

PŘISUN A ODSUN V TÝLU

Pplk. pých. Josef Blahník

1. Přisun — základní a hlavní zdroj zásobování vojsk vším nezbytným pro život i boj

Význam přisunu jako základního zdroje zabezpečení vojsk vším nezbytným pro život i boj vzrostl teprve po zavedení dokonalé bojové techniky, automatických zbraní, železnic a jejich využití k vojenským účelům a po zmechanisování vojsk.

V dobách, kdy se používalo k boji jen bodných a sečných zbraní, kdy „válka živila válku“, bylo hlavním zdrojem pro zásobování vojsk využívání místních prostředků a kořisti.

Zavedení střelných zbraní do výzbroje vojsk si vyžádalo zásobování vojsk zbraněmi i střelivem. K výrobě tohoto materiálu bylo již třeba dokonalejšího technického vybavení výroby. Rostoucí počty armád kladly požadavky i na přisun proviantu.

Z počátku bylo používáno pětidenního systému zásobování ze skladů. Tento systém záležel v tom, že z rozvinutého skladu bylo možno zásobovat vojska během pěti denních pochodů (zhruba na vzdálenost 100 až 125 km). Další pochod nebo vedení boje bylo vázáno na zřízení nového skladu, který by opět zabezpečoval zásobování na uvedenou vzdálenost.

Rozvoj společenské výroby měl velký vliv na výzbroj a výstroj armád. Se zvyšováním rychlosti střelby se úměrně zvyšovala i spotřeba munice a přisun z týlu nabývá čím dál tím většího významu při zásobování vojsk. Ostatní zdroje zásobování vojsk: využití místních zdrojů, opravený materiál vracející se z dílen, vlastní hospodářství útvarů (za ustálené obrany nebo při delším pobytu v zápolí) a kořist se stávají jen pomocnými, doplňujícími zdroji.

Již Engels píše ve své knize: „Anti — Dühring“, že: „žádná druhá věc nezávisí v takové míře na hospodářských podmínkách, jako složení, organisace, výzbroj, strategie a taktika armád“.

Na přisunu materiálních prostředků stojí celý systém organisace týlu.

Soudobá bojová činnost armád se vyznačuje velkou aktivitou. Stalinská strategie i taktika vtiskla svou pečť i na organisaci týlu jako celku a zvláště na organisaci přisunu a odsunu.

Organisace přisunu a odsunu je nerozlučně spjata s dopravou. Generalissimus Stalin poukazuje na důležitost dopravy ve své knize „O Veliké vlastenecké válce Sovětského svazu“, kde přímo píše: „Velikou roli sehrála v pomoci frontě naše doprava, především železniční, jakož i říční, námořní a automobilová. Doprava je, jak známo, nejdůležitějším spojovacím prostředkem mezi zápolím a frontou. Lze vyrábět velké množství výzbroje a střeliva, avšak nedopravuje-li se tato výzbroj a střelivo včas frontě, musí se stát pro frontu neužitečnou věcí. Treba říci, že pokud jde o včasný přisun výzbroje, střeliva, potravin, výstroje atd. frontě, je úloha dopravy rozhodující. A jestliže se nám přes těžkosti válečné doby a nedostatek topiva podařilo zásobovat frontu vším potřebným, třeba v tom přiznat zásluhu především našim dopravním dělníkům a úředníkům.“

Starý přisunový systém, kdy si vojska odebírala materiál sama ve skladech nadřazené jednotky, nemohl uspokojit požadavky kladené na manévr a pohyblivost vojsk a rovněž ohromné potřeby materiálu u vojsk.

Úkol, který dostal velitel od svého nadřazeného velitele, musí být zabezpečen po materiální stránce tímto nadřazeným velitelem. Tím však není velitel provádějící úkol nijak zbaven povinností starat se o jeho zabezpečení.

K tomu ke všemu je potřeba, aby činnost řídicích orgánů týlu byla náležitě sladěna, aby byla v pořádku evidence materiálu, aby došla včas hlášení o materiálním zabezpečení od podřízených jednotek.

Tento systém přísunu, při kterém je nadřízený odpověden za zabezpečení podřízeného a který předpokládá dopravu materiálu svými prostředky k podřízenému, nazývá se systémem „od sebe“. Systém „od sebe“ však není jediným systémem a nevylučuje i použití jiných způsobů.

Je-li vzdálenost vojsk od skladů nadřízené jednotky nepatrná nebo jsou-li vojska zasažena na vedlejší směr nebo jsou-li v záloze a je-li transportu nadřízené jednotky plně využito pro přísun k vojskům na hlavním směru, může se provádět i přísun „na sebe“, t. j. že si jednotky odebírají materiál vlastními prostředky ve skladech nadřízené jednotky. Tento systém se však provádí při splnění základní podmínky, že při odběru ve skladech nadřízené jednotky nebude zdržován odebírající. To, že si podřízená jednotka odebírá sama, nikterak nezbavuje nadřízeného odpovědnosti za její materiální zabezpečení.

Během Velké vlastenecké války se prováděl přísun prakticky třemi způsoby:

1. hlavní: „od sebe“, prostředky nadřízené jednotky;
2. „na sebe“, odběrem materiálu dopravními prostředky podřízené jednotky ve skladech nadřízené jednotky,
3. smíšeným způsobem.

Při smíšeném způsobu buďto soustřeďuje nadřízený ve svých rukou část dopravních prostředků podřízených pro centralisovaný přísun nebo dopravní prostředky zůstávají v rukou podřízeného, avšak pracují souběžně nebo střídavě s dopravními prostředky nadřízeného (viz schema 1).

Využitím a správnou kombinací všech tří uvedených způsobů přísunu se dosahuje vysoké manévrovací schopnosti, urychlení přísunu a plného využití dopravních prostředků. Tak je možné materiální zabezpečení vojsk i tehdy, nestačí-li vlastní prostředky k splnění úkolů kladených na přísun a odsun.

Ať se již provádí přísun kterýmkoli ze tří uvedených způsobů, je za materiální zabezpečení podřízených jednotek plně odpověden nadřízený velitel.

2. Přisunové a odsunové cesty, úseky, styky

Spolu s přísunem a odsunem mají v týlu velmi vážnou úlohu i přisunové a odsunové cesty.

Na stavu přisunových a odsunových cest závisí:

1. využití rychlosti dopravních prostředků,
2. provozní způsobilost a využití kapacity vozidel.

Cesty mohou být podle svého určení: cestami přisunovými, odsunovými a příčkami (rokádami).

Cesty, po kterých se provádí přísun materiálních prostředků k vojskům, nazývají se přisunovými cestami. Za začátek přisunové cesty se bere místo, od kterého se počíná dopravovat materiál dopravními prostředky dané jednotky (podle systému „od sebe“).

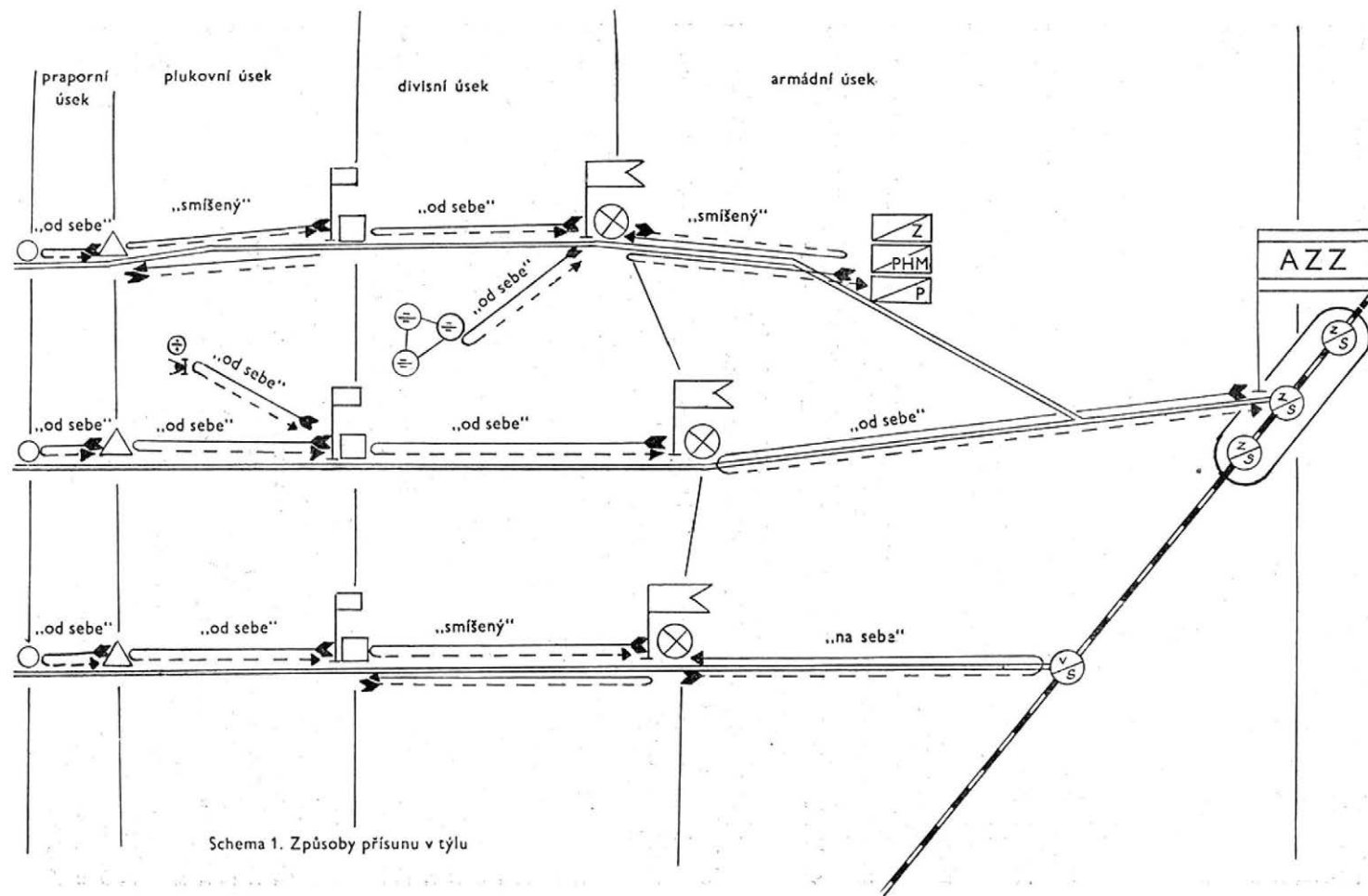
Cesty určené k odsunu nemocných a raněných a rovněž k odsunu přebytečného, poškozeného, nepoužitelného a kořistního materiálu se nazývají odsunovými cestami. Za počátek odsunové cesty se bere místo, odkud dopravní prostředky nadřízené jednotky odsunují osoby a materiál.

Příčky jsou určeny pro provoz podél fronty a ve většině případů se jich používá k provedení manévru zásobami a prostředky.

Přisunovými cestami nazýváme proto ty cesty, po kterých se provádí přísun ze skladů až do rotních muničních výdejen a míst výdeje teplé stravy, a odsunovými cestami cesty od hnízd raněných, muničních a hospodářských výdejen součástí do zdravotnických zařízení a útavů a do skladů nadřízených jednotek.

Pro úspěšnou organizaci přísunu a odsunu je nutno cesty dobře upravit, dovést co možná do čáry dotyku a rychle obnovovat během boje.

Vojskovými přisunovými a odsunovými cestami budou hlavně silnice a pomocné cesty, upravované a obsluhované silami a prostředky vyšších jednotek a určené k zabez-



Schema 1. Způsoby přísunu v týlu

pečení přísunu a odsunu. V armádě budou pro přísun a odsun vybrány nejvýkonnější silnice směřující k vyšší jednotce na hlavním směru s výkonnými odbočkami k vyšším jednotkám na vedlejších směrech. Hlavní armádní osa se nazývá „armádní vojenská automobilní silnice“. Obsluhuje ji armádní provozní prapor a udržují ji armádní silniční a mostní prapory.

V celém týlovém prostoru se provádí průzkum cest, vede se jejich evidence a pro přísun a odsun se vybírají nejvhodnější cesty jak s hlediska dopravního, tak i taktického.

Požadavky kladené na přísunové a odsunové cesty:

a) taktické:

1. cesty mají být skryty nebo maskovány před nepřátelským pozemním pozorováním;
2. šířka vozovky má zabezpečovat dvousměrný provoz. Je-li možný jen jednosměrný provoz, je bezpodmínečně nutno zřídit výhybky. V hustém lese se dělají výhybky na každých 100 až 150 m, v řídkém na 1 až 2 km, obdobně i u horských cest; délka výhybky 20 až 30 m;

3. cesty mají mít výjezdy do terénu k opuštění cesty při poplachu;

4. ve vojenském týlu se mají cesty na každé 2 až 3 km lomit, aby bylo nepříteli zabráněno podélné pozorování;

b) technické:

požadujeme dobrou jakost cesty samé, silničních staveb, protože na nich závisí rychlost jízdy, ložnost vozidel, kapacita cesty a opotřebování vozidel.

Úsek přísunové cesty mezi dvěma místy překládání nákladů se nazývá „přísunový úsek“. Úsek je obsluhován dopravními prostředky dané jednotky.

Rozeznáváme úseky:

1. armádní úsek — z armádních do divisních skladů,

2. divisní úsek — z divisních skladů do plukovních skladů a do palebných postavení divisního dělostřelectva,

3. plukovní úsek — z plukovních skladů do praporečních výdejen a palebných postavení plukovního dělostřelectva,

4. praporeční úsek — z praporečních výdejen do rotních výdejen.

Místo, kde se setkávají dva úseky, nazývá se „styk“. V místě styku se materiál skládá nebo překládá z dopravních prostředků nadřazeného velitelství na dopravní prostředky podřízeného velitelství. Pozůstatkem posledního způsobu je i název styku armádního a divisního úseku, používaný v Sovětské armádě — divisní směnné místo (překladiště). Praxe však ukázala, že divisní dopravní prostředky nejsou vždy s to přeložit na vlastní dopravní prostředky veškerý materiál přísunovaný armádou. Byla tím i porušována normální činnost divisních dopravních prostředků. Čím dál více se přistupovalo k ukládání materiálu přísunutého armádou v prostoru styku a starý název, který byl svého druhu překladištěm, dostává novou náplň — divisní sklady. Rozvinování skladů podřízené jednotky v místě styku s nadřazeným úsekem je nyní pravidlem na všech stupních týlu.

3. Dopravní prostředky používané v týlu

Základními druhy dopravních prostředků používanými v týlu jsou železnice a auta. Pro armádu jsou charakteristické oba, pro vojenský týl auta. Tyto dva základní druhy jsou na všech stupních doplňovány podle situace i hipomobilními, vzdušnými a vodními dopravními prostředky. Za zvláštních podmínek mohou být tyto pomocné prostředky i hlavní (hory, sněh, obklíčení a p.). Nevylučuje se ani doprava materiálu nosiči, psími spřeženími nebo soumary.

Podle určení dělíme transport na všeobecný a na speciální. Snaha je mít co největší počet všeobecných dopravních prostředků. Avšak rozmanitost bojové techniky a jiné důvody si vyžadují i specializovaných dopravních prostředků. K nim počítáme: dílenská a zdravotnická vozidla, kuchyně, cisterny na dopravu pohonných hmot, chladiřenská vozy a p.

Organisačně se transport dělí na armádní, divisní, plukovní a praporeční. V každém z nich jsou zahrnuta jak všeobecná, tak i speciální vozidla, podle dopravních potřeb té nebo oné jednotky.

Transport může pracovat třemi způsoby, podle místa počátku a konce jízdy. Způsoby práce jsou:

1. plný koloběh — po splnění úkolu se transport vrací do výchozího místa;
2. neúplný koloběh — po splnění úkolu vykoná transport jen část zpáteční cesty;
3. bez koloběhu — transport se pohybuje jen kupředu.

Plného koloběhu se používá hlavně v obraně a za přípravného období k útoku.

Neúplného koloběhu se používá hlavně za útoku, kdy dopravní prostředky po splnění úkolu jedou vstříc přemísťujícím se skladům. V těchto případech je náčelník, který odesílá dopravní prostředky kupředu, povinen oznámit velitelům proudů nebo řidičům místo, kam se budou do jejich návratu přemísťovat sklady.

Způsob bez koloběhu je charakteristický pro pronásledování, kdy dopravní prostředky podřízené jednotky pro vydání materiálu vyčkávají příjezdu dopravních prostředků nadřazené jednotky a po přeložení materiálu okamžitě následují pronásledující jednotky.

4. Regulace provozu v týlu

Správně organisovaná a řízená regulace provozu v týlu má značný vliv na včasný a nepřetržitý přísun materiálu.

Regulační službu je nutno organisovat včas, protože v týlu nebude vždy dostatek cest, které by dovolovaly volný provoz, při němž by jeden druhému nepřekážel.

Organicky má regulační službu jen armáda — provozní prapore. Ve vojenském týlu staví regulační orgány podle situace náčelník týlu divise z vlastních nebo přidělených prostředků a regulační službu přímo řídí velitel automobilního dopravního praporu. Mužstvo pro regulaci se obvykle vybírá z řad hudebníků nebo z roty rekonvalescentů.

Regulační služba v týlu plní hlavně tyto úkoly:

1. zabezpečuje plnění plánu (grafikonu) provozu na cestách,
2. udržuje dopravní kázeň na cestách,
3. uvolňuje cesty od havarovaných a uváznělých vozidel; (hlášení případů nejbližšímu shromaždišti porouchaných vozidel),
4. umísťuje silniční dopravní značky a ukazatele,
5. odstraňuje zácpy na cestách,
6. kontroluje, jak zachovávají velitelé proudů a řidiči jednotlivých vozidel pravidla jízdy.

Všeobecné pokyny pro regulační službu vydává náčelník týlu. Organisačně plánovací oddělení týlu divise (oddělení pro plánování převozů štábu týlu armády) sestavuje plány přísunu a odsunu (po případě grafikony), které po schválení náčelníkem týlu jsou rozkazem nejen pro velitele dopravních útvarů a součástí, ale i pro regulační orgány.

Pokyny pro regulační orgány musí obsahovat mimo výpisy z plánu přísunu a odsunu ještě i údaje o pořadí naléhavosti proudů a materiálu. Je to důležité hlavně tehdy, pracují-li na jedné ose různé druhy transportu.

Směrem k frontě je zpravidla toto pořadí naléhavosti: munice, pohonné hmoty, ostatní bojový materiál a proviant.

Od fronty se především odsunují nemocní a ranění, vystřílené nábojnice, prázdné nádoby od pohonných hmot a ostatní materiál.

Toto schema není zákon a podle situace může být pořadí naléhavosti jiné.

5. Odsuny v týlu (viz schema 2)

Aktivita a pohyblivost vojsk závisí ve značné míře na odstranění všech příčin, které by jim překážely nebo je brzdily při bojové činnosti.

Toho se dosáhne, odsunou-li se včas z bojiště nemocné a raněné osoby a zvířata, po-

rouchaná vozidla, nábojnice, speciální obaly, zbytečná výzbroj, kovový šrot, kořist a zajatci.

Rozeznáváme čtyři druhy odsunu:

1. zdravotnický,
2. veterinářský,
3. materiálu a kořisti a
4. zajatců.

1. Zdravotnický odsun

Cílem léčebně zdravotnického odsunu je poskytnout raněnému a nemocnému co možná nejrychleji lékařskou pomoc a vytvořit uspokojivé podmínky pro léčení. To vše vyžaduje, aby ranění a nemocní byli neprodleně odsunuti z prostorů, kde jim hrozí druhotné zranění.

V Sovětské armádě se používá systému léčení po etapách, při kterém jsou nerozlučně spjaty odsun a léčení. Nutná léčebná opatření se provádějí v určitém sledu, postupně v zdravotnických zařízeních a ústavech od fronty do týlu.

Vrcholným a nejlepším způsobem léčebně odsunového zabezpečení vojsk je etapní léčení podle určení. Odsun podle určení znamená, že raněný nebo nemocný je odsunován přímo do takového léčebného ústavu, kde mu může být vzhledem k druhu zranění nebo onemocnění poskytnuta vysoce kvalifikovaná pomoc. To znamená, že při odsunu mohou být vynechány i některé mezietapy léčebně odsunových sledů. Odsun podle určení se provádí zpravidla z divisiního obvazišť, ale dovoluje-li to situace, provádí se i z plukovních a dokonce i z praporečnických obvazišť.

K odsunu raněných a nemocných se především používá zdravotnických dopravních prostředků (povozů, aut, letounů, vlaků).

V napjaté bojové situaci však často nestačí speciální zdravotnický transport. Někdy ani za výhodných podmínek nestačí zdravotnická služba svými prostředky odsunout za útoku všechny raněné.

Je nutno řešit problém dodatečného transportu, bez něhož nelze splnit úkol včasného odsunu raněných a nemocných. Takový transport k dispozici je — a to vracející se prázdná vozidla od fronty, vyjímajíc vozidla určená k dopravě proviantu. Za Velké vlastenecké války se to provádělo tak, že žádné prázdné vracející se vozidlo nebylo puštěno přes kontrolní stanici regulační služby bez potvrzení, že řidič byl v některém zdravotnickém zařízení nebo ústavu a že tam nebylo raněných k odsunu.

Odsun raněných vracejícími se prázdnými vozidly se provádí na základě plánu pří-sunu a odsunu podle požadavků náčelníka zdravotnické služby. Náčelník zdravotnické služby předloží tento požadavek podle svého plánu zdravotnického zabezpečení operace (boje), kde má vypočten předpokládaný počet ztrát, kolik mohou odsunout speciální zdravotnické dopravní prostředky a kolik bude nutno odsunout vracejícími se prázdnými vozidly.

Jsou-li skutečné ztráty vyšší, než předpokládal plán zdravotnického zabezpečení, bude účelnější přidělit na určitou dobu zdravotnické službě jako posilový prostředek část dopravních prostředků výhradně k odsunu raněných a nemocných. Toto opatření je výhodné proto, že nakládání a skládání raněných, příprava vozidel a snížená rychlost jízdy při převozu zabírají mnoho času a vyřadí by neplánovaný transport na značnou dobu z plnění jeho hlavního úkolu, přísunu materiálu.

Zdravotnický odsun se provádí podle principu „na sebe“, t. j. nadřízený odsunuje svými prostředky od podřízeného.

2. Veterinářský odsun

Veterinářský odsun u zvířat, která mohou chodit, provádí se podle principu „od sebe“. Jednotka, která má taková zvířata k odsunu, odesílá je s doprovodem do nadřízeného veterinářského zařízení nebo ústavu. Jsou-li u podřízených jednotek zvířata, která

jsou neschopná pochodu, ale dávají naději, že budou po vyléčení opět schopna služby, odsunují se speciálními nebo improvizovanými dopravními prostředky veterinářských odsunových součástí do příslušných veterinářských nemocnic. Není-li záruka, že budou zvířata po vyléčení schopna služby, zabíjí se na místě.

3. Porouchaná vozidla, která nemohou být opravena na místě, odsunují se prostředky shromaždiště porouchaných vozidel příslušné jednotky, vystřílené nábojnice, speciální i obyčejné obaly i kořistní materiál se soustřeďují ve skladech jednotek a odsunují se vracujícími se prázdnými vozidly nadřízené jednotky do jejich odpovídajících skladů nebo vozidly podřízené jednotky, jedoucimi k odběru do skladů nadřízené jednotky.

4. Zajatci se odsunují pěším pochodem po vedlejších cestách (ze zpravodajských důvodů) s doprovodem od podřízené jednotky do shromaždiště nadřízené jednotky.

Při přechodu do obrany podléhá odsunu i místní obyvatelstvo z přífrontového pásma. Odsun obyvatelstva provádí a nutné dopravní prostředky přiděluje podle pokynů náčelníka týlu armády vojskový týl.

6. Plánování přísunu a odsunu v týlu

Zkušenosti z Velké vlastenecké války nás učí, že se tam, kde nebyl řádně zorganizován transport, kde se přísun prováděl bez přesného plánování a plného využití všech dopravních prostředků, bojová činnost nevyvíjela uspokojivě a vojska trpěla vážnými obtížemi.

Jen v tom případě, když je přísun organizován jediným plánem velitelství týlu a když je zachovávaný základní princip odpovědnosti nadřízeného za přísun k podřízenému, je možno zabezpečit nepřetržitý přísun.

Plán má podle situace a po ruce jsoucích sil a prostředků předvídat i využití dopravních prostředků podřízených nebo výpomoc jim vlastními prostředky. Jinými slovy, k zabezpečení nepřetržitého přísunu je nutno manévrovat všemi prostředky, které jsou u dané jednotky.

Důležité místo v plánu zaujímá odsun raněných a nemocných, porouchaných vozidel, obalů, nábojnic a kořisti. Tato data je ovšem možno uvést v plánu jen podle odhadu, ale nesmí se na ně zapomenout.

Plán rovněž zabezpečuje maximální využití po ruce jsoucích dopravních prostředků a vylučuje nežádoucí vstřícný pohyb nákladů.

Všeobecný pořádek, úkoly a druhy plánování

a) Plány přísunu a odsunu sestavuje organizačně plánovací oddělení týlu divise (u armády oddělení pro plánování převozů). Jako podklad pro sestavení plánu slouží:

1. týlový rozkaz nebo týlové směrnice nadřízeného velitelství,
2. žádanky na přísun materiálu od velitelů druhů vojsk a náčelníků služeb,
3. hlášení o materiálu k odsunu,
4. počet a stav dopravních prostředků,
5. počet cest a jejich stav,
6. poslední týlové souhrnné hlášení,
7. týlová situační mapa.

Sestavený plán se předkládá k schválení náčelníku týlu. Schválený plán je rozkazem pro velitele dopravní jednotky (a náčelníka silničního oddělení — u armády). Výpisy z plánu se odesílají příslušným podřízeným jednotkám. Velitel dopravní jednotky tvoří na základě plánu dopravní proudy podle místa určení a číslování je (směrem k frontě lichá, od fronty sudá čísla). Dopravním proudem se nazývá určité množství vozidel jedoucích do jednoho místa určení po stejné cestě a pod jednotným velením. Každý velitel proudu dostává buď grafikon jízdy nebo aspoň časové a místní údaje.

b) Úkoly plánování:

1. určení potřeby převozů podle druhů materiálu a podle směrů;
2. určení dopravních možností;

3. vyrovnání potřeby a možností dopravních prostředků;
4. určení opatření k splnění plánu;
5. vytvoření podmínek pro kontrolu a vyhodnocení plnění převozu.

c) Druhy plánování:

1. plánování na operaci (boj);
2. plánování na určité období;
3. plánování podle potřeby

K 1. V boji se v nejširším měřítku používá plánování na operaci. Plán dává všeobecnou perspektivu potřebných převozu a je podkladem pro plán materiálního zabezpečení operace.

K 2. Plánování na určité období je denní, týdenní, desetidenní, měsíční a roční plán. V boji se nejvíce používá denního plánu, který již je upřesněnou částí plánu na operaci.

K 3. Plánování podle potřeby se vyskytuje zřídka a týká se jen jednotlivých nárazových převozu.

d) Způsob denního plánování.

Zásobovací orgány předkládají na podkladě plánu materiálního zabezpečení žádanky na přísun organizačně plánovacímu oddělení. V něm se žádanky soustřeďují a na jejich podkladě se sestavuje souhrnný plán přísunu a odsunu na daný den. Schválený plán se dodá veliteli dopravní jednotky jako rozkaz. Práci je možno rozdělit na tři části:

1. určení výše přísunu a pořadí naléhavosti — povinnost organizačně plánovacího oddělení;
2. rozdělení transportu do proudů podle objektů a směrů a určení způsobu jízdy — povinnost velitele dopravní jednotky;
3. určení jednotlivých vozidel pro převoz — povinnost velitele dopravní jednotky.

Plán se sestavuje na 24 hodin, hodinu začátku určuje náčelník týlu. Je záhodno, aby orgány předkládající žádanky předkládaly je včas, nejméně 6 hodin před stanovenou hodinou, aby mohly být zahrnuty do plánu.

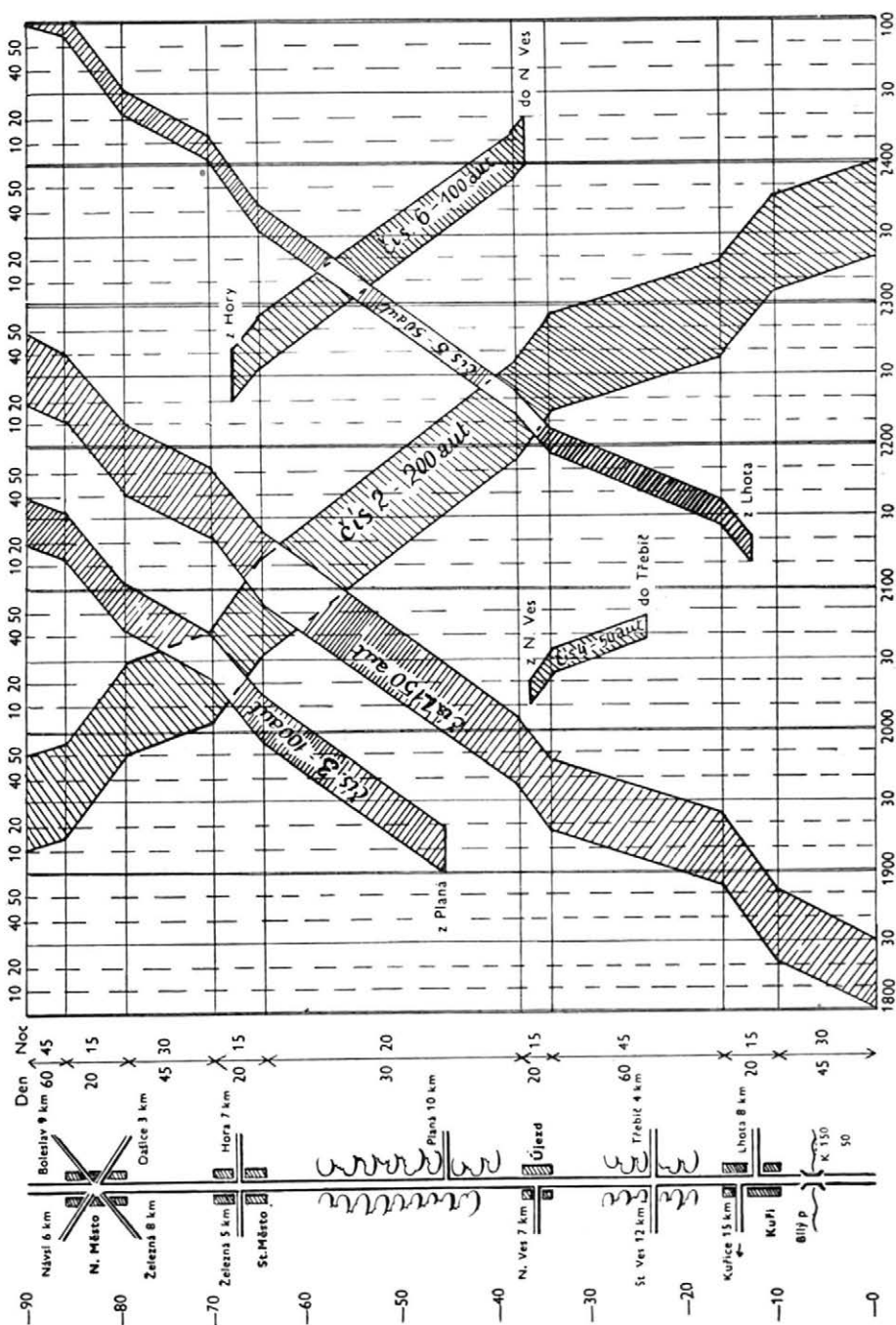
e) Dokumentace pro plánování.

Jak jsem již vpředu uvedl, je k plánování potřeba tří dokumentů: žádanek, vlastního plánu a grafikonu. První dva dokumenty, žádanky a plán, jsem podrobně rozvedl ve svém článku v čís. 6/1951 časopisu „Týl a zásobování“ a nebudu se tu o nich zmiňovat, protože princip sestavení je obdobný jak ve vojskovém, tak i v armádním týlu. Zmíním se jen o třetím dokumentu, grafikonu, kterého není ve vojskovém týlu vzhledem ke krátkosti cest a k poměrně malému počtu převozu třeba, ale který je bezpodmínečně nutný na stupni armády.

Grafikon na stupni armády zahrnuje veškeré operační a materiální převozy a je názorným podkladem pro regulaci dopravy, kontrolu provozu, manévry dopravními prostředky. Je zpravidla sestavován jen pro hlavní armádní osu — armádní vojenskou automobilní silnici.

Grafikon se skládá ze stálé a proměnné části (viz schema 3).

Stálá část obsahuje vypočítanou cestu v celé její délce v měřítku mapy. Na silnici se kreslí veškeré podrobnosti do 1 km na každé straně (5 mm v měřítku 1 : 200 000), veškeré obce, silniční objekty, u odbočujících cest se uvede, kam směřují, s udáním počtu kilometrů k nejbližší obci. Jsou-li výhodné souběžné cesty spojené příčkami s hlavním osou, je třeba je rovněž schematicky znázornit pro ten případ, že by hlavní osa byla v daném prostoru dočasně vyřazena z provozu, aby byl veškerý provoz usměrněn na tuto souběžnou cestu. Na osu se rovněž zakreslí veškerá zařízení silniční služby (regulační a kontrolní stanice, stravovny, ohřívárny a odpočívárny, výdejny pohonných hmot, stanice technické pomoci, úsekové ošetřovny a p.). Vedle vypočítané cesty se vede rovnoběžka na



Schema 3 — Grafikon převozů po silnici

kteří se vyznačí podle provedeného průzkumu dovolené rychlosti dopravních prostředků, vlevo od čáry ve dne a vpravo v noci.

K této stálé části se denně přikládá graficky znázorněný časový plán přísunu a odsunu. Na ose y jsou vzdálenosti odpovídající délce osy, na ose x hodiny. U krátkých proudů se zakresluje jen pohyb čela proudu, u delších i zadu. Dílky pro časové údaje je nutno dělat nejméně po 15 minutách, a možno-li i méně.

Obě části je nejvýhodnější kreslit na milimetrovém papíře.

Takto sestavený grafikon nám denně dává jasný obraz zatížení armádní silnice, dovoluje sledovat proudy a kontrolovat přesnost plnění plánu přísunu, provádět manévry prostředky během jízdy, zařazovat do mezer dodatečné, nečekané převozy.

Grafikon má u sebe dispečer provozního praporu, zaznamenává do něho veškeré změny a denně po uplynutí plánované doby jej předkládá spolu s hlášením o plnění plánu přísunu oddělení pro plánování převozů.

Prameny: Přednášky a odborná literatura knihovny vojenské týlové akademie v SSSR.

