

K organizaci a přemístování míst velení

(VM čís. 1/1962)

Podplukovník Jaromír Langer

V soudobých podmínkách operací nabývá na významu organizátorská a řídicí práce. Velení vojskům, odpovídající situaci, která se vytvořila na bojišti, reagující pohotově na všechny změny v poměru sil a k možnostem vojsk, je jednou z podmínek úspěchu v boji a operaci.

K této problematice byl uveřejněn článek plukovníka Varvařovského.

Domnívám se, že vzhledem k důležitosti těchto otázek je vhodné připojit několik poznámek a poznatků tak, jak se nám prakticky ukázaly na TVS.

Ukazuje se nezbytným, aby místa velení byla analogická od nejnižšího stupně až na stupeň front, samozřejmě co do počtu osob a techniky, odpovídající stupni, který tvoří. Tato jednotnost se týká zejména vnitřní struktury PVS, VS a TVS.

Považuji za velmi účelné, aby velitelská stanoviště na stupni svaz a vyšší operační svaz byla tvořena **systémem kolektorů** (pracovních skupin), které by byly složeny podle funkčních určení. Tvoření těchto kolektorů je důležité z hlediska velení, spojení, ochrany a obrany, přemístování. Vzdálenosti mezi kolektory budou vycházet z podmínek terénu, z možnosti obrany těchto míst, z protiatomových hledisek a podobně.

Rozmístování takovýchto kolektorů musí vycházet ze zásady, aby jejich uspořádáním byla do maximální možné míry zvýšena součinnost mezi jednotlivými celky. Tak např. pro TVS: Oddělení plánování dopravy — automobilní oddělení — silniční oddělení atd.

Je účelné tvořit menší celky, schopné okamžitě pracovat a to i za pochodu, přestávek a také zanedlouho po přesunu na novém místě. Činnost místa velení svazu nebo vyššího operačního svazu je v současných podmínkách příliš stacionární, a trvá mnoho času po přesunu, než se vše rozmístí, naváže spojení atd.

Je nutno se zamyslet, jak dlouho bude místo velení pracovat na místě. Tak např. vzhledem k postupu vojsk, k nutnosti manévru míst velení na stupni vyššího operačního svazu se ukazuje nezbytným přemísťovat se denně. Uvažujeme-li vzdálenost

přemístění do 100 km (prakticky 120 km), to jest 4 hod. přesunu, k tomu čas na přípravu k přesunu a čas na rozmístění, dále i tu okolnost, že ve složité operační situaci se mohou vyskytnout různé ztrátové časy před zahájením i za přesunu (tzn. např. vyčkávání na rozkaz k zahájení přesunu, činnost nepřítel atd.), může přesun trvat 8—12 hodin, tj. téměř 50 % času dne.

Z tohoto závěru vyplývá řada dalších úvah:

— místa velení nutno rozmísťovat pokud možno co nejvíce podél komunikací tak, aby výjezd z prostoru rozmístění byl rychlý a bez komplikací;

— z hlediska přemísťování je nutné řešit i výstavbu jednotlivých míst velení, zejména spojovacími prostředky, polním zařízením a vhodnými typy dopravních prostředků;

— je nutné vyřešit organizační předpoklady, které by umožňovaly práci jak na novém, tak i na původním místě velení (tzn. zdvojení určitých prvků).

Z těchto hledisek vidím u TVS vyššího operačního svazu tato opatření:

— vybavit TVS štábními autobusy s přístřeky, které by byly skladné, snadno a rychle smontovatelné, vybavené osvětlovacími prostředky jak s centrálním, tak i s **místním** zdrojem energie.

Na určitý počet štábních autobusů přidělovat vleky, upravené jako pracovní, ve kterých by během přesunu byl dopravován polní materiál toho onoho kolektoru. Tím by se ušetřila nákladní auta, zkrátily by se proud vozidel na přesunu, zrychlila by se práce na novém místě. Tyto přednosti by vyvážily zdaleka nevýhodu vleku, protože na tomto stupni velení tak či onak charakter terénu musí dovolovat zajištění s vlekem. V praxi jsme toto vyzkoušeli na stupni svazku a s úspěchem;

— vybavit místo velení prakticky **dvěma** soupravami hlavních spojovacích prostředků. Spojovací materiál musí být součástí pracoviště, zejména dispečink, telefonní přístroj s určitou délkou kabelu. Rádiove stanice musí být rozmístěny tak, aby dovozovaly pracovat jak na místě, tak i při za-

řazení do proudu (a to v jednotlivých sledech, což je velmi důležité) a i za pochodu; — ke každému vozidlu určit **záložního řidiče**, který by kromě své základní povinnosti nahradil v řízení vyčerpaného řidiče, plnil i ostatní úkoly — jako pracovní jednotka v rámci kolektoru — jako jednotka ochrany a obrany — eventuálně jako spojář k instalování telefonního a dispečinkového spojení. I když se zdá neúměrné zvyšovat takto počty, relativně vyloučením ostatních pomocných jednotek by počet osob celkově klesl.

Několik poznámek z praxe k **organizaci a provádění přesunu**. I zde je nutné věnovat neustálou pozornost nácvikům. To znamená cvičit řidiče jízdy v proudech; velitele kolektorů, vozů, řidiče, spojovací a pomocný personál v řízení proudu v co nejkratších lhůtách, stanovit signály pro vyjždění jednotlivých sledů z prostoru rozmístění do pochodových sestav atp.

Vlastní přesun i dnes — v podmínkách cvičení — naráží na řadu potíží. Není dosahována potřebná rychlost proudu, přesuny trvají tudíž déle, než stanoví plán a není vždy jisto, zda nějaké to vozidlo nezabloudí. Málo pozornosti se věnuje bojovému zabezpečení.

Ukazuje se, že je-li nařízena rychlost

přesunu 30 km/hod., je nutno na volných úsecích cesty mít rychlost minimálně 50 km za hodinu. V praxi se několikrát potvrdilo, že při dobrém vedení proudu vzdálenost 120 km se překoná ne dříve než za 4 hod. za předpokladu, že v proudu jsou zařazena vozidla podobného typu (např. štábní autobusy, automobily zn. GAZ atp.).

Rovněž je velmi důležité, aby každý velitel vozu plnil odpovědně své povinnosti, připravil se na přesun, důkladně prostudoval trasu na mapě a během jízdy stále sledoval jak komunikaci, tak i osu na mapě a nespolehl se pouze na předcházející vozidlo. Dojezdy do nového prostoru musí být zvlášť dobře regulovány. Zajžděním, popojžděním a blouděním vozidel na novém místě se ztrácí dost času.

Daleko více pozornosti musíme věnovat **všestrannému zabezpečení přesunu**, přihlídneme-li k složité operační, bojové a radiální situaci na frontě. Tak např. samostatné jízdy náčelníckých vozidel (bez zajištění) po ose asi nebudou možné, rovněž nelze si představit přesun proudu bez několika motospojek, bez vybavení proudu obrněnými transportéry, bezzákluzovými děly, protiletadlovými kulomety, vyprošťovacími auty a prostředky k rychlému odstraňování zátarasů na komunikacích.

Plánování a organizace přesunů na velké vzdálenosti

(VM č. 1/1962)

Podplukovník Jaroslav Šebek

Článek je zaměřen na plánování a organizaci přesunů na velké vzdálenosti armády druhého sledu frontu převážně vlastními silami a prostředky.

Vliv na plánování, organizaci a na bezprostřední zabezpečení přesunu na velké vzdálenosti bude mít však i řada jiných složek frontu.

K základním činitelům, zabezpečujícím úspěšné zplánování i provedení přesunů na velké vzdálenosti počítáme i dobře organizovanou součinnost se všemi složkami, které se na přesunech budou bezprostředně podílet.

Bude to především operační správa frontu, která bude určovat nejen pásmo přesunu armády druhého sledu, prostor a čas jejího zasažení, ale i komunikace a důležité přechody přes horská pásma a

význačnější vodní toky a dobu, po kterou budou tyto pro přesunující se armádu vyhrazeny.

Ve vyhrazeném pásmu pro přesun armády druhého sledu frontu bude se přesunovat i řada záloh, samostatných útvarů a svazků bezprostředně podřízených frontu a dále týlové útvary. Z tohoto důvodu má zásadní význam, aby operační správa určila průběh jednotlivých silničních tahů a dobu jejich vyhrazení.

Operační správa musí zabezpečit ekonomické využití stávající komunikační sítě, která je v daném prostoru a uspokojit jak potřeby týlu, tak i přesunujících se svazků druhosledové armády. Toto centrální řízení je schopné zabezpečit přesuny i ve složitých bojových podmínkách, kdy použitím hlavně atomových zbraní bude do-