

ŽENIJNÍ ZABEZPEČENÍ NÁSILNÉHO PŘECHODU VODNÍCH PŘEKÁŽEK

K násilnému přechodu vodní překážky dochází v každé útočné operaci, protože pro většinu válečků je charakteristická rozvinutá vodní síť. Na západním válečisku např. průměrně počítáme s vodními překážkami širokými do 100 m každých 40–60 km, 100–300 m každých 100–150 kilometrů a nad 300 m každých 250–300 kilometrů. Vzdálenosti mezi různými vodními překážkami do šířky 20 m jsou v průměru 8–10 km. Násilné přechody vodních překážek na stupni prapor — pluk, pluk — divize budeme organizovat postupně a na operačním stupni jak postupně, tak i jednotlivě.

Je nutné, aby vojska v útoku vyvinula maximální úsilí k překonání vodní překážky z chodu. To vyžaduje překonávat ji na široké frontě. Násilný přechod bude zdařilý v místech, kde nepřítel má nejslabší obranu a kde jsou příznivé podmínky pro násilný přechod. Přitom vlastní vojska se musí vyhýbat velkému soustředění na obou březích. To vždy souvisí s pečlivou organizací násilného přechodu.

Nový Bojový řád stanoví, že násilný přechod z chodu je zpravidla součástí bojového úkolu divize (pluku) pro útok. Vlivem mohutné palběné síly vojsk, plného zabezpečení moderními přepravními prostředky a výkonné obojživelné bojové techniky dochází v plánování a v násilném přechodu vodních překážek ke změně, které především zjednodušují násilné

přechody vodních překážek. K tomu přistupuje i nové rozdělení vodních překážek a způsob jejich překonání především na taktickém stupni.

Úzké vodní překážky (do 100 m) překonávají vojska na obojživelných bojových vozidlech plavbou, broděním s využitím organických i výpomocných přepravních prostředků a mostů na plovoucích i pevných podpěrách. Z doprovodných mostů (např. AM-50) můžeme stavět mosty o rozpětí 13,5, 27, 40,5 a 54 m pro techniku o hmotnosti do 50 t. Z poloviny pontonové mostové soupravy je možné postavit pontonový most o délce 119 m, nebo 2 mosty o délce 65 m pro techniku do hmotnosti 60 t. V případě stavby mostů s únosností do 20 t můžeme stavět most o délce až 193,5 m, nebo 2 mosty dlouhé 98,75 m.

Na středních vodních překážkách (100 až 250 m) a na širokých (250–600 m) využíváme především obojživelná bojová vozidla, plavidlové přepravní prostředky a pontonová soulodí. Je-li dostatek pontonových mostových souprav, pak z nich zřizujeme pontonové mosty.

Bojový řád plně respektuje možnosti vlastních vojsk při násilných přechodech vodních překážek, a proto stanoví i jejich rozdílnou organizaci.

Divize a pluk překonávají vodní překážku zpravidla z chodu. Přípravu násilného přechodu organizují ještě před při-

chodem útvarů (jednotek) k vodní překážce.

Jestliže se násilný přechod vodní překážky z chodu nezdařil, nebo to vyžaduje situace, pak provádíme násilný přechod po rozvinutí hlavních sil u vodní překážky po zkrácené přípravě (u divize 6–8 h, u pluku 4–6 h).

Nepostačuje-li tato doba, pak přistupujeme k násilnému přechodu vodní překážky po všestranné přípravě. V tomto případě není určován čas, ale způsob všestranné přípravy a hlavní síly překonávají vodní překážku na zvolených úsecích z přímého dotyku s nepřítelem u vodní překážky nebo po přesunu z hloubky. K zabezpečení tohoto způsobu organizace násilného přechodu určujeme výchozí prostor těsně u vodní překážky nebo ve vzdálenosti 20–40 km od ní.

Oba druhy přípravy — jak zkrácená, tak všestranná — vyžadují nezbytné přeskupeení sil a vybudování výchozího prostoru.

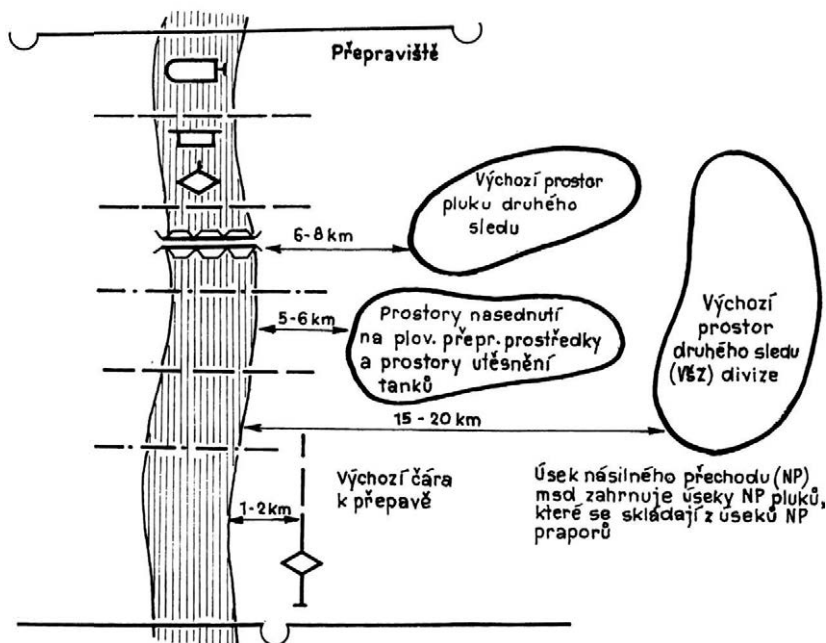
V organizaci násilných přechodů se dále mění i vzdálenost výchozí čáry k přepravě. Jsou stanoveny vzdálenosti prostorů nasednutí (naložení) na plouvoucí pře-

pravní prostředky a prostory utěsnění tanků. Výchozí čára dostala zcela jiný význam a je místem, kde jsou zřízena kontrolní propouštěcí místa (KPM), z nichž jednotky na znamení zahajují přesun na přepraviště po přepravních sledech.

Výchozí čára k přepravě je při násilném přechodu z chodu a z výchozího prostoru vzdáleného 20–40 km od vodní překážky (po všestranné přípravě) 1 až 2 km od vodní překážky a při zaujetí výchozího prostoru přímo u vodní překážky, ve vzdálenosti 100–300 m od okraje vody.

Organizace násilného přechodu vodní překážky z chodu — viz obr.

Front a armáda se svými ženijními silami a přepravními prostředky zabezpečují násilné přechody přes střední a široké vodní překážky, přičemž front zesiluje provosledové armády a tyto provosledové divize. Mimo to zřizujeme frontové a armádní přepraviště (přívozová i mostová) v pásmech jejich útočné operace. Frontové i armádní prostředky můžeme též využít k postupným násilným přechodům vodních překážek středních šířek, které jsou v malých vzdálenostech od sebe.



V postupných násilných přechodech vodních překážek na jednom směru je důležité manévrovat přepravními prostředky z jedné vodní překážky na druhou ve směru postupu vojsk. Proto musíme zplánovat potřebu přepravních prostředků na celou operaci. Mnohem složitější situace vznikne při postupně plánovaných násilných přechodech na dvou operačních směrech. I v tomto případě je nutné pečlivě plánovat manévr přepravními prostředky, ale současně vytvářet dostatečně silnou zálohu přepravních prostředků a použít ji v případě nutnosti na potřebném směru.

Při organizaci ženijního zabezpečení násilného přechodu středních a širokých vodních překážek velitel frontu (armády) v rozhodnutí stanoví organizaci a úseky násilného přechodu vodní překážky armádám prvního sledu (divizím prvního sledu). Každý nižší stupeň velení až po velitele pluku určí úsek násilného přechodu vodní překážky podřízeným jednotkám. Dále velitel frontu (armády) rozdělí přepravní prostředky a manévr s nimi. Uprávní místa zřízení frontových (armádních) přepravišť, jejich čas pohotovosti a způsob využití. Stanoví i organizaci protivzdušné obrany vojsk v úsecích násilného přechodu a další opatření. Jednotlivé části rozhodnutí k násilnému přechodu předáváme v nařízeních vojskům.

Důležitý význam pro úspěch násilného přechodu vodní překážky má způsob zaujetí míst pro zřízení jednotlivých přepravišť a obsazení protějšího břehu vodní překážky prvními sledy, případně vzdušnými výsadky. Současně s obsazením míst přepravišť je nutné zmocnit se všech hydrotechnických zařízení na řece a tím nepříteli znemožnit jejich zničení nebo využití ke ztížení podmínek vojskům, která uskutečňují násilný přechod. Ženijní zabezpečení násilného přechodu vodní překážky můžeme rozdělit na:

- ženijní průzkum vodních překážek do celé hloubky útočné operace, průzkum přístupů k jednotlivým překážkám a průzkum obrany nepříteli na vodních překážkách,

- zabezpečení rychlého a organizovaného přesunu vojsk k vodním překážkám,

- zřízení a udržování přeprav, zabezpečení přepravy vojsk prvního sledu, raketových a protiletadlových raketových vojsk, míst velení, druhého sledu a záloh, týlových útvarů a zařízení v požadovaném pořadí a ve stanoveném čase,

- účast ženijních vojsk v organizaci pořádkové služby, v záchranné a vyprošťovací službě na přepravištích,

- stavbu nízkovodních dřevěných a kombinovaných mostů (z místních materiálů náhradou za mosty pontonové),

- zřízení a udržování klamných přepravišť a mostů,

- manévr ženijním vojskem a přepravními prostředky s cílem narůstání tempa násilného přechodu vodních překážek.

Ženijní průzkum vodních překážek organizujeme předem a vedou jej buď ženijní průzkumné skupiny nebo ženijní skupiny, které jsou v sestavě průzkumných jednotek, vysílaných odřadů a vzdušných výsadků. Jedním z efektivních způsobů získání údajů o vodních překážkách a o přístupech k nim jsou letecké fotografie (měřítko 1:4000 až 1:5000). Letecké fotografie zhotovuje na požádavek náčelníka ženijního vojska letecký svaz. S využitím těchto fotografií upřesníme údaje o charakteru vodních překážek, počtu vhodných přepravišť, stavu cest a o připravovaných zátarasích nepříteli na přístupech k vodní překážce i přímo ve vodě.

Důležitým opatřením (na operačním stupni) je studium úseků násilného přechodu i celého povodí řeky. Přehradu na hlavním toku řeky nebo jeho přítocích může nepřítel využít ke změně charakteru celého povodí řeky. Proto je třeba, aby náčelník ženijního vojska navrhl veliteli osvobodit tyto významné objekty a udržet je po celou dobu přepravy. V průběhu přepravy vojsk případně zničení přehrad, zvláště s využitím jaderných úderů, znemožní násilný přechod v celém toku řeky a způsobí značné rozbahnění přilehlého terénu. Přeprava vojsk v daném úseku řeky (podle množství vody v přehradě) se prodlouží od 2 až do desítek dnů, nebo bude znemožněna vůbec. Proto je zapotřebí vždy vyhodnotit možné účinky zničení přehrad v úsecích násilného přechodu a neustále jejich stav během přepravy sledovat.

Všechny získané údaje různými druhy průzkumu ihned předáváme vojskům.

Závěry z vyhodnocení terénu i nepříteli získané průzkumem využije především náčelník ženijního vojska k předkládání návrhu vševojskovému veliteli. Jde zejména o:

- stanovení úseků vodní překážky pro podřízený stupeň velení,

- nejvhodnější prostory pro zřízení přepravišť,

- charakter a stupeň ženijního vybudování obrany nepříteli na řece a v její blízkosti,

- systém zatarasování a ničení na přístupech k vodní překážce, ve vodě a opatření k jejich překonávání (včetně mino-

vání na dálku nebo rozptylového minování),

- operační (taktickou) kapacitu úseků násilného přechodu,

- podmínky pro násilný přechod vodní překážky,

- opatření k ženíjnému zabezpečení při obsazení stávajících mostů nebo přepravišť,

- místa a doby zřízení armádních (frontových) přepravišť,

- rozhodující údaje pro sestavení grafikonu násilného přechodu (případně plánu násilného přechodu),

- organizaci využití přepravních prostředků a jejich manévru v průběhu operace.

Ženíjné zabezpečení vojsk, která postupují směrem k vodní překážce, spočívá především v průzkumu a úpravě cest, zatarasených či zavalených prostorů a zničených velkých objektů. Na základě výsledků průzkumu jsou zřizovány průchody v zatarasech a objížďky v místech, kde nemůžeme průchody zřídit (ev. by byly příliš pracné).

K průzkumu cest a průchodnosti terénu mimo cesty je účelné nejdříve využít průzkumné letouny, vrtulníky, a to k vizuálnímu pozorování nebo leteckému fotografování.

Zničené úseky cest obnovují síly ženíjného vojska armád prvního sledu. Frontové ženíjné útvary upravují a udržují cesty pro vojska frontu a k zabezpečení manévru raketových a protiletadlových raketových vojsk, záloh a druhého sledu frontu.

Úsilí ženíjného vojska při zřizování přepravišť je zaměřeno na:

- průzkum a prověření zaminování nebo umístění nástrah na cestách, v březích a v samé vodní překážce,

- vybudování výpomocných cest k vodní překážce v návaznosti na základní cesty,

- zřízení vjezdů do vody a výjezdů z vody pro obojživelnou bojovou techniku,

- stavbu soulodí a plovoucích mostů, stavbu kombinovaných mostů nebo stavbu mostů na pevných podpěrách,

- úprava brodů a přepravišť pro jízdu bojové techniky pod vodou,

- zřízení protiminových uzávěrů k ochraně přepravišť před plovoucími minami,

- maskování přepravišť,

- vybudování ochranných staveb na přepravištích pro obsluhu přepravišť, říční stráž a pořádkovou službu (KPM).

Využití pontonových, přepravně výsadkových a ženijních silničních mostních

útvárů frontu při násilném přechodu vodních překážek upřesňujeme podle rozhodnutí velitele frontu v závislosti na vytvářené situaci. V případě, že u frontu je dostatečné množství přepravních sil a prostředků, část z nich je nutné včas (2 až 3 dny předem) přidělit armádám prvního sledu.

Zálohu přepravních prostředků vytváříme ke zřízení přepravišť na hlavním směru útoku s cílem zabezpečit narůstání tempa násilného přechodu vodní překážky, k doplnění ztrát u divizí prvního sledu nebo k manévru na následující vodní překážku. Zálohu doplňujeme z úseků, kde vojska ukončila násilný přechod v průběhu operace a kde jsou postaveny nízkovodní mosty. Do zálohy přepravních prostředků mohou být dále vyčleněny PMS svazků, které v pásmu nemají vodní překážky a kde nebudou v nejbližší době potřebné.

Náčelník operační správy (NOS), v souladu s rozhodnutím velitelů, v součinnosti s NŽV, náčelníky všech druhů vojsk i služeb a náčelníkem týlu upřesňuje pořadí a čas přepravy vojsk prvního sledu, raketových vojsk, druhého sledu, záloh i týlu. Tyto údaje uvedou do grafikonu přepravy vojsk.

K zabezpečení přepravy vojsk ve stanoveném pořadí a čase je potřebné nejen vhodně využívat přepravní prostředky, ale i přesně organizovat pořádkovou službu, rázně a nepřetržitě velet vojskům v průběhu násilného přechodu vodní překážky.

Pořádkovou službu při násilných přechodech vodních překážek organizujeme včas, ještě před příchodem k vodním překážkám z čar vzdálených od vodních překážek 40–50 i více km. Cílem je zabezpečit organizovaný přesun vojsk ve stanoveném pořadí i přes zatarasené, zavalené prostory před vodní překážkou. Pořádková služba dbá na udržení pořádku na cestách, na dodržování pravidel pro maskování, zvláště na frontových a armádních cestách, zabezpečuje informování vojsk o změněné situaci na směrech a pochodových osách. Dále přispívá k organizované přepravě vojsk, zabraňuje jejích hromadění v jednotlivých prostorech a kontroluje pořádkovou službu na jednotlivých úsecích násilného přechodu svazků.

Pořádkovou službu organizujeme nejen na vlastním břehu, ale i na protějším břehu vodní překážky. Ta zabezpečuje organizovaný, nepřetržitý přesun vojsk na určené směry, nepřipouští hromadění vojsk a zajišťuje manévru přepravních prostředků na následující vodní překážku.

Manévr přepravními prostředky z hloubky můžeme zabezpečit z jedné vodní překážky na další nebo vystřídáním přes jeden, dva vodní toky. Organizátorem manévru přepravních prostředků v průběhu násilných přechodů v operační hloubce je armáda a front. Jen z rozhodnutí velitele fronty mohou být zrušena přepraviště zřízená v operační hloubce, určená pro front a armádu. Dobu zrušení přepravišť na vodní překážce stanoví v závislosti na tempu násilného přechodu, tempu útoku vojsk mezi řekami a na rychlosti přesunu přepravních prostředků.

Orientační délka násilného přechodu z chodu je pro první sled (divize — msp, tp) až 2 h, pro přepravu hlavních sil (msd, td) 5–6 h a pro hlavní síly prvoledové armády 17–21 h.

V podmínkách vedení útočné operace ve vysokém tempu je zvýšená potřeba plovoucích mostů z hlediska rychlosti stavby, snadného manévru i rychlé úhrady ztrát. Proto má velký význam včasné uvolňování pontonových mostů a přepravních prostředků. K tomuto úkolu předurčujeme ženijní silniční mostní a pontonové útvary, které musí zabezpečit rychlou výměnu armádních a frontových pontonových mostů ze soupravy PMS za

nízkovodní nebo kombinované mosty. Ke stavbě takových mostů přistupujeme ihned, nejpozději do 1 h po začátku využívání mostu armádou nebo frontem.

Pro stavbu nízkovodních dřevěných a kombinovaných mostů využíváme především předem připravené prvky mostové konstrukce. Proto je nutné včas zahájit výrobu těchto prvků v mechanizovaném stavebním závodě a zabezpečit jejich převoz k místu stavby mostu.

Mosty všech druhů rozptylujeme po celé délce vodní překážky a zajišťujeme spolehlivou obranu (leteckou i prostředky protivzdušné obrany). Plovoucí mosty periodicky měníme v jednotlivých úsecích přepravy a včas přecházíme z mostových přepravišť k přívozům.

V úsecích násilného přechodu armády a fronty zřizujeme klamná přepraviště a klamné mosty. Klamných přepravišť je třeba zřídit stejný počet jako skutečných a vzdálenost mezi nimi musí být taková, aby byla vyloučena možnost zničení dvou přepravišť jedním jaderným úderem.

Protiradiolokační maskování přepravišť a vojsk uskutečňujeme s využitím speciálních radiotechnických a ženijních prostředků.