

Některé problémy přesunů a pořádkové služby

Podplukovník Miroslav Nedvěd



V současné době je často zdůrazňován rostoucí význam přesunů vojsk, které budou tvořit v operacích a bojích převážnou část jejich činnosti. Přesuny již nechápeme jako činnost převážně mimo boj, ale jako nedílnou součást bojové činnosti vojsk.

Význam rychlého přesunu zvyšuje značná složitost a rychle se měnící situace na frontě, která vyžaduje co nejrychleji využít účinky vlastních jaderných úderů a uskutečnit široký manévr silami a prostředky na značné vzdálenosti ve velmi omezených časových lhůtách.

V praxi ne vždy bereme v úvahu požadavky na rychlou organizaci přesunů, poněvadž mnohdy plánujeme přesuny „jako v hlubokém týlu“. Při cvičeních (zvláště při velitelsko-štábních) někdy požadujeme, aby se celé svazky přesunuly do nového prostoru během velmi krátké doby — např. jejich vyvedení do záložního prostoru při nebezpečí radioaktivního zamoření po pozemním jaderném úderu nepřítele. V takovém případě neuvažujeme, co znamená uskutečnit tento rychlý přesun, ale chceme jen, aby se útvary divize co nejrychleji vzdálily z ohroženého prostoru a nepočítáme ani s důkladným zabezpečením tohoto přesunu. Rychlé přesuny budou však nutné ve většině případů i v průběhu operace a boje a na jejich přípravu bude minimum času.

Někdy se vyskytují názory, že soudobá bojová technika není ještě plně schopna plnit všechny požadavky pro rychlé přesuny na velké vzdálenosti, což je zdůvodňováno výsledky dosahovanými při různých cvičeních. Proto se někteří soudruzi domnívají, že soudobé požadavky na vysoká tempa přesunů i při útoku jsou nereálné. Z historie druhé světové války však víme, že v jejím prvním období se německým fašistickým vojskům podařilo dosahovat střední tempo útoku až 80—100 km/den. Rovněž Sovětská armáda ve druhé polovině Velké vlastenecké války dosahovala útočné tempo až 100 km/den a vysoké tempo útoku bylo udržováno celou řadu dní, jako např. 2. gardová tanková armáda při bojích o Varšavu postoupila do hloubky 300 km za 5 dní. Soudobé požadavky na rychlá tempa postupu a přesunů vojsk jsou tudíž reálné a naše soudobá bojová technika vytváří naopak daleko výhodnější podmínky k dosahování vyšších rychlostí při přesunech i za útoku.

Na rychlost přesunu má největší vliv kromě činnosti nepřítele, **charakter pochodové osy**, tj. relief terénu a kvalita vozovky. V posledním období se často požaduje, aby štáby při plánování přesunů určovaly rozdílné pochodové rychlosti podle charakteru pochodových os. Tento požadavek je oprávněný. Avšak požadujeme-li, aby např. štáb divize za 2 hodiny po obdržení úkolu vydal úkoly podřízeným útvarům, nemohu si představit, že bude moci příliš podrobně vyhodnocovat stav komunikací a určovat různé střední pochodové rych-

losti vojskům. Bude tudíž třeba vyjadřovat jen zásadní rozdíly při určování střední pochodové rychlosti, vzhledem k charakteru terénu a detailně určovat různé rychlosti na nižších stupních v rámci pluků.

Vyšší štáby a zvláště štáby svazů při hrubé časové kalkulaci přesunů málo zvažují celkový charakter komunikací. Zpravidla po hrubém změření celkové délky pochodových os stanoví málo reálnou dobu pro přesun. V některých případech dochází k tomu, že štáb armády při plánování přesunu např. vypočítává délku pochodové osy 260 km, štáb divize již 340 km a prakticky na tachometru vozidel je pak najeto 350–380 km. Tyto nepřesnosti mohou podstatně ovlivnit splnění stanovených úkolů.

Při výpočtu středních pochodových rychlostí zpravidla zapomináme, že vozidla musí jet 1,5–2X větší rychlostí, aby proud dosáhl určenou pochodovou rychlost.

O tom, jak pečlivě máme měřit délku pochodových os, připočítávat nutný koeficient (podle charakteru terénu) a dobu pro překonávání těžko sjízdných úseků, svědčí tento příklad:

Při hrubém výpočtu změříme celkovou osu přesunu a počítáme zhruba s rychlostí 20 km/hod. (v celkové době počítáme i zastávky). Při délce pochodové osy např. 320 km je třeba (při délce proudu 30 km):

— na vlastní přesun	16 hodin
— na vyvedení a jejich zavedení	2 hodiny
— na dojetí proudu	1,5 hodiny

Celkem 19,5–20 hodin

Rozdělíme-li si pochodovou osu na tři úseky s různými pochodovými rychlostmi, vidíme, že:

— první úsek o délce 125 km možno překonat rychlostí 25 km/hod. v době	5 hodin
— druhý úsek o délce 45 km možno překonat rychlostí 15 km/hod. v době	3 hodiny
— třetí úsek o délce 150 km možno překonat rychlostí 30 km/hod. v době	5 hodin
Celkem 13 hodin	

Při výpočtu celkové doby počítáme:

— na vlastní přesun	13 hodin
— na vyvedení a zavedení proudu	2 hodiny
— velká zastávka	4 hodiny
— tři malé zastávky	1,5 hodiny
— na dojetí proudu	1,5 hodiny
— na překonání těžko sjízdného druhého úseku s celkovou hloubkou pochodového proudu 30 km při snížené rychlosti přesunu 15 km/hod.	2 hodiny
Celkem 24 hodiny	

Zastávky se podle Polního řádu určují takto:

— malé zastávky v trvání 20—30 minut první po jedné až dvou hodinách od zahájení pochodu, další vždy po dvou hodinách jízdy,

— velké zastávky v trvání 2—4 hodin na začátku druhé poloviny celodenního pochodového výkonu.

Malé zastávky se v praxi málokdy určují ve smyslu ustanovení Polního řádu. Je třeba zvážit především vhodnost první zastávky, což je již ukázáno ve Vojské mysli čís. 1/64 (strana 19).

Bude vhodné prověřit ustanovení o zastávkách, zvláště malých, které byly určeny před více lety s ohledem na tehdejší bojovou techniku. Soudobá vozidla však nepotřebují tak časté ošetření a doplňování PHM během přesunu a ve většině případech při dosavadních cvičeních se s nimi vzhledem k situaci prakticky nepočítá. Bude proto stačit plánovat krátké zastávky po 4—5 hodinách jízdy, tj. po překonání vzdálenosti nejméně 80—100 km, která je mnohdy rozhodující i z hlediska bojové a operační situace.

Prostory krátkých zastávek bude vhodné volit nejlépe **po překonání těžko sjízdného úseku**, nebo před ním a nikoli na rovných, dobře sjízdných komunikacích, které lze využít pro rychlé přesuny.

Velké zastávky nejsou v soudobých podmínkách opodstatněné, poněvadž současná vozidla nevyžadují doplňování PHM ani po velkém přesunu na vzdálenost několika set km. Lze proto s nimi počítat jen před zasazením útvarů a svazků do boje k doplnění PHM a k nezbytným kontrolním prohlídkám.

Vzdálenosti mezi vozidly jsou určovány v závislosti na hustotě vozidel na 1 km. Dosud není plně sjednocen názor na to, zda počítat do celkové délky proudů při výpočtu hustoty vozidel na 1 km i délku vlastních vozidel (která se kalkulacně počítá 10 m) či nikoli. V praxi to totiž vypadá tak, že např. při hustotě vozidel 40 na 1 km, kdy teoreticky jsou vzdálenosti mezi vozidly 25 m (včetně délky vozidla), je praktická vzdálenost mezi vozidly 15 m.

Domnívám se, že vzdálenosti mezi vozidly se musí důsledně **určovat podle stanovené rychlosti přesunu**, což je stará zásada, podle níž je vzdálenost zpravidla číselně stejná, jako rychlost jízdy (např. při rychlosti 30 km/hod. je vzdálenost mezi vozidly 30 m, atd.).

Budeme-li do hustoty vozidel na 1 km počítat i s délkou vozidel, dojdeme k tomu, že např. při hustotě 30 vozidel na 1 km dosáhneme vzdálenosti (skutečné) mezi vozidly 25 m (přesně na ose o délce 990 m bude 29 vozidel s 28 mezerami po 25 m). Tímto způsobem bychom měli počítat hustotu vozidel jednotně u všech štábů, což by dalo reálnou představu o skutečných vzdálenostech mezi vozidly.



Chci se též vyjádřit k některým otázkám, uvedeným v článku „Ještě k přesunům“ ve VM č. 1/1964.

Na straně 19 v odstavci „Neblahý vliv zastávek“ uvádí autor příklad, který se v praxi v současné době nemůže vyskytnout, poněvadž žádný z našich štábů neplánuje např. při přesunu motostřelecké divize první krátkou zastávku společnou pro celý proud divize (o délce 125 km) po ujetí prvních 30 minut. Je totiž jasné, že při přesunech v rámci svazků nelze uskutečnit krátkou zastávku tak, jak to požaduje předpis.

Rovněž nesouhlasím s požadavkem uvedeným na straně 20: „Během celodenního přesunu nedělat ani krátké, ani dlouhé zastávky“. Je sice pravda, že „technický stav moderních vozidel dovoluje ujet 250 km bez zastávky“ (strana 20), avšak musíme přihlédnout i ke schopnostem řidičů, poněvadž při realizaci tohoto autorova požadavku bychom řidiče vyčerpali během jednoho celodenního přesunu, což by se velmi nepříznivě projevilo při dalším plnění bojových úkolů. Proto též nesouhlasím s autorem, že „dobře vycvičený řidič není unaven po jízdě 250 km“ (str. 20) a domnívám se, že řidiči tanků a obrněných transportérů s tímto nebudou rovněž souhlasit.

Na str. 21 autor navrhuje vytvářet „pružný proud“, který je „v útvaru dělen při zachování organických celků na malé proudy, nepřesahující délku 2 km“.

Rozebereme-li příklad, který autor uvádí při překonání nízkovodního mostu v šířce 500 m vidíme, že proud o délce 2 km jej bude v podstatě překonávat obdobně, jako při nynější stávající praxi. Uváděný příklad neodpovídá totiž zcela současné praxi, poněvadž nízkovodní mosty mohou být zpravidla překonávány rychlostí 10–15 km za hodinu, přičemž u kolových vozidel a obrněných transportérů mohou být zachovány stejné vzdálenosti jako při přesunu po komunikaci a u tankových proudů je nutno zvětšovat vzdálenosti mezi tanky při překonávání velkých mostů zpravidla na dvojnásobek. Kdybychom tudíž v tomto směru upravili příklad, který uvádí autor na str. 20, shledáme, že i při dosavadním způsobu „tvrdého proudu“ nebudeme nízkovodní most, dlouhý 500 m překonávat 25 hodin (při délce proudu 125 km), nýbrž jen 10–12 hodin. Kromě toho v takovýchto případech nebude pro jeden proud divize budován zpravidla jen jeden nízkovodní most, takže se přesun podstatně urychlí.

Nelze podle mého názoru porovnávat výhody či nevýhody obou způsobů uspořádání proudů takovou formou, jak to provedl autor na str. 23, kde nedodrhuje v obou případech naprosto stejné podmínky (jako je různá rychlost během přesunu i při přejíždění mostu, různý počet i různá velikost zastávek), takže závěry nejsou zcela objektivní. Autor zde ukazuje, že „čelo proudu (tj. „pružného“) přichází do rozchodiště za 10 hodin, 40 minut po zahájení přesunu; čelo téhož proudu „tvrdého“ tam dospělo za 18 hodin... záď pružného proudu dochází do rozchodiště za 19 hodin, záď tvrdého proudu za 34 hodiny, 45 minut (str. 23)“. Sjednotíme-li a upravíme-li v obou případech všechny podmínky, tj. pochodovou rychlost na 30 km/hod., zrušíme-li velkou zastávku a provedeme pouze jednu krátkou zastávku v trvání 2 hodin a stanovíme-li rychlost při přejíždění mostu 10 km/hod., vidíme, že

a) tvrdý proud překoná celkovou vzdálenost 250 km zhruba za 26–27 hodin za předpokladu:

- rychlost přesunu — 30 km/hod.
- délka proudu — 125 km
- doba přesunu čelního vozidla — 8,3 hod. (t.j. 250 km: 30 km/hod.)
- doba na dojetí hloubky proudu — 4,1 hod.
- zastávka — 2,0 hod.
- překonání mostu — 12,5 hod.
- celkem pro přesun — 26,9 hod.

b) pružný proud překoná celkovou vzdálenost 250 km zhruba za 24–25 hodin za předpokladu:

- rychlost přesunu — 30 km/hod.
- délka proudu — 186,5 km
- doba přesunu čelního vozidla — 8,3 hod.
- doba na dojetí proudu — 6,2 hod.
- zastávka — 2,0 hod.
- překonání mostu — 8,2 hod. (uvádí autor)
- celkem — 24,7 hod.

Z uvedeného příkladu je zřejmé, že jsou sice určité rozdíly v překonání větších vzdáleností při různém uspořádání jednotlivých pochodových proudů, musíme si však uvědomit, jaké jsou i nevýhody navrhovaného způsobu „pružného“ proudu.

Uspořádání formou dílčích krátkých proudů v délce do 2 km se vzdáleností mezi proudy asi 5 km by bylo velmi problematické při neočekávaném zasažení jednotek přímo z přesunu do boje z chodu. Tento způsob totiž neumožňuje přesunovat jednotky v organických celcích, což by podstatně ztížilo celý systém velení i organizaci pořádkové služby. Rovněž praktické zplánování přesunů podle navrhovaného způsobu by u štábů vyvolalo značné potíže, které by se promítaly i v praktickém řízení přesunu, zvláště při usměrňování velikostí vzdáleností mezi dílčími proudy, i když, jak autor uvádí na str. 24 „nemusíme je za přesunu uměle řídit. Zkrátí se a prodlouží automaticky podle změny rychlosti pohybu“. V praxi by toto měnění vzdáleností bylo při řízení proudů dosti složité, poněvadž konkrétní určení vzdáleností by museli jednotliví velitelé jednotek a útvarů nebo orgány pořádkové služby ovlivňovat, jelikož při vzdálenosti 2–5 km již není zabezpečena přímá viditelnost mezi proudy.

Tolik jsem chtěl poznamenat k článku, který se týkal též problematiky přesunů.



K zabezpečení vysokého tempa přesunů na velké vzdálenosti je nutno řešit i otázku řidičů. V praxi to vypadá tak, že u starších typů tanků (T-34) byl již v osádce tak zvaný náhradní řidič — spodní střelec, přestože se dříve neuvažovalo s přesuny v rozsahu, které vyžadují soudobé podmínky. Naopak soudobá technika nepočítá např. u tanku T-54 A s žádným náhradním řidičem, který musí být vycvičen z počtu osádky a zpravidla se předpokládá, že tuto funkci bude plnit velitel tanku. Zapomínáme ovšem, že nemůžeme chtít od velitele tanku, aby během přesunu řídil vozidlo a po jeho zakončení při zasažení do boje řídil boj tanku. Bude proto vhodné cvičit na tyto úkoly i další členy osádky tanků a více počítat i se zálohou řidičů tanků v rámci útvaru. U kolových vozidel a obrněných transportérů je nutno mít záložní řidiče z počtu důstojníků i poddůstojníků, kteří musí být schopni střídát organické řidiče aut a obrněných transportérů.

Pořádková služba je orgán, který pomáhá řídit přesuny vojsk, má chránit objekty a zabezpečit sjízdnost vozovek. Při organizaci pořádkové služby se dosud vychází z ustanovení návrhu předpisu pro organizaci pořádkové služby, který počítá se značně rozsáhlým aparátem a vyčleněním sil a prostředků pro splnění těchto úkolů.

Při výpočtu potřeby pořádkových jednotek se přibližně kalkuluje 1 muž na 2 km pochodové osy. K zabezpečení těchto úkolů se vyskytují návrhy na vy-

tvoření jednoho samostatného motostřeleckého pluku u armády pro organizaci pořádkové služby (který má současně plnit úkoly vševojskové zálohy a protivýsadkové obrany v rámci armády) nebo na začlenění větších pořádkových jednotek ke svazkům a útvarům.

Celá struktura organizace pořádkové služby, v níž se vychází z předpokladu, že přesunované svazky a útvary si zabezpečují pořádkovou službu svými prostředky, armáda zabezpečuje na armádních osách a orgány týlu v týlových prostorech, odpovídá situaci při skončení druhé světové války. Tato organizace nám ale nemůže zabezpečit úspěšný pohyb vojsk na bojišti v soudobé operaci.

V současné době předpokládáme, že časté změny v situaci mohou způsobit zásadní změny směrů činnosti jednotlivých svazků, takže nemůžeme spoléhat na stabilní rozdělování prostorů na pásma jednotlivých svazků a útvarů.

Podle dosavadních názorů má štáb řídit přesun svazku zpravidla z pomocného VS, které řídí zástupce velitele spolu s úzkou skupinou důstojníků štábu svazku. VS v čele s náčelníkem štábu z původního místa rozmístění řídí vyvedení vojsk po čáru východích míst a z rozchodiště usměrňuje pohyb vojsk PVS v čele s velitelem svazku.

Tomuto odpovídá celkový systém spojení, který předpokládá spojení

- mezi místy velení (Pom. VS, VS a PVS) zpravidla pomocí středních směrových stanic, nebo přes síť štábu divize,
- pomocného VS se správci pořádkových prostorů pomocí směrových stanic, nebo středních rádiových stanic,
- na regulačních čarách mezi pochodovými osami pomocí malých směrových stanic, nebo velmi krátkovlnných (VKV) rádiových stanic,
- správců pořádkových prostorů se správci pořádkových úseků s využitím malých rádiových stanic.

K zabezpečení tohoto systému spojení se zpravidla využívají rádiové stanice motostřeleckého praporu, vyčleněného do pořádkové služby v rámci svazku a část prostředků divizního spojovacího praporu.

Při tomto způsobu je vlastní předávání zpráv organizováno tak, že velitelé (do praporů a oddílů vto) při průjezdu jednotlivými regulačními čarami oznamují orgánům pořádkové služby svůj volací znak, odkud jej předají správci pořádkového prostoru a ten jej odešle na pomocné VS. Tuto síť trvale odposlouchává rádiová stanice štábu, který je tak informován o průjezdu svých jednotek.

Při této organizaci spojení jsou v provozu rádiová a směrová pojítka, takže přesun není plně utajen a kromě toho celý způsob do určité míry značně ztěžuje vzájemné předávání zpráv a zabraňuje podávání hlášení i vydávání rozkazů cestou přímé podřízenosti.

Domnívám se, že při současném značně vysokém počtu rádiových prostředků u všech jednotek a útvarů nelze důsledně trvat na zákazu rádiového provozu za přesunu jednotek. Orgány pořádkové služby stejně zabezpečují spojení pomocí rádiových a směrových stanic. Nepřítel má dostatek možností zjistit přesunující se vojska různými prostředky vzdušného průzkumu. Při cvičeních též rozehráváme zpravidla zprávy o přesunujících se útvarech a svazcích nepřítel v hloubce na základě zpráv vzdušného průzkumu, který nám téměř přesně stanoví místo, kde se nachází čelo a záď jednotlivých proudů. Kromě toho připouštíme možnost zahájit rádiový provoz za přesunu v těžkých situacích, zvláště při

napadení vojsk jadernými údery nepřítele. Kromě toho máme dostatek rádiových stanic VKV, které zabezpečují spolehlivé spojení bez velkého nebezpečí prozrazení na značné vzdálenosti.

Proto zvažme, zda je v soudobých podmínkách reálné trvat na zákazu rádiového provozu za přesunu. V současné době, kdy přesuny budeme uskutečňovat ve velmi omezených časových lhůtách, při časté změně situace, je málo reálné předem budovat dosud vžitý systém organizace pořádkové a regulační služby včetně celého systému spojení.

Linkové spojení na stupni divize není vhodné v soudobých podmínkách budovat, i když při některých cvičeních se dosud divizní linková osa buduje mezi VS divize, pomocnými VS a VS v novém prostoru po skončení přesunu. Přitom zapomínáme na možnosti nenadálých změn situace, které nám někdy vůbec nedovolí tuto předem vybudovanou divizní osu využít.

Rovněž bychom měli zvážit dosavadní názory na organizaci směrového spojení za přesunu. Toto někdy chápeme jako hlavní druh spojení pořádkové služby a vytváříme směry mezi pomocnými VS armády a divizi, popřípadě k jednotlivým správcům pořádkových prostorů z pomocného VS divize.

Přitom směrová pojítka jsou nejvíce potřebná k zabezpečení spojení při zasazování divize do boje, takže bude vhodné více využívat při přesunu VKV stanice, které nám stejně kvalitně zabezpečí spojení během přesunu. V praxi lze toto spojení realizovat přes pomocné spojovací uzly (od štábu armády k divizi) a přes systém divizních pohyblivých retranslačních míst nebo přímo s využitím sítě VKV stanic a současně počítat i se spojením stále pořádkové služby, organizované štábem frontu a zabezpečované silničními prapory.

Bude vhodné zvážit, zda v některých případech není účelnější zabezpečovat spojení za přesunu normální cestou přímé podřízenosti bez vytváření zvláštního systému spojení orgánů pořádkové služby.

Je pochopitelné, že celý systém předem vybudované pořádkové služby při náhlé změně situace a úkolu nelze plně využít. Např. při jednom divizním cvičení byla před zahájením přesunu divize na vzdálenost asi 250 km vybudována pořádková služba a po odjezdu pomocného VS (v čele se zástupcem velitele divize) byl v době vyvádění proudů na čáru výchozích míst změněn úkol divize k přesunu do jiného prostoru a po jiných pochodových osách.

Štáb divize neměl možnost předat tuto změnu na pomocné VS, protože s ním za přesunu nebylo ještě navázáno spojení. Nezbyvalo nic jiného, než na čáře výchozích míst upřesnit velitelům proudů nový úkol (pomocí směrových důstojníků, odeslaných z původního VS divize) a přesun uskutečnit bez jakékoli pořádkové služby. Spojení štáb divize zabezpečil v normálních rádiových sítích se štáby útvarů.

Tento případ může být velmi častý a proto je otázka, zda dosavadní systém organizace pořádkové služby odpovídá soudobým požadavkům.

Ve vojenské myslí č. 6/60 byl předložen návrh na organizaci pořádkové služby prostorovým systémem, obdobně, jako je organizována železniční doprava, ve které by silniční prapory armád zabezpečovaly pořádkovou službu v celém pásmu armády, což by řídilo operační odělení spolu se štábem týlu armády. Domnívám se, že tento návrh by měl být hluboce přezkoumán, poněvadž ukazuje cestu, jak nově řešit organizaci pořádkové služby.