

Rízení operačních přesunů

(VM čís. 3/1963)

Podplukovník Jaroslav Šebek

Podplukovník Jaček se ve svém článku zabývá vážným problémem - organizací a řízením operačních přesunů.

Přesuny v průběhu operace bude nutno často měnit v důsledku změn v zámyslu, činnosti nepřítele, zejména úderů jeho jaderných zbraní. Proto budeme vytvářet takové podmínky, aby umožňovaly bez časových ztrát splnění všech úkolů stanovených přesunujícím se svazům či svazkům a zásobovacím přesunům.

Jednou z těchto podmínek je účelné a koordinované řízení a to jak operačních přesunů, tak i týlového přísunu a odsunu materiálu mezi jednotlivými týlovými etapami.

Jak závažný je tento problém, vyplývá z toho, že v týlovém prostoru frontu se může denně pohybovat zhruba 30 - 40 tisíc vozidel, z nichž minimálně 50 % bude zabezpečovat přísuny a odsuny.

Vezmeme-li pak v úvahu průměrnou provozní kapacitu jedné silnice - 3 až 6 tisíc vozidel za 24 hodiny, musíme mít v týlovém prostoru frontu 6 - 7 podélných silnic, které budeme využívat výhradně pro přísun a odsun nezbytného materiálu a techniky pro prvosledové svazy. Hlavní úlohu při zabezpečování týlového přísunu a odsunu budou pak mít automobilní cisternové útvary a svazky.

Pro ně pochopitelně budeme vyžadovat nejvyšší kvalitu silnic, abychom zabezpečili rychlý přísun potřebného materiálu.

Vycházíme-li pak z kritérií, která autor stanoví pro charakteristiku operačního přesunu (tj. že rozhodujícím činitelem je cíl, účel přesunů, jak ovlivní operaci), pak vidíme, že právě týlový přísun a odsun musíme postavit na stejnou úroveň důležitosti jako přesuny operační, poněvadž zabezpečuje v podstatě akceschopnost bojujících vojsk, včetně raketových útvarů a svazků.

Vzhledem k provozním možnostem silniční sítě na středoevropském válečném území bude nutné v operaci přesuny, přísuny a odsuny důsledně koordinovat mezi všemi zájmovými složkami.

Hlavním řídícím a koordinujícím orgánem bude operační oddělení a centrem pouze velitelské stanoviště.

To potvrzuje i zkušenost z cvičení.

Abychom však mohli stanovit podmínky účelného řízení všech přesunů, musíme mezi jednotlivými zásobovacími etapami proniknout do podstaty celého problému. Nemůžeme se omezit pouze na oblast operačních přesunů a pak stanovit závěry i pro týlové přesuny, které mají proti operačním přesunům celou řadu zvláštností.

Nedocenění významu týlového přísunu a odsunu a jeho vlivu na vlastní průběh operace nelze halit do snad nesprávně chápaných „fiktivních pojmů“.

Návrhy autora svědčí o tom, že k řešení tak závažného problému nepřistupuje po hlubokém ujasnění vlastní problematiky a charakteristikách zvláštností jednotlivých druhů přesunů, poněvadž pro zlepšení organizace a řízení přesunů navrhuje i taková opatření, která jsou právě při řízení týlových přesunů již několik let běžná a prakticky i přezkoušená.

Není např. žádnou novinkou, že operační přesuny je třeba bezpodmínečně koordinovat a řídit z jednoho centra, při čemž nepůjde zde jen o vlastní přesuny, ale o vyhrazení a stanovení jednotlivých silničních tahů.

Toto bylo již prakticky procvičováno na velitelsko-štábním cvičení, kdy do operačního oddělení na VS frontu byl trvale vyčleněn styčný orgán silničního oddělení, který měl za úkol koordinovat zájem nezbytný jak pro zabezpečení operačních přesunů, tak i týlového přísunu a odsunu.

Toto se ukázalo velmi prospěšné a nutné, poněvadž hustota silniční sítě v mnoha případech neumožňovala vždy v plném rozsahu vyhradit zvlášť silniční směry pro operační přesuny a zvlášť pro týlové přísuny a odsuny.

K úspěšné bojové činnosti bude nutné, aby tyto přesuny probíhaly souběžně.

Těžiště koordinací činnosti mezi operačním oddělením a mezi styčným orgá-

nem týlu bude pak spočívat v určení silničních tahů pro ten či onen druh přesunu a dále zejména doby, po kterou budou tyto tahy využívány pro operační přesuny.

Orgán týlu je na VS trvalým příslušníkem, poněvadž vývojem na frontě a hlavně použitím atomových zbraní bude nutné přesuny měnit a upřesňovat. Na každou novou situaci bude nutné reagovat rychle, aby nedošlo ke zmatku na silniční síti.

Operační přesuny budou v útočné operaci probíhat pouze v určitých časových údobích a na určitých směrech. Týlové přesuny a odsuny mezi jednotlivými zásobovacími etapami probíhají však nepřetržitě po celou dobu operace na celou hloubku úkolu a v podstatě v celém útočném pásmu vzhledem k rozložení základních týlových etap.

Operační přesuny budou mít při posuzování s ostatními druhy přesunů první pořadí důležitosti. Pro manévry raketových útvarů a svazků musí být vždy vytvářeny podmínky pro tzv. „zelenou ulici“. Proto v týlových přesunech a odsunech bude docházet k častým změnám a přechodům z jednoho silničního směru na druhý.

V mnoha případech se musíme dočasně spokojit s minimálním počtem přísunových cest (za každým prvoslodovým svazem 1—2), abychom zabezpečili přísun nejnútnejšího materiálu, hlavně pohonných hmot a munice. Provoz na silniční síti pro týlový přísun a odsun budou zabezpečovat silniční a silniční mostní útvary a svazky. Nelze však v žádném případě zužovat zabezpečení provozu jen na pořádkovou službu. Tato je jen část jejich vlastní činnosti.

Hlavní těžiště v zabezpečení provozu bude v zabezpečení sjízdnosti silniční sítě, aby byla dodržena plánovaná tempa přesunu. V prvé řadě půjde o odstraňování následků po atomovém napadení na silniční síti, zřizování a obnovu zničených přepravišť a zabezpečení průjezdnosti citlivými místy na silniční síti jako např. soutěskami a horskými přechody.

Pro tyto úkoly má týl silniční stavební útvary, silniční mostní útvary s různou specializací, které tvoří většinu v počtech útvarů, zabezpečujících v týlovém prostoru provoz a dále silniční provozní útvary, které řídí vlastní provoz.

Tyto útvary a svazky budou zabezpečovat v rámci svých možností a v závislosti na rozsahu ostatních úkolů spo-

jených se zabezpečením manévru týlových útvarů a zařízení i operační přesuny a to v týlových prostorech, jejichž hranice budou stanoveny rozmístěním hlavních zásobovacích etap svazů a vyšších svazů.

Tato zásada je zakotvena v ustanoveních pro činnost silničních svazků týlu.

Sít stálých pořádkových stanovišť může být při operačních přesunech na zájmové silniční síti týlu doplněna pohyblivými pořádkovými stanovišti. Tak zabezpečíme vysokou manévrovost v průběhu operačních přesunů. Za sjízdnost silniční sítě během přesunu bojových útvarů odpovídá též ženijní náčelník toho stupně, který přesun plánuje.

A právě při koordinaci všech opatření k zabezpečení operačních přesunů musí operační oddělení sehrát rozhodující úlohu tak, aby nedošlo k zbytečnému zdvojování či tříštění sil.

K ekonomickému využití silniční sítě v týlovém prostoru dává předpoklady centralizované řízení. Toto zabezpečuje Správa vojenské dopravy na podkladě rozkazu náčelníka týlu.

Úkoly správy jsou však značně rozsáhlé. Vlastní řízení provozu a zabezpečování sjízdnosti na zájmové silniční síti je jen jedním jejím úkolem.

Správa organizuje všechny druhy dopravy v týlovém prostoru - (kromě letecké), tj. dopravu automobilní, železniční a vodní. Je úzce spjata s operačním oddělením týlu a oddělením plánování dopravy a evidence materiálního zabezpečení, které upřesňuje rozsah a druh materiálu k přesunu a místa týlových etap. Mimo to správa zabezpečuje i zdravotnické odsuny mezi jednotlivými zdravotnickými etapami, které nabývají právě v soudobých bojových podmínkách značného rozsahu. Vzhledem k stálému týlovému přísunu a odsunu během celé operace a k tomu, že právě automobilní doprava představuje základ týlových přísunů a odsunů, bylo by přemístění složky pro řízení provozu na silniční síti v týlovém prostoru na VS neúčelné a ztížilo by to činnost celého týlu. Jak zkušenosti ukázaly, pro koordinaci přesunů stačí styční důstojníci týlu na VS.

Dále musíme reálně posoudit možnosti pořádkové služby pro zabezpečení operačních přesunů i týlového přísunu a odsunu. Pro informaci uvádím současné názory na využití silniční sítě v týlovém prostoru fronty.

Plně rozvineme pořádkovou službu

v **týlovém prostoru pouze na základních silnicích**, které svými technickými vlastnostmi (vozovka a objekty) zabezpečují propustnost 5—6 tisíc vozidel za 24 hodin. Na těchto silnicích zřídíme etapní stanice. Jde o silnice dvousměrné, kde konstrukce vozovky umožňuje přesun těžkých vozidel a únosnost je 40—60 t.

Mosty, které se na těchto silnicích postupně zřizují a obnovují, zřizují se jako dvousměrné o únosnosti 60 t.

Na kontrolovaných silnicích je pořádková služba rozvinuta pouze částečně. Provoz je zde zabezpečován **pohyblivými pořádkovými stanovišti**. Při dosud používané organizaci připadá na jedno pořádkové stanoviště na základní silnici úsek 15—20 km, na silnici kontrolované až 50 km. Kontrolované silnice se obnovují na výkonnost 3000 vozidel za 24 hodin, přičemž se zde zřizují mosty o únosnosti 40 až 60 tun.

Týlové útvary zabezpečují v týlovém prostoru frontu 3—4 základní silnice (v závislosti na počtu svazů v prvním sledu) a 3—4 kontrolované silnice. K přesunu svazu bude třeba vyčlenit nejméně šest silničních tahů. Proto silny a prostředky pořádkové služby týlu nejsou s to zabezpečit operační přesuny v plném rozsahu. Pořádkovou službu na osách přesunů neobsazených pořádkovými stanovišti týlu, budou muset organizovat i vševojskoví velitelé svými útvary.

Budou-li pro přesunující se vojska postačovat pouze zájmové silnice týlu, budou tyto přesuny zahrnuty do grafikonů přesunů týlových orgánů. K zabezpečení kontroly průběhu přesunů postačí, aby se vševojskové orgány rozmístily na jednotlivých rozhodujících dispečerských stanovištích (např. praporů), odkud při využití spojovacích prostředků silničních útvarů budou moci získat přehled o přesunu zhruba na silniční síti o délce kolem 300 km; obdobně lze kontrolovat operační přesuny z dispečerského stanoviště brigády. Před rozmístěním těchto orgánů předem stanovíme, která místa budou pro sledování přesunu rozhodující.

Častější a složitější situace bude, kdy operační přesuny budou probíhat zčásti na zájmové silnici týlu a zčásti na silnicích, kde pořádkovou službu si zabezpečí vševojskové jednotky. V takovém případě zabezpečíme velení kombinací velitelské sítě se sítí týlovou tak, že velitelské orgány, které budou na rozhodujících dispečerských stanovištích, budou svými spojovacími prostředky zapojeny

do velitelské sítě. Dočasně podřízení sil a prostředků týlu orgánům pro řízení operačních přesunů není účelné. Mohlo by dojít k závažnému narušení řízení provozu tím, že by došlo třeba jen dočasně k vyřazení některých článků řízení, které zabezpečují paralelně probíhající týlové přesuny.

Autor ve své studii rozebírá rovněž způsob hlášení tak, jak podle jeho domněnky se uskutečňuje z týlových přesunů. Zde nemůžeme směřovat bezprostřední řízení a usměrňování provozu **dispečerskými stanovišti s běžným velením jednotkám.**

K vlastnímu řízení provozu na zájmové silnici týlu je u silniční brigády vyčlenováno jedno dispečerské stanoviště brigády, 3 dispečerská stanoviště praporů a 9 dispečerských stanovišť rot, tj. celkem 13 dispečerských stanovišť. Zabezpečuje-li silniční brigáda provoz na silniční síti v délce 900—1300 km, pak na 1 dispečerské stanoviště připadá 70—100 km. Náčelník správy vojenské dopravy má možnost svoji stanici spojit se přímo s dispečerským stanovištěm praporu a tím snížit počet mezistupňů.

Dále se autor zmiňuje o způsobu rozdělení celého terénu k řízení přesunů. Domnívá se, že rozdělení terénu na pořádková pásma (zóny), prostory nebo rajóny je již zastaralé a patří do období pěších a hipomobilních přesunů. Je to zcela nepohybné, počítá-li se s tímto způsobem při organizaci operačních přesunů. K zabezpečení týlového přesunu a odsunu v týlovém prostoru frontu se počítá s rozdělením prostoru na **silniční zóny**, které se opět rozdělují na **silniční rajóny** a tyto opět na **silniční úseky**. V týlovém prostoru armád (mezi pohyblivými základnami a sklady svazků) mluvíme při zabezpečování provozu na zájmové silniční síti v účelné operaci pouze o silničních směrech. O silničních rajónech mluvíme pouze v období dočasného přechodu do obrany.

Rozdělení týlového prostoru frontu do silničních zón a rajónů si vynucují nejen formy zabezpečování provozu na zájmové silniční síti týlu, ale i sám charakter soudobé operace.

V soudobých podmínkách je nutné zabezpečit **trvalou sjízdnost zájmové silniční sítě** v celé týlovém prostoru frontu, tj. stanovit odpovědnost za sjízdnost silniční sítě a vytvořit co nejlepší podmínky pro zabezpečení **všestranného manévru** přesunu bez časových ztrát.

Proto v týlovém prostoru frontu mlu-

víme o silnicích základních, kontrolováných a záložních. Pro zabezpečení vlastního provozu jsou využívány především silnice základní, při snížené propustnosti základních silnic nebo k odsunutí silnice kontrolované a k zabezpečení manévru silnice záložní.

Při plánování silničního zabezpečení manévru týlových zařízení v průběhu operace dochází často k přehodnocení zájmové silniční sítě. Ze silnic záložních se mohou stát silnice kontrolované nebo i hlavní a naopak. Toto je též spojeno s manévrem pořádkových orgánů a silničních útvarů.

Velitel silniční zóny (velitel silniční brigády) nebo silničního rajónu (velitel silničního praporu) je trvale v daném prostoru. Zabezpečuje provoz na určené zájmové silniční síti a vytváří podmínky k zabezpečení všestranného manévru a nerušeného průjezdu za libovolné situace. Zřizuje objízdky citlivých míst, připravuje záložní přepraviště apod.

Domnívám se, že tímto jsem objasnil podstatu rozdělení týlového prostoru frontu z hlediska silničního zabezpečení. Význam a účel hlavních automobilních silnic se váže s další poměrně širokou problematikou a proto jej rozeberu v samostatném příspěvku.

Chci ještě objasnit způsob rozdělení týlového prostoru frontu na jednotlivé silniční zóny a silniční rajóny. Toto rozdělení bude především závislé na silách a prostředcích, které budeme mít k dispozici.

Přítom se budeme snažit maximum sil a prostředků zasadit již v samém začátku počátečního období války, kdy může dojít k nejrozsáhlejšímu rozrušení zájmové silniční sítě.

V týlovém prostoru frontu od jeho zadní hranice po čáru rozmístění pohyblivých základů armád a pravou a levou hranici budeme zřizovat podélné nebo příčné silniční zóny.

Tak v pásmu frontu můžeme zřídit postupně buď jednu příčnou nebo souběžně dvě podélné silniční zóny. Při rozvíjení podélných silničních zón budeme se snažit, aby se tyto pokud možno shodovaly s pásmem činnosti armád, i když pro zabezpečení manévru není rozhodující rozhraní mezi armádami, ale rozmístění jednotlivých týlových etap a hlavně pak sám vlastní charakter silniční sítě.

Tato okolnost se pak markantně projeví např. při zasazení další armády.

Při postupném rozvíjení silničních zón zřizují se pak v příčné zóně zpravidla silniční podélné rajóny a v silniční podélné zóně příčné silniční rajóny.

Tímto způsobem organizujeme silniční zabezpečení manévru týlových útvarů a zařízení v týlovém prostoru frontu. I ono musí sledovat základní cíl a přispět úspěšně zakončit operaci. Tomuto cíli budou v té či oné míře (podle významu a důležitosti) podřizována jednotlivá opatření.

V závěru chci podpořit myšlenky autora — „že by se neminulo cílem, kdyby s důstojníky, kteří odpovídají za plánování a řízení přesunu, bylo na toto téma organizováno cvičení“. Tento názor je jistě velmi správný a stálo by za úvahu vytvořit pro takovéto cvičení solidní základnu. Tu vidíme v konferenci, na níž bychom si ujasnili a ujednotili názory, navrhli nejúčelnější formy a metody řízení operačních přesunů a tyto pak po hlubokém propracování prověřili při navrhovaném cvičení.