

Některé nové pohledy na organizaci a zabezpečení přesunů

Generálmajor Václav Vítanovský

Bylo již mnoho napsáno o tom, že podmínky soudobé války vyžadují, abychom v jejím průběhu prováděli celou řadu přesunů vojsk. Tyto přesuny musí být rychle a správně zorganizovány, ale co je hlavní, musí být spolehlivě řízeny a zabezpečeny. Nebudou v dalším rozvádět, proč potřeba přesunů a jejich důležitost tolik v nových podmínkách boje a operace vzrostla, protože o tom bylo rovněž velmi mnoho napsáno. Mám však pocit, že dosud ne všechno bylo napsáno a hlavně uděláno pro to, aby přesuny byly provedeny přesně a při minimálních časových ztrátách a ztrátách na lidech a materiálu přesunovaných jednotek.

*

Nejprve několik slov k **organizaci přesunů** a k jejich **plánování**. Metodika plánování přesunů je všeobecně známá. Po rozhodnutí velitele pro přesun musí štáb přistoupit k jeho zplánování. Na mapu se nanesou sestava přesunované jednotky (jednotek) v prostoru soustředění, vyhledají se osy přesunu, stanoví prostory denních odpočinků (jde-li o daleký přesun) a nakonec se zakreslí prostory, do kterých se má jednotka, útvar nebo svazek přesunout. To jsou základní data, ze kterých se při plánování přesunu vychází, ale skutečně jsou to jenom základní a dokonce ta nejednodušší data. Vlastní složitá práce štábu začíná teprve řešením otázek **zabezpečení přesunu**. K těmto otázkám patří nejprve rekognoskace os přesunu, vyhledávání prostorů denních odpočinků a jejich detailní rekognoskace, dále vyřešení otázek průzkumu během přesunu (jde-li o přesun — a to bude v nových podmínkách téměř vždy — při možném střetnutí s nepřítelem), vyřešení otázek PVO, protiatomové ochrany, maskování, technického příkrytí přesunu, tylového zabezpečení a v neposlední míře vyřešení otázek pořádkové služby. Tyto otázky patří k nejsložitějším problémům zabezpečení přesunu a je nám známo, že právě v těchto otázkách se dopouštíme nejvíce chyb. Ani v této oblasti nechci rozebírat všechny problémy, ale vyberu jen některé z nich. Nejdříve se chci v několika myšlenkách zastavit u otázky **rekognoskace os přesunu** a na co všechno přitom zaměřit naši pozornost. Je samozřejmé, že pro přesun, který má být proveden ve vysokém tempu (a to

není móda, ale nutnost) je třeba vybrat komunikace nejlepší kvality. To znamená, že to budou zpravidla komunikace I. třídy, protože na nich můžeme předpokládat jednak objekty dostatečné únosnosti, na nich bude v maximální míře odstraněno úrovnové křížování silnice se železnicí (nebudou železniční závory) a že tyto komunikace (zvláště dálnice) půjdou s ohledem na tempo dopravy mimo velká města. A zde jsme právě u jednoho rozporu. Je sice pravda, že nově stavěné dálnice půjdou mimo velká města (aby plynulost dopravy netrpěla), ale těchto dálnic nebude ani v budoucnu nikdy dostatek a nebudou všude tam, kde bychom je potřebovali. Dnešní silnice I. třídy, kterých je na evropském válcíšti dostatek, procházejí však zpravidla jednotlivými většími či menšími městy s menšími či většími dopravními závadami při průjezdu. Kromě toho průjezd takovými městy vytváří pro přesunovanou jednotku nebezpečí i v tom, že kdykoliv může být po atomovém úderu průjezd zasypan a cesta uzavřena na kratší či delší dobu. To je všeobecně známá věc a proto při plánování přesunů a při rekognoskaci se na tuto okolnost musí myslet a vyhledávat včas objezd takového města, aby v případě potřeby přesunovaná jednotka mohla být objet. Na tom zpravidla však naše úvahy končí a já jsem toho názoru, že to není správné.

Podívejme se na celý problém z jiné strany. Je samozřejmé, že přesunovaná jednotka je vcelku nevýhodný cíl pro atomový úder. Říkáme přece, že provádět na takový proud atomový úder je neekono-

mické. Že je správné úder provést jen v tom případě, jestliže jednotku zastihneme v době, když vychází z prostoru soustředění do proudů a rovná se na osy přesunu, nebo když do takového prostoru zajiždí. Kromě toho je výhodné napadnout přesunující se jednotku v době, kdy projíždí nějakým místem, kde musí zpomalit svůj přesun a kde zákonitě dochází ke zhuštění její sestavy. Takovými místy jsou mosty, soutěsky, přechod z komunikace vyšší třídy na třídu nižší, ale také při průjezdu městy a většími osadami. A zde obvykle naše úvahy končí. Vyhledali jsme objezd a všechno je v pořádku. Snad je to v pořádku pro rozhodčího na cvičení a pro rozbor, ale v žádném případě to není zcela v pořádku pro skutečný přesun v boji a operaci. Soudobé prostředky boje a hlavně rakety a stíhací bombardovací letectvo budou právě vyhledávat takové momenty, kdy proud bude procházet podobným „úzkým místem“ a úder v této době bude pro něho maximálně efektivní. A co bude znamenat pro nás takovýto úder? Kromě ztrát na lidech a materiálu bude znamenat zastávku, novou organizaci jednotky, řady opatření deaktivace, často při plánování přesunu opravy techniky a já nevím, co ještě všechno v každém případě kromě značných ztrát i velké časové zdržení a to ve svém důsledku může vážně ohrozit splnění úkolu nejen přesunované jednotky, útvaru nebo svazku, ale i úkolu v celku.

Proč tedy takovými „úzkými místy“ vůbec jezdit? Mám totiž na mysli, proč z objektu, který připravujeme na každý případ, kdyby byl průjezd zavalen, neudělat cestu pouze náhradní a z dosavadního objektu, který planujeme pro každý případ, neudělat základní osu přesunu. Jsem toho názoru, že by to bylo správné. Může být sice namítáno, že obvykle mimo město nenajdeme komunikaci takové kvality jako právě městem, ale jestliže se na její kvalitu podíváme v celém komplexu bojové činnosti, zjistíme, že méně kvalitní objezd představuje často větší jistotu splnění úkolu, než silnice první třídy, vedoucí městem. Bude dokonce i stát za to objezd upravit, aby nedostatky na něm nebrzdily vlastní přesun, ale myslím, že to bude výhodné (obr. 1). Zamysleme se nad tím a uvidíme, že tyto úvahy stojí za další důkladné rozpracování.

Je otázka, jak daleko od okraje města takový objezd z hlediska ochrany proti zbraním hromadného ničení volit. To však není rozhodující. Rozhodující je, aby pře-

sunující se jednotka se neocitla z čista jasna uprostřed rozvalin a neutrpěla úderem atomových zbraní velké ztráty.

Jedním z dalších problémů přesunu je zachovat potřebnou průměrnou rychlost přesunovaných jednotek. To podle mého názoru není tak jednoduché, jak si to často děláme. Vždyť nařídíme-li přesunovanému svazku, aby dodržel např. rychlost 30 km/hod., pak to přece neznamená, že svazek pojede stále 30 km/hod. Víme z praxe, že někde pojede rychleji a někde zákonitě pomaleji. Konečně průměr je pak do samého konce přesunu otázkou. Může se namítnout, že veliteli svazku se to nařídí a jeho povinností je průměr dodržet. To je sice pravda, ale já bych chtěl ukázat na to, jak současně pomoci veliteli svazku, aby měl jistotu, že tento průměr dodrží a mohl s jistotou tvrdit, že v danou dobu bude na místě. I to je podle mého názoru předmětem rekognoskace os přesunu. Při rekognoskaci projede důstojník nebo skupina osu přesunu a při jejím průjezdu zaznamenává možnosti, jaké nám osa přesunu skýtá k dosažení té nebo oné rychlosti. Mám na mysli to, že celá osa přesunu se rozdělí na jednotlivé kratší či delší úseky a v mapě se vyznačí, jakou rychlostí je nejen možné (to ukáže rekognoskace), ale i nutné (to je dáno nařízeným průměrem) se přesunovat (obr. 1). Nyní půjde o to, aby přesunující se jednotky a velitelé plně využívali data, získaná takovýmto průzkumem. Jak to udelat?

Jsou podle mého názoru dva možné způsoby. Jedním z nich je ten, že na začátku každého takového úseku se zapíše tabulka s označením rychlosti, kterou je třeba v úseku dodržet. Myslím, že by to nebyl problém, aby pořádková služba tyto úseky vytyčila a kromě toho dbala na to, aby nebyly nikým ničeny nebo zneužity. Kromě toho je možné, aby každý velitel proudu (např. roty) měl v mapě přesné úseky, vyznačené potřebnou rychlostí na tomto úseku. Vzhledem k tomu, že ne každý velitel se rychle orientuje podle mapy a mohl by všechno poplést, bude snad správné použít oba způsoby kombinované.

Co takovýto způsob přípravy přesunu vyžaduje? Samozřejmě velmi pečlivou rekognoskaci. Tuto musí provádět zkušení důstojníci štábu, kteří odpovědně vytyčili jednotlivé úseky a reálně určili rychlost na nich. Je správné každé „úzké místo“ na ose vyznačit 2 až 3 km předem podél cesty (most, soutěska, složitější

osada apod.). Je to důležité nejen pro velitele přesunované jednotky, ale i pro orgány pořádkové služby. Chci upozornit i na to, že na osách přesunů často bývají téhlá stoupání, která i když mohou být přímá (bez zatáček) nutí řidiče, aby zafadili nižší rychlost a snížili tak celkové tempo přesunu. Při tom běžným pohledem do mapy se může zdát, že na tomto úseku pojedeme zcela hladce.

To bylo několik úvah k organizaci přesunů a myslím, že bude dobré se nad nimi zamyslet.

*

Nakonec mám na srdci ještě jednu otázku, se kterou bych se chtěl na čtenáře obrátit. Jde o pořádkovou službu. Mám za to, že pořádková služba, jak ji mnohdy organizujeme, nemůže plnit ty úkoly, které od ní požadujeme. Nové podmínky soudobých operací a boje vyžadují, abychom se podívali na pořádkovou službu do všech důsledků a abychom z nových podmínek vyvodili příslušné závěry. Chci proto i já přispět několika úvahami. Předpokládám přitom, že další rozpracování musí být záležitostí širšího kruhu teoretických pracovníků i praktického přezkoušení.

Jedno je jasné, že totiž představa vojáka, který stojí na křižovatce a pomocí žlutého a červeného praporku „řídí“ přesuny je představa nejméně vyhovující. Je to jednak proto, že zpravidla voják na křižovatce není dostatečně kompetentní svůj úkol do důsledku plnit a kromě toho si každý dovede představit, co takových vojáků je třeba postavit, aby se vytýčila osa přesunu pro svazek, dlouhá např. 150 km. Proto při takovémto způsobu vytýčování osy přesunu vznikají zákonitě požadavky, aby byly zvětšovány regulační jednotky, že jejich počty nepostačují. Myslím, že kdyby došlo k jejich dalšímu zvýšení, že by požadavky na jejich velikost rostly dále. Jde o to, zda je to vůbec nutné. Jsem toho názoru, že to nutné není.

Podívejme se na celý princip znovu a to z jiné strany. Představme si, že jsme připravili přesun divize na vzdálenost 150 km. Vyhledali jsme pro tuto divizi dvě osy, na tyto osy jsme vystavili dejme tomu rotu směrniců a na důležitých křižovatkách jsme organizovali pořádková stanoviště, při čemž na nejdůležitějších z nich jsme dali důstojníky štábu svazku. Toto všechno jsme připravili, uvedení zaujali svá místa a očekávají přesunující se jednotky. V této situaci dochází ke změně.

Změna přitom není jen náhodná, ale dochází k ní proto, že např. nadřízený velitel v důsledku vzniklé nové situace se rozhodl jinak, nebo na osách přesunu po atomových úderech je taková úroveň radiace, která vyžaduje jejich změnu. Co teď? Všichni víme, že není v silách nikoho, aby celý systém pořádkové služby stál a znovu postavil, aniž by při tom ztratil mnoho času. Bude tedy správné vzít novou rotu, postavit ji na nové osy a tak zabezpečit přesun? Mám za to, že ani to.

Podle mého názoru bude třeba nikoliv na místě přesunující se jednotky očekávat a usměrňovat, ale přesunující se jednotky vést.

Za tím účelem bylo by dobré, aby v každé divizi bylo ve štábu několik motocyklů (praporčků), kteří by byli speciálně k tomuto účelu školeni a používáni. Není ani vyloučena ta myšlenka, aby to byli příslušníci hudeb. V každém případě však by bylo správné, aby to byli příslušníci praporčíckého sboru. Jde totiž o to, aby to byli jednak vynikající řidiči motocyklu, a hlavně aby to byli lidé s vysokou autoritou.

Je samozřejmé, že právě oni to budou, kteří se zúčastní spolu s důstojníky štábu rekognoskace pochodových os a přímo při ní dostanou potřebné pokyny pro přesun a budou samozřejmě osy dodrobně znát. Znalost os jim bude velkou výhodou pro vlastní jejich činnost při přesunu. Kromě toho budou odpovědní za dodržování potřebné průměrné rychlosti (proto jsem uvedl vpředu, že budou i označovat úseky a odpovídající rychlost na nich) a budou odpovídat za pořádek na osách přesunu.

Jeich funkce bude pak během přesunu spočívat v tom, že se budou dva nebo tři navzájem překračovat a na důležitých křižovatkách budou propouštět vlastní proudy. Tím se octne taky na konci proudy. Mezitím však druhý předjede a na další křižovatce se celá procedura opakuje. Je jasné, že tam, kde se mohou osy přesunu křížit a může dojít ke kolizi s jinou jednotkou nebo svazkem, bude třeba, aby bylo pořádkové stanoviště staršího štábu, které celou záležitost řídí.

Důležitou a složitou otázkou bude spojení těchto orgánů. Myslím, že by to bylo proveditelné tak, že by na důležitých místech na ose přesunu a to zpravidla tam, kde budou pořádková stanoviště štábu, byla rádiová stanice na síti pořádkové služby, která by byla ve spojení s náčelníkem štábu přesunující se jednotky a na

přijmu v síti štábu armády. Takovým způsobem by bylo možné, aby celá činnost orgánů mohla být i operativně řízena a přechod na nové osy by byl snazší, než je tomu v jiném systému pořádkové služby. Úkolem těchto pořádkových orgánů by nebylo jenom zabezpečit rychlý přesun svazků podle plánu, ale i to, že by stále informovali svazek o radiální situaci a o situaci PVO, protože pro přesunující jednotku je to vždycky složitější, má-li se těmito zprávami zabezpečovat sama během přesunu. Při tom celkový přehled o svazku může velitel svazku získat tím, že vrtulníkem obletí jednotlivá pořádková stanoviště štábu a zde informace získá kromě svého vlastního pozorování za letu. S ohledem na zkušenosti bude správné, jestliže jednotlivá pořádková stanoviště budou v místech, odkud velitel svazku chce zprávy o přesunujících se jednotkách svazku a tím jejich předání bude zabezpečeno.

Mám za to, že by pro tuto funkci v divizi plně postačovalo 6 — 8 praporečků-motocyklistů, kteří by ji plně zastali. Kromě toho by to byli lidé stále v tomto oboru cvičení, kteří by získali vysokou odbornost a z ní nakonec i vyplývající velkou autoritu.

Je samozřejmé, že bude třeba rozlišovat i nadále řešení pořádkové služby v prostorech soustředění svazku a za jeho přesunu. V prostoru soustředění bude se provádět i nadále známým způsobem, za přesunu však to bude podle mého názoru třeba dělat tak, jak jsem naznačil.

Bylo by nesprávné, kdybych ovšem neukázal i na další důsledky celého řešení pořádkové služby. Bude jistě spočívat v tom, že celý týlový prostor např. frontu bude rozdělen na jednotlivé zóny ve kterých bude vždy odpovědný jeden velitel. Tento velitel podle pokynů štábu frontu bude pak plnit úkoly koordinační a bude řídit podřízené orgány.

*

Neměl jsem v úmyslu řešit do všech podrobností otázku pořádkové služby a ani bych nechtěl dělat konečné závěry. Jedno mi však, před tím, než jsem k napsání článku sedl, bylo jasné, že dosavadní způsob organizace pořádkové služby a hlavně řízení přesunů tak, jak ho provádíme, nevyhovuje. Chtěl jsem ukázat na některé možné cesty řešení tohoto problému. Bude třeba, aby se touto otázkou zabíralo více teoretických pracovníků, aby se touto otázkou zabírali zkušení důstojníci z praxe, kteří by tyto myšlenky dále rozvinuli. V každém případě jde o problémy velmi důležité a aktuální a jejich konečné dořešení pomůže nakonec i plnění rozkazu ministra národní obrany v otázkách umění organizovat a řídit daleké přesuny vojsk v podmínkách soudobé války.

Organizace boje s letectvem a s prostředky vzdušného napadení nepřítele ve frontové útočné operaci

(VM čís. 5/1961)

Podplukovník Josef Brož

Tento článek zdůraznil úzkou součinnost letectva při ničení prostředků protivzdušného napadení se štábem raketových vojsk a dělostřelectva. Já chci tuto nutnost podložit konkrétností při boji s prostředky protivzdušné obrany nepřítele. K tomuto úkolu je třeba vyčlenit potřebný počet jaderných náplní a domnívám se právě, že vševojskový štáb tento požadavek opomíjí.

Především pokládám za nutné osvětlit otázku prostředků protivzdušné obrany (PVO) u svazků americké armády. V současné době svazky a svazy americké polní armády nemají žádné organické prostředky PVO. Protivzdušná obrana vojsk je však řešena protiletadlovými řízeními střelami a PL dělostřelectvem, kterážto prostředky se přidělují