

zkumové podklady a provést topogeodetickou a meteorologickou přípravu. Štáb raketových vojsk a dělostřelectva frontu musí se zaměřit na rozdělení objektů mezi frontové a armádní prostředky a na způsob využití raketových vojsk. Na stupni frontu i armády je nutné získat podklady o cílech, určených k jaderným a případně i chemickým úderům. Raketové vojsko musí být připraveno především k napadení ZHN tankových jednotek druhých sledů a záloh, velitelská stanoviště, jejichž zničením usnadní zasazované armádě rozvíjet útok v rychlém tempu a nepříteli tím znesnadní klást účinný odpor. Nelze zde zásadně mluvit o nějakých palbách pro dělostřelectvo před čarou zasazení armády 2. sledu. Hlavním úkolem štábu dělostřelectva zasazovaných svazků bude získat zprávy o živé síle, palebných prostředcích a dělostřelectvu, které se nacházejí v dosahu hlavního dělostřelectva. K včasnému úderu je nejdůležitější pohotovost raketových jednotek. Tato je ovlivněna technickou přípravou raket, topogeodetickým a meteorologickým zabezpečením. Topogeodetická příprava za operace může být ovšem provedena jen ve zkrácené lhůtě. Pro získání potřebné úplné povětrnostní zprávy z okruhu prostoru bojového rozmístění operačně taktických raket bude nutné vyhradit lhůtu do 3 hodin.

Rovněž náčelník raketových vojsk a dělostřelectva armády musí mít zabezpečeno v manévrových fázích operace spolehlivé rádiové spojení. Velení raketovým útvarům vyžaduje, aby kromě základního spojení podle podřízenosti, bylo ještě organizováno spojení pro velení mimo podřízenost:

armáda—brigáda—oddíl—baterie,
armáda—brigáda—baterie,
armáda—oddíl—baterie a žádoucí je
armáda—baterie.

Neméně složité je rozmístění raketových vojsk a dělostřelectva v pochodové sestavě armády 2. sledu. Je nutné vysunovat raketové vojsko a dělostřelectvo, které se účastní zabezpečení tak, aby mohlo dosáhnout bojové pohotovosti do příchodu svazků (2. sledu) na čáru zasazení.

ZÁVĚREM

chci i přes nadhozené některé zásadní otázky bojového použití raketových vojsk a dělostřelectva učinit některé závěry:

K zabezpečení zasazení armády 2. sledu (má-li být provedeno s překvapením) je třeba pro získání palebné převahy nad nepřitelem provést palebnou ochranu prostředky frontu, armád 1. sledu a v konečné fázi i zasazované armády.

PT prostředky frontu a armád 1. sledu je bezpodmínečně nutné využít k udržení čáry, ze které se předpokládá zasazení, při současném zabezpečení boků armády 2. sledu.

Raketové útvary a dělostřelectvo armády a vševojskových svazků je nutné včas přesunout do předpokládaných prostorů bojového použití.

Hlavní tíhu zabezpečení zasazení ponese raketové prostředky frontu a armády 2. sledu s využitím jaderných a chemických náplní a paleb dělostřelectva.

Některé problémy strategického soustředění a rozvinutí ozbrojených sil v počátečním období války

(VM č. 3/1962)

Podplukovník Jaroslav Šebek



Autor ve své studii podrobně rozebírá podmínky, které ovlivňují úspěšné provedení strategického soustředění a rozvinutí ozbrojených sil v počátečním období války.

Opatření k zabezpečení co nejrychlejšího zasazení soustředěných sil na frontě rozdělujeme do čtyř kategorií. Do první kate-

gorie zahrnuje v podstatě všechna technická opatření, která mají za cíl zajistit nerušený přesun vojsk na čáry rozvinutí a jejich činnost na válčišti. Sem patří též silniční a železniční síť, přechody přes vodní toky a opatření na vodních tocích a zdřích.

Autor dochází ke správným závěrům,

přesto považují za účelné hlouběji objasnit některé problémy.

Jak uvádí autor, jsou to v první řadě mostní objekty, které představují limitující objekty pro provozní kapacitu daného silničního směru. Jestliže např. pro zabezpečení bojové činnosti svazků prvosledových armád bude mít rozhodující význam stavba mostů na plovoucích podporách, pak pro úspěšné přeskupení operačních a strategických sledů budou mít rozhodující význam nejen mosty stávající, které vytvářejí nejlepší podmínky k dodržení stanovené rychlosti přesunu, ale i nízkovodní mosty dřevěné, které se svými vlastnostmi co nejvíce přibližují mostním objektům stávajícím. Mostní objekty na plovoucích podporách v údobí operačních přesunů sehraji úlohu pouze mostů záložních, a to do doby, než bude zakončena stavba nízkovodních mostů dřevěných nebo polopermanentních mostů ocelových.

Tento závěr nám vyplyne i při porovnání možností tempa přesunu přes některé typy přepravišť. Tak např. umožňují-li stávající mosty přesuny v tempu 40 km i více, pak nízkovodní mosty dřevěné umožňují přesuny v tempu 30 až 40 km za hodinu, polopermanentní mosty ocelové, skládací v tempu kolem 30 km za hodinu, zatím co mosty na plovoucích podporách umožňují přesuny v tempu do 15 km za hodinu a brody dokonce v tempu do 10 km za hodinu.

Pro nerušený přesun má velký význam i citlivost jednotlivých typů přepravišť vůči účinkům atomových zbraní. Vůči vzdušnému výbuchu jsou nejméně citlivé brody a ponořené mosty. K rozrušení kovových mostů dochází v poloměru 500 m při vzdušném výbuchu atomové pumy malé ráže a v poloměru 750 m při vzdušném výbuchu atomové pumy střední ráže. K ničení nízkovodních mostů dřevěných dochází při vzdušném výbuchu atomové pumy malé ráže v poloměru 650 m, zatím co při použití atomové pumy ráže střední v poloměru kolem 1000 m. Mosty na plovoucích podporách jsou ničeny vzdušným výbuchem atomové pumy malé ráže v okruhu o poloměru 900 m a při použití atomové pumy ráže střední, v okruhu o poloměru až 1400 m. Z toho jasně vyplývá, že základním typem mostního přechodu, mimo mosty stávající, budou v první řadě nízkovodní mosty dřevěné, které nejenom umožňují plánované tempo přesunu, ale jsou i méně zranitelné. Nevýhodou je zdlouhavost jejich stavby proti mostům na plovoucích podporách. Tato je i při stavbě nízkovodních mostů dřevěných z předem připravených prvků až třikrát větší. Tento

nepříznivý poměr však ztratí na významu, jestliže si uvědomíme, že stavbu těchto mostů bude možno provádět s určitým předstihem. Dojde-li však k bezprostřední potřebě, bude použito pak mostů na plovoucích podporách, ponechaných v záloze a předstunutých do nejvíce ohrožených míst.

Úspěch přesunů operačních a strategických sledů bude záviset i na způsobu mostního zabezpečení, přičemž základní typ mostního přechodu jsou nízkovodní dřevěné mosty.

Autor správně poukazuje na to, že schopnost manévru je přímo závislá na hustotě silniční sítě. Jak na možnostech manévru se budou podílet jednotlivé druhy komunikací v konkrétních podmínkách střeďoevropského válčistě?

Tak např. porovnáme-li hustotu silniční a železniční sítě, zjistíme, že na 100 km² válčistě připadá zhruba kolem 10 km železnice, zatímco silnic je v tomto prostoru až 50 i více kilometrů. Železniční síť je vůči silniční síti v poměru 1 : 5.

Porovnáme-li pak průběh jednotlivých hlavních tahů s ohledem na možné směry bojové činnosti, pak vidíme, že počet paralelně probíhajících železničních směrů vůči směrům silničním, je zhruba v poměru 1 : 2—3.

Komunikační síť není však všude stejně hustá. Největší hustoty dosahuje v terénu rovinatém, zatím co v terénu silně členitém, zvláště pak v horách, je až o 50 % nižší. A právě v terénu členitém probíhá značně vysokým počtem tak zvaných „úzkých míst“.

Silniční síť v terénu silně členitém poskytuje značně vyšší ochranu před ničivými účinky atomových zbraní, ale silně omezuje manévry přeskupujících se vojsk.

Terén rovinatý poskytuje možnost všestranného manévru, ale pouze minimální ochranu před ničivými účinky atomových zbraní.

Proto soustředění vojsk v terénu silně členitém bude výhodné pouze za těch okolností, bude-li k dispozici dostatečně hustá silniční síť, která by zabezpečila rychlé opuštění prostoru v případě úderů zbraní hromadného ničení.

Vzhledem k požadavku mít osy s co nejmenším počtem tzv. „úzkých míst“, je výhodné přeskupovat vojska po osách probíhajících v podhůřích a po vodních předělech, které se vyznačují nejen potřebnou hustotou silniční sítě, umožňují v potřebném rozsahu manévry, poskytují určitou ochranu před ničivými účinky zbraní hromadného ničení a vyznačují se současně

i nižším počtem „úzkých míst“, poněvadž vodní toky zasahují do těchto prostorů pouze svými horními toky.

Zvláštní pozornost budeme věnovat horským pásmům, která přetínají příčné osy přesunu. Takovéto prostory tvoří totiž nejprůhodnější přirozené čáry, které nepříteli, který se bude snažit zabránit přísunu operačních a strategických sledů na válčiště, umožní s poměrně malými prostředky vytvořit těžko průjezdná přehradná pásma.

Tyto prostory se vyznačují poměrně málo rozvinutou silniční sítí, která nevyhovuje svojí provozní kapacitou, poněvadž jde zde většinou o silnice poměrně úzké s méně kvalitní konstrukcí vozovky, která je nezpůsobilá pro dlouhodobý provoz nejtěžší bojové techniky. Rovněž tak i objekty na těchto silnicích mají zpravidla nízkou únosnost. Mimo to tyto silniční směry vyznačují se řadou příkrých stoupání a klesání se zatáčkami o malých poloměrech, což podstatně ovlivní průměrné tempo přesunu, takže takové horské pásmo, které přetíná směr přesunutí operačních a strategických záloh, nutno v celém jeho rozsahu pokládat za velmi nebezpečné úzké místo.

Možnost vytvoření obtížného přehradného pásma podmiňují ještě lesní komplexy, které umožňují vytvoření rozsáhlých lesních závalů a plošných požárů.

Že se s vytvářením takových přehradných pásem při použití zbraní hromadného ničení k zabránění přísunu operačních a strategických sledů na válčiště počítá, to vyplývá z četných studií, uveřejňovaných v odborných vojenských časopisech, vydávaných armádami kapitalistických států. Právě proto těmto prostorům bychom měli věnovat zvláštní pozornost.

V těchto prostorech bude nutné nejen zkvalitnit stávající silniční síť, ale podstatně zvýšit propustnou kapacitu těchto přirozených čar tak, aby bylo možno zabezpečit nejen rychlý přesun operačních a strategických sledů, ale i tylové přesuny v potřebném rozsahu. Dále bude nutné učinit taková opatření, která zabezpečí co nejširší manévry a zabrání snadné zavalení přechodů nebo jejich uzavření plošnými požáry.

K těmto opatřením bude patřit v první řadě úprava vozovky silniční sítě k zabezpečení dvousměrného provozu (rozsíření na šířku minimálně 8 m), zpevnění konstrukce vozovky tak, aby snesla dlouhodobý provoz těžké bojové techniky, zesílit a odpovídající měrou rozšířit objekty na silnicích na únosnost 60 t, vytvořit dostatečně hustou síť rokádních cest, a to jak na přístupech k těmto přirozeným čarám, tak i na vý-

jezdech z těchto čar, zříditi další vhodné přechody v počtu, který by kryl nejen nutnou kapacitu, potřebnou jak pro přesuny operační, tak i pro přesuny tylové, ale zabezpečil i určitou zálohu přechodů, kterých by bylo možno využívat v případě vyřazení některého z přechodů používaných.

Různými úpravami podél silničních přechodů vytvořit pak takové podmínky, které by ztěžovaly jejich vyřazení závaly a souvislými lesními požáry.

Při volbě jednotlivých silničních směrů musíme mít na zřeteli nejen počet tzv. „úzkých míst“, ale i možnost okamžitého všestranného manévru.

*

Co se týče opatření na vodních tocích a zdržích, též autor hlouběji nerozvádí, ačkoli jsou to právě vodní toky, které mohou přesunujícím se operačním a strategickým sledům způsobit značné potíže.

Je známo, že zvětšováním se šířky řek klesá počet stávajících přechodů. Na středoevropském válčišti např. na řekách o průměrné šířce kolem 100 m, připadá na 100 km vodního toku 4 až 6 mostů. Vezmeme-li pak poměr mostů silničních k železničním, pak silniční mosty jsou k mostům železničním zhruba v poměru 3 : 1. Je jasné, že taková hustota nemůže uspokojivě zabezpečit nerušený přesun operačních a strategických sledů a jejich manévry v případě vyřazení některého z těchto mostů. Řídká hustota mostů přes středně široké a široké vodní toky je do určité míry vyvážena tím, že mosty mají únosnost 60 až 80 t.

Nedostatek můžeme odstranit výstavbou dalších přechodů, které by vyhovovaly potřebám též národního hospodářství, jak to autor navrhuje.

Ne vždy a všude bude však možno sladit zájmy národního hospodářství se zájmy armády. Výstavba mostů si vyžaduje nejen velké finanční náklady a velké spotřeby materiálu a pracovních sil. Proto bude třeba počítat v případě potřeby s výstavbou záložních (náhradních) mostů a k tomu vytvořit včas všechny předpoklady.

Velmi obtížnou překážkou jsou vodní toky s velkými hydrotechnickými objekty, jako např. údolní přehradny s obsahem zdrže několik desítek až set milionů m³ vody.

Ozbrojený konflikt může nastat po neočekávaném napadení nebo po bezprostředním zjištění příprav k napadení. Proto operační a strategické sledy budou přecházet takovéto vodní toky pod bezprostřední

úhrozou příválových vln, které mohou vzniknout při prolomení přehradního tělesa údolní přehradou.

Ze použití údolních přehrad k bojovým účelům není nějakou novinkou, o tom svědčí řada příkladů z druhé světové války. Jako klasický příklad uvádím kombinované prolomení skupiny údolních přehrad v prostoru Porúří v rámci operace „Trest“, kdy došlo k prolomení přehrad Möhne, Sorpe a Eder, při kterém došlo nejen k velikým ztrátám na lidských životech, ale i k narušení energetického systému.

Zpravidla se počítá, že v případě úhrozy, dojde k postupnému vypouštění přehradních zdří, a to až na minimální pracovní hladinu nebo na hladinu minimální zásoby podle toho, zda jde o přehradu, určenou k účelům energetickým nebo k zásobování vodou.

Toto vypouštění však nelze uskutečnit přes noc nebo v krátké časové lhůtě, poněvadž jednak k tomu nestačí kapacita výpustních zařízení, která je zpravidla propočtena tak, aby vypouštěnou vodou nebyly způsobeny devastace řečiště pod přehradním tělesem a dále proto, že by mohlo dojít k poškození mostních přechodů, hlavně podemletím podpor, které se nacházejí v bezprostřední blízkosti pod přehradním tělesem.

Proto plánovitě vypouštění zpravidla bude trvat několik dnů a vezmeme-li v úvahu takovou řeku, na které bude dokonce celá kaskáda takovýchto vodních děl, jejichž postupně vypouštění musí být řízeno podle předem stanoveného plánu, pak vypouštění může trvat několik týdnů.

I když dojde ke snížení obsahu vodní zdří v přehradě na minimální pracovní hladinu, není zde ještě plně odstraněna úhroza vzniku příválové vlny, poněvadž ve zdří zůstává i nadále zhruba až $\frac{1}{3}$ zdřené vody z maximálního zdržení. Vezmeme-li si jako příklad údolní přehradu, jejíž maximální obsah je kolem 300 milionů m³ vody, pak po snížení jejího obsahu na minimální pracovní hladinu zůstává zde stále ještě zdrženo kolem 100 milionů m³ vody, které za příznivých terénních podmínek pod přehradou, bude-li příválová vlna např. procházet sevřeným údolím, mohou způsobit devastaci všech mostních přechodů až do vzdálenosti několik desítek kilometrů.

Rovněž i údobí vlastního snižování vodní hladiny údolních přehrad na minimální pracovní hladinu, kdy vodní tok nabývá charakteru vodního toku silně rozvodněného s rychlostmi proudu kolem 3 m za sekundu,

je krajně nepříznivé pro stavbu mostů, hlavně pak nízkovodních mostů dřevěných, kde může dojít k podemlání podpor.

Jaká opatření bude nutno proto provést k zabezpečení přechodu operačních a strategických sledů přes vodní toky s velkými hydrotechnickými objekty?

V první řadě bude nutno do prostoru těchto vodních toků přisunout potřebné množství mostních parků, které by umožnily rychlé zřízení mostních přechodů po průchodu příválové vlny. Dále bude nutné plánovat přechod v takových místech, kde dochází již k dohasínání ničivých účinků příválové vlny nebo v horní části vodní zdře nad přehradním tělesem, kde nedojde i při náhlém prolomení přehradního tělesa k takovým výkyvům vodní hladiny, které by znemožnily vlastní přepravu.

K dalším opatřením budeme počítat dobře organizovanou hláskou službu, která by byla schopna závčas upozornit na úhrozu blížící se příválové vlny a konečně dobře organizovanou záchrannou a vyprošťovací službu.

Vedle těchto opatření nelze však v žádném případě zapomínat na protivzdušnou obranu těchto objektů.

Z uvedeného vyplývá závěr, že při zabezpečení přechodu přes vodní toky s velkými hydrotechnickými objekty musíme provést celou řadu organizačních opatření, a to se značným časovým předstihem, máme-li vyloučit zdržení přesunujících se sledů.

Dále se autor zabývá opatřeními rázu organizačního a materiálního technického a též otázkami regulační a pořádkové služby. Ve svém rozboru dochází k zajímavým závěrům, jejichž správnost konečně potvrzují některé praktické zkušenosti, které byly získány z organizace statické pořádkové služby, tak jak ji organizují silniční prapory bezprostředně podřízené náčelníkovi týlu frontu.

Jeden možný způsob, jak zabezpečit statickou regulační službu v průběhu přesunů operačních a strategických sledů, vidí autor ve využití teritoriálních orgánů na projížděném území. Toto řešení je jistě účelné, pokud však jde o území vlastního státu nebo území spřátelených států. Ovšem na území nepřítelů nebudou teritoriální orgány k dispozici. Pak si musí přesunující se operační a strategické sledy zabezpečit regulační službu samy, pokud nebudou z části využívat zájmové silnice týlu frontu, jehož pásmem se přesunují, kde na zájmových silnicích týlu je rozvinut stálý systém po-

rádkových stanovišť, který zabezpečuje trvale provoz mezi jednotlivými zásobovacími etapami.

Přesun operačních a strategických sledů po zájmových silnicích týlu frontu nelze v plném rozsahu zabezpečit, poněvadž silniční síť, po které operační či strategické sledy přesunují, bude značně rozsáhlejší, než zájmová síť týlu frontu a dále i z toho důvodu, že bude nutno vždy vyčlenit určitý minimální počet zájmových silnic k zabezpečení týlových přesunů.

Avšak vyčlenění pořádkové a regulační služby ze sestavy přesunujících se sledů na velké vzdálenosti způsobí jejich podstatné vyčerpání.

Vzhledem k tomu, že přesuny operačních a strategických sledů nejsou pouze jakousi jednorázovou akcí, bylo by účelné, tak jako je tomu u týlu armády a frontu, mít k dispozici stále pořádkové formace. Složení těchto formací by nebylo stále, nýbrž byly by vytvářeny podle potřeby a jejich složení by ovlivňoval sám charakter úkolu.

Organizace pořádkové služby, zabezpečující přesuny operačních a strategických sledů, bude mít řadu specifických zvláštností proti pořádkové službě vojskové i týlové a právě tyto zvláštnosti ovlivní složení i charakter činnosti útvarů, které budou tento úkol zabezpečovat.

Organizace velení tankovému pluku

Major Jaroslav Novotný

Ve Vojenské mysli číslo 3/1962 nás zaujal článek plk. Kulhavého „Zkušenosti z velení tankové divize“.

Sami jsme již před tímto článkem zpracovali metodiku práce štábu divize, která byla prověřena na řadě štábních nácviků a s menšími úpravami se stala nezbytným prostředkem při přípravě rozhodnutí velitele, jeho doručení k jednotkám i v průběhu velení a řízení boje.

Zkušenosti z velitelsko-štábních cvičení i části plukovních taktických cvičení ukázaly na nedostatky v práci štábu pluku, zapříčiněné zejména špatnou řídicí a organizátorskou prací jednotlivých pracovníků štábu.

Rada velitelů si tento nedostatek řešila tak, že se neopírali o odborné náčelníky a vzhledem k nedostatku času řešili a přijímali rozhodnutí sami. Je samozřejmé, že takto přijatá rozhodnutí byla jednostranná a postrádala nejen hluboké znalosti nepřitele, ale nevycházela ani z materiálních možností útvaru.

Zpracovali jsme proto metodiku práce štábu pluku, kterou jsme vyzkoušeli na několika štábních nácvicích.

Ukázalo se, že normy, stanovené pro jednotlivé části, jsou splnitelné a je možné je snížit.

*

„Velká pohyblivost vojsk, manévrový ráz bojové činnosti a časté změny situace vyžadují od velitelů a štábů, aby organizovali boj v krátké době, aby rychle pracovali, plně, pružně a nepřetržitě veleli.“ (Vševojsk-1-2, čl. 17.)

Soudobý boj vyžaduje systematicky procvičovat a slaďovat štáby, zlepšit řízení vojsk a osvojit si nejdokonalejší metody velení. Rozhodné zkrátit dobu na přípravu a vydání rozhodnutí a dovedení úkolů do vojsk.

Požadavek přijetí rozhodnutí velitele pluku v nejkratším čase a jeho dovedení do jednotek vyžaduje od štábu pluku navést pevný, promyšlený systém s využitím všech příslušníků štábu hlavně v údobí plánování a přesné rozdělení funkčních povinností v poli.

K tomu je však třeba štáb systematicky připravovat jak teoreticky, tak i prakticky at již formou štábních nácviků, dílčích letuček či velitelsko-štábních cvičení.

Pro vzájemnou zastupitelnost se osvědčila forma zařazování jednotlivých funkcionářů na jiné funkce (příklad PNŠ na NŠ, NPz apod.).

Nedostatek pohyblivých pracovišť (štábních autobusů, OT-810) vyžaduje zřídít (v krátkém čase) improvizované pracoviště při dodržení zásad rozmístění z hlediska protiato-