

K otázce přeprav a přepravních prostředků

(VM čís. 4/60)

Podplukovník Zdeněk Šulc

Autor článku jistě správně hodnotí možnosti rozvoje přeprav, směřující k maximálnímu snížení výsledné doby pro stavby mostů i nutnost zavádění rychlých a výkonných prostředků vůbec.

Přesto však chci k některým dílčím částem připojit několik poznámek a vyslovit i částečně odlišný názor.

V článku se uvádí, že „Občasně se ještě objevují snahy vyvíjet soupravy, které je nutno dopravovat na zvláštních 7 až 8 tunových automobilech. Stále se mluví o nutnosti zachovat vlečné čluny pro přepravu soulodí po vodě. Tyto skutečnosti, které nejsou ničím jiným než překážkami na cestě rozvoje moderních souprav, jsou příčinou mnoha nesnází při organizaci násilných přechodů“.

Podle mého názoru nelze takto široce a celkem nejasně otázku pojmut, neboť jsou reálné předpoklady, aby soupravy na 7 až 8 tun. terénních nákladních automobilech byly velmi jednoduché, maximálně rychlostavě, únosné a snižující dnešní doby pro stavbu mostu z hodin skutečně na minuty. A v tomto případě jistě budou mít tyto soupravy své uplatnění v soudobém boji. Je samozřejmě, že v podstatě tradiční pojetí mostových souprav (např. typu SMS) nemůže ani po největší modernizaci či mechanizaci tyto požadavky uspokojit.

Jedním z možných řešení se jeví obojživelný transportér 15–20 t, který by představoval samohybnou, terénní i plovoucí jednotku použitelnou ve formě přívozu a plovoucího mostu.

Toto řešení skutečně umožňuje nepoužívat vlečných člunů, omezením ručních montážních prací značně snížit počet mužstva proti stavbě soudobých zavedených mostů, zmenšit počet vozidel, zabezpečit určitou pružnost při přemisťování materiálu, zjednodušit výcvik i způsob stavby mostů a hlavně snížit čas, potřebný ke stavbě.

To všechno jsou klady, mluvíci pro to, že skutečně jde o ideální řešení. Proto je třeba i více zdůraznit nevýhody, zvláště u dnes známých mostních obojživelníků tohoto typu.

Rychlost pohybu těchto kolových obojživelníků se zpravidla uvádí na průměrně dobré cestě, i když se vozidlo přizpůsobuje terénní vlastosti. Tedy nejen samotná pohyblivost v terénu, ale hlavně i sjíždění do vody a stoupavost při výjezdu budou značně ome-

zené, jak je možno posoudit podle zkušeností s mnohem lehčími obojživelnými plavidly.

Nosnost těchto obojživelníků na mělicích není rovněž plně zajištěna, což se odráží i v tom, že se hovoří o výhodném použití pouze na širokých řekách. Dalšími nedostatky jsou velká váha, značná šířka a délka vozidla a toto vše rovněž asi bude vyžadovat „zelenou ulici“, bude prodlužovat a zoržovat pochodové proudy vojsk, zvláště na špatných komunikacích a rozmoklých polních a lesních cestách. K tomu přistupuje, stejně jako u všech plovoucích mostů, malá odolnost proti tlakové vlně, porucha motoru či malé poškození vyřazuje důležitý článek, v případě potřeby poměrně zdoluhavé zakopávání tak velkého vozidla, značné výrobní náklady i další méně výhodné vlastnosti.

Domnívám se tedy, že mostní obojživelníky by skutečně mohl být ideálním univerzálním řešením v případě, že by podržel a rozšířil stávající kladné vlastnosti a odstranil dnešní nevýhody. To však bude pro nejbližší budoucnost jistě těžko řešitelný problém. Proto i autor článku nakonec uznává, že tyto transportéry nejsou „všelékem“, že je třeba i ostatních druhů, např. vysoce mechanizovaných, rychlostavěných mostů. Tím ovšem do značné míry sám popírá svá předcházející tvrzení.

Dále ke stati „Zavedení obojživelných bojových vozů motopěchoty a jiných prostředků, schopných samostatně přepravy přes řeky bez jakýchkoli dosavadních speciálních přepravních prostředků je nejlepší, ovšem i nejdražší východisko“.

Konstatování je to sice správné, ovšem jiné řešení je těžko představitelné. Zdá se, že bude totiž nutno stále zvyšovat aktivní účast všech druhů vojsk při násilném přechodu vodních toků z chodu, neboť pravděpodobně ani nejmodernější ženijní přepravní prostředky (mostní soupravy, samohybné pramy, obojživelné transportéry různé únosnosti i víceúčelového využití) nebudou schopny bez sebemenších zastávek a z toho vyplývajících zdržení řešit rychlý přechod vodních překážek.

Jedním z možností aktivní pomoci při přepravách přes vodní toky je právě použití plovoucích bojových transportérů pro urychlenou přepravu motopěchoty. Je sa-

mozřejmě, že nelze — a ani by to nebylo vhodné a účelné — vybavit všechny zbraně a prostředky vozidly plovoucích typů. A právě zde bude nutné hledat možnosti samopřepravy alespoň části těchto prostředků buď plaváním nebo broděním, nejméně do doby, než se zřídí rychlostavné mosty. Otázka brodění bude zvláště důležitá pro tanky, aby totiž pěchota, přepravující se z chodu na plovoucích transportérech, nezůstala při pronikání na předmostí bez palebné podpory tanků. Je totiž nutno počítat s tím, že ani obojživelných prámů pro přepravu tanků, ani jiných rychlých přepravních prostředků, nebude nikdy na široké frontě dostatek a přeprava těmito sebelepšími prostředky vždy bude předsta-

vovat určité zdržení prvosledových jednotek. Proto asi bude třeba provádět brodění i přes poměrně široké a hluboké řeky.

Ovšem nevyhnutelným důsledkem přepravy pěchoty a speciálních druhů vojsk na obojživelných transportérech i různých bojových prostředků samopřepřavou plaváním nebo broděním bude zvýšený důraz na včasný průzkum břehu i dna vodní překážky k účelům určení vhodných přepravních míst nebo možností.

Možno i doplnit, že při úvahách o přepravách, zrychlení přístupu k řece, rychlé stavbě mostu apod. je nutné i uvažovat možnosti dopravy přepravních prostředků vzduchem. O této možnosti se autor vůbec nezmiňuje.

Závěrem chci říci, že nelze přeceňovat jeden druh přepravních prostředků na úkor druhého. Samozřejmě je nutno nevhodné prostředky vyřadit a možné zařadit do vojsk v poměru se stupněm důležitosti a použitelnosti. Žádný dosud známý prostředek není a v dohledné době asi ani nebude univerzální, vhodný pro všechny případy přeprav přes vodní nebo i suché překážky. Proto jen sladěným a dovedným použitím různých způsobů přepravy s cílem největší možné rychlosti a snížením ztrátových časů na minimum, je možno dosáhnout úspěchu.

Ještě k některým ženijním opatřením, zabezpečujícím vysoké tempo a nepřetržitost útočné operace

Podplukovník Zdeněk Šulc

Ve svém diskusním příspěvku chci navázat na článek plukovníka CSc Václava Fládra ve VM 5/60 o některých změnách ženijních opatření při vysokých tempích současně útočné operace a nadhodit některé obecnější cesty možného řešení.

* * *

Je samozřejmě, že v útočné operaci musí být ženijní průzkum převážně zaměřen na provádění průzkumu v týlu nepříteli nebo alespoň na čelech útočících vojsk již od nejnižších organických stupňů ženijních průzkumných jednotek, neboť v podstatě pouze průzkum pozorováním z vlastního prostoru nepředpokládá přímý styk s nepřátelským územím.

Ženijní průzkumníci, mají-li pracovat rychle a spolehlivě, se neobejdou bez lehkých, malých, výkonných a víceúčelových prostředků, jako jsou rádiové stanice, infračerňové, televizní kamery, destruktční soupravy a jiný materiál podle účelu a cíle průzkumu.

Domnívám se, že i mimo průzkumné jednotky je třeba cvičit část ženistů i vševojskových útvarů a svazků (1/3—1/4) jako vzdušný vrtulníkový, hlavně však padákový výsadek pro ženijní zabezpečení akce vzdušného výsadku, např. v rámci vševojskového svazku.

*

Podle kalkulací potřeby nebude na stupni armáda — svazek nikdy dostatek ženistů ani k plnění všech hlavních ženijních opatření. Naskytá se otázka, jak tento rozpor řešit. Možnosti a dílčí opatření ke zrychlení a splnění prací jsou asi tyto:

— důsledně prověřit možnosti plného zajištění všech stupňů vlastními ženijními