami a prostředky v rámci svých pochodových proudů. Vytváření skupin pro úpravu cest u všech prvků bojové sestavy je vynuceno i tím, že tyto prvky při zaujímání určených prostorů nebo palebných postavení si budou muset upravovat cesty z plukovní (divizní) cesty do těchto prostorů a v prostorech opět svými silami a prostředky;

- v případě, že druhosledový pluk se bude přesunovat po dvou osách, pak využije divizní a jednu z plukovních cest. Přemostění překážek na plukovní cestě (pluku prvního sledu) si musí zabezpečit svými prostředky.

Nutnost manévru (přesunu) v hloubce bojových sestav zásadně jen po upravovaných cestách vychází i z organizace pořádkové a regulační služby u průchodů především ve výbušných zátarasech.

Schéma organizace regulační služby u průchodů v minových polích na předním okraji obrany — viz obr. 2.

I zde vycházím ze stejných předpokladů jako na obr. 1. Obdobný systém postup-

ného přebírání regulace u průchodů v zátarasech bude i na všech upravovaných cestách v hloubce obrany protivníka.

Ze schématu vyplývá, že vyčleněné zejména jednotky zabezpečují rozšíření a regulaci u průchodů jen na a poblíž upravovaných cest a to jen ve prospěch manévru (přesunu) prvků „své“ bojové sestavy. Po projití bojové sestavy průchod (pokud regulaci nepřebírá nadřazený stupeň) uzavírají závorou. Význam přesunu po upravených cestách je navíc zdůrazněn např. i podmínkami vedení útoku a přesunu v noci.

Celkově můžeme konstatovat, že při manévru (přesunu) všech prvků v hloubce bojových sestav budeme vycházet z těchto nejobecnějších závěrů:

- manévru je možný jen po upravované cestě za prvním sledem toho stupně, v jehož bojové sestavě manévru probíhá;

- všechny prvky bojové sestavy (nebo jejich části), včetně prvků druhů vojsk, musí vytvořit organizační i materiální opatření k úpravě cest v čele popřípadě i v hloubce své pochodové sestavy.

Je další otázka, jak řešit zabezpečení manévru např. druhého sledu týlu divize nebo manévru prvků operační sestavy armády, hlavně druhů vojsk, které se přesunují za prvosledovými divizemi.

A přes to, že do armády přichází bojová technika se stále vyššími schopnostmi průchodnosti terénem, zůstává na bojišti značný rozsah překážek, které nebude schopna bez přemostění sama překonat. Proto hluboké studium terénu u útočných pásmech, posouzení jeho vlivu na manévru a tempo útoku, si zachovává v obsahu práce všech náčelníků a velitelů své významné postavení.

Současně s růstem požadavků na způsob manévru útvarů a svazků bude nutné do jejich organizační struktury začleňovat potřebné množství mostových, popř. i odminovacích prostředků. To je jedna z cest k dalšímu zkvalitnění manévru v požadovaných tempech a směrech v podmínkách středoevropského válečnictví.