

K násilným přechodům vodních toků

Podplukovník Vojtěch T a m b o r

Řada vojenských teoretických i odborných časopisů socialistických i kapitalistických armád dosti soustředěně řeší a diskutuje k otázkám násilných přechodů vodních toků. Tato otázka se dnes stává jednou z hlavních při velitelско-štábních cvičeních i cvičeních s vojsky. Současný vývoj dopravní i bojové techniky sleduje základní takticko-technické požadavky nejen z jejich funkce při boji na suchu, ale i při pohybu přes vodní překážky. Je tomu tak u většiny armád.

Zkušenosti z 2. světové války, vysoký rozmach současných útočných operací, nasycenost vojsk bojovou a dopravní technikou nesnižují význam vodního toku, ale naopak. Řeky jsou právě tím celkem válčiště, který nedovoluje plně a nepřetržitě používat soudobou bojovou techniku bez její úpravy nebo jiných opatření. Současné výhodné technické parametry bojové techniky (především z hlediska jejího pohybu) nebudou plně využity, pokud nebudou mít dostatečnou „volnost“ v terénu. Vodní toky brání vysoké manévrovosti a poskytují výhody obránci. Právě tyto vlastnosti řek si vynucují zvláštní opatření v organizaci i řízení útočného boje, při organizování bojové přípravy vojsk a přípravy velitelů a štábů a při vývoji nové bojové techniky. Zkušenosti ze cvičení potvrzují, že VŠC na mapách s tematikou násilného přechodu jsou lépe hodnocena než cvičení s vojsky. Je tomu tak proto, že při cvičení s vojsky každá opominutá otázka při plánování, organizování a zabezpečování je při přechodech vodního toku „nepřítelům číslo 1“. U VŠC na mapách opominuté otázky nejsou často ani postřehnuty a divize plní úkol ve všeobecně vžitém tempu jako bez přítomnosti vodních překážek, aniž si velitelé uvědomují, že každý vodní tok zpomalí tempo postupu.

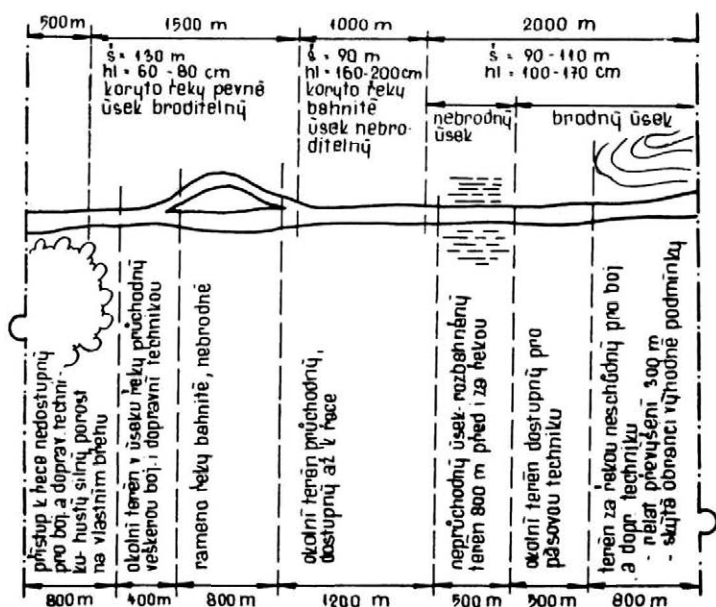
Čím více bude vodních překážek v útočném pásmu, tím nižší bude tempo i při dokonalém zabezpečení. RMNO na tento výcvikový rok znovu ukládá postupný přechod několika vodních toků za hlavní náplň ženiního zabezpečení vysokého tempa vojsk v útočných operacích. V článku rozeberu pouze ty otázky, které považuji za hlavní a zvláštní při plánování, organizaci a řízení útočného boje, specifické pro násilný přechod vodního toku, a to především směrem k vševojskovým velitelům a štábům.

CO MAJÍ ZNÁT VELITELÉ A PŘÍSLUŠNÍCI ŠTÁBŮ O CHARAKTERU VODNÍCH PŘEKÁŽEK NA PŘEDPOKLÁDANÉM VÁLČIŠTI

Vševojsk-1-1, čl. 278 hovoří: „Význam vodní překážky je daný její šířkou, hloubkou, rychlostí proudu, rázem břehů, dna a údolí, počtem vodních staveb, rázem nepřátelské obrany na ní, počasím a roční dobou.“ Tyto základní údaje

mají v souhrnu vytvořit část podkladů pro rozhodnutí při násilných přechodech řek. Důležitým objektem na řekách jsou dnes mosty a to především přes střední a široké řeky. Čím je jich více, tím je větší pravděpodobnost, že některé z nich zůstanou neporušeny. Není náhodou, že v zemích členských států NATO bylo v poslední době vybudováno značné množství mostů přes velké vodní toky. Např. na Rýně připadá na 1000 km toků 75 mostů.

Nestačí znát jen charakter toků. Přístupy, cesty, terén před řekou často neumožňují využít nejvhodnějších úseků řek (úzký profil, malá hloubka, velká rychlost proudu apod.). Typickým příkladem je přilehlý terén k řece Altmühl



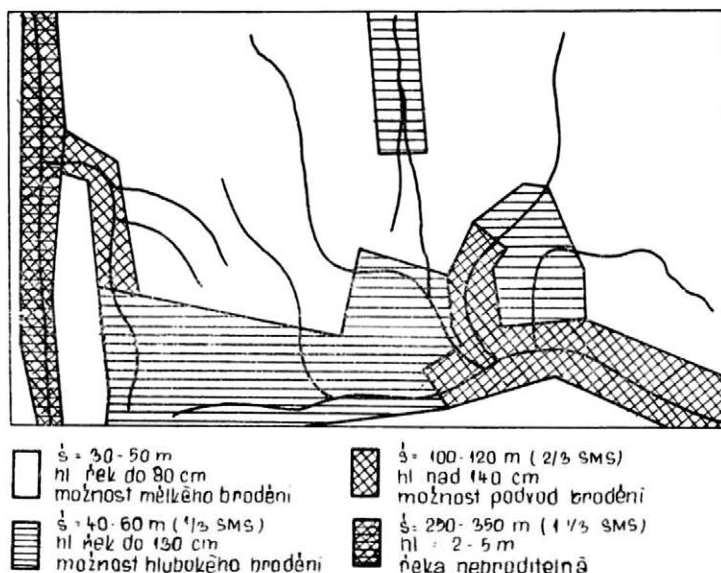
Obr. 1

v úseku Pappenheim, Kelheim a k řece Neckar v úseku Gundelsheim, Heidelberg. I schůdnost terénu a cest za vodní překážkou ovlivňuje výběr vhodných úseků. Plynulý odchod vojsk z přepravišť je podmíněn především a právě tímto terénem. Z tohoto důvodu je nutné chápat znalost vodních toků jako znalost toku a okolního terénu, v němž činnost vojsk rozhoduje o úspěšné přepravě.

Šířka i hloubka terénu před i za řekou je dána jednotlivými stupni velení a to tak, aby terén byl pokryt celou sestavou pluku či divize v souladu s potřebou vedení boje i s potřebou ochrany vojsk proti JZ. U pluků je tedy nutné znát charakter řeky s přilehlým terénem o šířce 5 km a hloubce 8—10 km, u divize podle daného pásma útoku např. o šířce 20 km a hloubce 20—25 km. Tento rozsah znalostí je především nutný na nižších stupních velení u rot, praporů a pluků. Právě tito velitelé a štáby mohou mít během bojové činnosti

eminentní potřebu znát, ve kterém úseku vyjít na řeku s rozvinutou sestavou při dodržování stanoveného tempa útoku.

Vydávat rozhodnutí jen na základě znalosti řek, jejich šířky, hloubky není dostačující. Ve vyšších štábech (armáda, front) často tato znalost postačuje. Velitelé a štáby jednotek a útvarů musí mít podrobnější znalosti. Je tedy povinností štábu divize, armády i frontu před zahájením operace a především již v míru získávat a nižším stupňům předávat rozsáhlejší zprávy než sami potřebují. V boji si velitelé a štáby tyto údaje prověří a upřesní vlastními průzkumy.



Obr. 2

Znalost stupně broditelnosti řek je prvořadá potřeba při plánování násilných přechodů. Téměř 100 % soudobé bojové techniky je schopno brodit mělkými brody. U tankových jednotek je stupeň broditelnosti v podstatě neomezen. **Vyhodnocení řek z hlediska broditelnosti je tedy prvořadý úkol.**

Jeden z činitelů, který ovlivňuje velitelské rozhodnutí při plánování násilných přechodů vodních toků, jsou i povětrnostní podmínky, které doposud neovlivňuje žádná lidská činnost. Je nutné je brát v úvahu potud, pokud jsou překážkou našeho zámyslu. Jednotlivé synoptické typy, převládající na středoevropském válečnickém území, trvají v průměru 3—7 dní, zhruba po dobu jedné útočné operace armády. Není výhodné, má-li převládající vítr směr toku, výhodnější je využívat úseků řek, které jsou kolmé ke směru větru. Toky většiny řek na předpokládaném válečnickém území mají směr jih—sever anebo sever—jih (Naab, Regnitz, část Altmühl, část Neckar, Rhein). Znat řeky z těchto pohledů musí především ty štáby, které určují pásma útoku (úseky přepravy).

Další činitel povětrnostních podmínek, který značně ovlivňuje rozhodnutí, jsou vodní srážky. Úsilí lidí i materiální zabezpečení je často několikanásobné v období vysokých vodních srážek. Řada cvičení s vojsky ukázala, že násilný přechod není ani při vynaložení maximálního úsilí uskutečnitelný v období dešťů. Často i úzké řeky jsou za těchto podmínek vážnou překážkou. Tyto činitelé zcela opomíjíme při VŠC na mapách a zdá se, že právě z těchto důvodů nejsou rozpracovány v souvislosti s násilnými přechody vodních překážek jako samostatná studie.

Zmrzlá vodní překážka také pozměňuje charakter opatření při přechodu řeky. Ledová pokrývka na jedné straně zlehčuje, na druhé straně při nedostačující síle ledu ztěžuje přechod. Aby i tyto faktory dostaly své oprávněné místo při přípravě rozhodnutí, je potřebné rozpracovat stav řek i v zimním období.

V této stati jsem rozebral, co mají znát velitelé a štáby o vodních tocích na předpokládaném válčišti z hledisek, která považují za důležitá. Tato hlediska však vyžadují zabezpečit štáby podrobnějšími zprávami a studiem o vodních tocích. Podrobnou studii řek potřebují štáby při hodnocení terénu a nepříteli i z důvodů větší racionalizace a automatizace práce. Jsem toho názoru, že při dnešních prostředcích průzkumu, kdy technika využívá k svému uplatnění i kosmických prostorů, je možné získávat o řekách podrobnější charakteristiky než je šířka a hloubka. Potřeba znalostí o řece u nižších velitelů a u vyšších štábů není v jednotlivých činitelích totožná. Bezprostřední znalost vodního toku a přilehlého terénu pomáhá především velitelům rot, praporů a pluků. Ostatní činitelé neovlivňují rozhodnutí na nižších stupních. Směr a síla větru nebo vodní srážky postihují rotu, prapor a pluk v celém pásmu činnosti, ve kterém nelze vybrat výhodnější úsek. V armádním pásmu jsou však různé povětrnostní podmínky a proto na tomto stupni už mají svoje uplatnění. Neřešil jsem hustotu a charakter řek, to je všeobecně známé a přístupné. Vodní toky na předpokládaném válčišti jsou známy konkrétně podle jednotlivých směrů. **První směr:** Regen, Naab, Regnitz, Altmühl, Wornitz, Jagst, Kocher, Neckar, Rhein; **druhý směr:** Dunaj, Isar, Amper, Lech, Rhein.

BOJOVÁ A DOPRAVNÍ TECHNIKA Z HLEDISKA NÁSILNÝCH PŘECHODŮ VODNÍCH PŘEKÁŽEK

Soudobá dopravní i bojová technika postupně nabývá potřebných vlastností ke zdolávání vodních toků a to broděním v různých hloubkách i pohybem na hladině vody. Techniku, která tyto vlastnosti nemá a nemůže je ani perspektivně dosáhnout, přepravujeme ženijními přepravními prostředky. Jejich kapacita je plně využita při přepravě druhých sledů a záloh svazků a armády. Použít ji pro první sledy pluků není účelné a často také uskutečnitelné. Odlehčené organizace praporů, vysoká manévrovost a aktivnost nepřipouštějí vézt s sebou těžké a početné soupravy. Perspektiva a vývoj směřují tedy k podstatnému zvýšení procenta obojživelné techniky především na nejnižších stupních, což umožní rotám a praporům jak po stránce organizace, tak i vybavení bojovou a dopravní technikou okamžitě po dosažení břehu zahájit samostatně přepravu.

útvár /svazek/	plovoucí v %	schopná brodit v %			přepřavit žen přepr. prostředky řeka a hl. >100cm
		do 80 cm	do 120-140cm	nad 140 cm pod vodou	
mzp	30	56,7	9,6	3,7	56,7
tp	3	54,5	29,5	13	54,5
dp	1	99	—	—	99
plo	—	100	—	—	100
žpr	12,3	85,7	2	—	85,7
spoj pr	—	100	—	—	100
ncho	20	80	—	—	80
ovr	—	89	11	—	89
tech tčl útvarů	—	98	2	—	98
mzd	16,5	70,5	9,4	3,6	70,5
td	8,7	70,1	14,6	6,6	70,1

Obr. 3

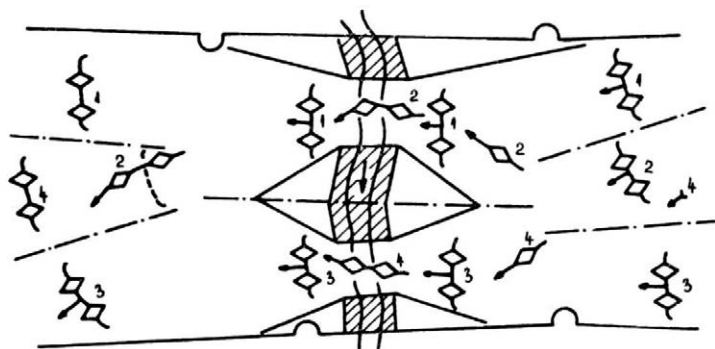
Z tabulky vyplývá, že v současné době musí ještě velké procento bojové techniky (především dopravní) při násilných přechodech přecházet ze svých směrů na přepraviště, budovaná centrálně pro svazky a armádu. Tím jsou narušeny bojové sestavy a vystaveny nepřátelským úderům jaderných zbraní. Je-li možno překonat řeku mělkým broděním (do 80 cm), je účelné využívat v maximální míře brodů a šetřit tak ženijní přepravní prostředky pro vodní překážky o větší hloubce. **Proto je důležité věnovat pozornost vyhodnocení řek na předpokládaném válčišti zejména z hlediska jejich broditelnosti.**

Dalším požadavkem je vývoj ženijních přepravních prostředků a to jak obojživelných, tak i vezených. U motostřeleckých a tankových divizí je to celkem 70 % bojové a dopravní techniky, u které nelze ani v blízké budoucnosti vyřešit obojživelnost nebo možnost hlubokého či podvodního brodění. Jde především o přepravu raketových, dělostřeleckých i jiných druhů vojsk, které dosud používají k přepravě přes nebroditelné úseky řek výhradně ženijní přepravní prostředky. Z tohoto důvodu mají tyto prostředky i v současné době rozhodující význam.

ZVLÁŠTNOSTI ORGANIZACE A ČINNOSTI VOJSK PŘI NÁSILNÉM PŘECHODU VODNÍ PŘEKÁŽKY

Při přechodu vodní překážky (i když plně organizovaném a zabezpečeném) dochází ke zpomalení postupu vojsk a k hromadění sil a prostředků na jednotlivých směrech a v prostorech. Hustota sil a prostředků oboustranně řeky dosahuje v období jejího překonávání nebezpečných hodnot z hlediska ochrany proti jaderným zbraním. Projevuje se zde zákon rovnoměrného či nerovnoměrného pohybu. Čím menší bude kapacita přepravy a pomalejší pohyb vojsk po vodě, tím větší bude zpomalení tempa (nízké okamžité tempo) a větší hustota.

Aby pohyb vojsk byl rovnoměrný, muselo by právě na řece dojít k zrychlení pohybu.



Obr. 4

Soudobé i perspektivní přepravní prostředky, i když částečně řeší zrychlení přepravy, nemohou odstranit tento jev zcela.

Útočící vojska střetnou se především na vodní překážce s nejsilnějšími silami a prostředky nepřítele, který bude plánovat poměrně velké procento jaderných úderů na přepraviště a objekty na řece. Obranu nepřítele na řece můžeme při použití dostatečného množství jaderných zbraní zdolat, řeka však zůstane překážkou pro další postup vojsk. Význam vodních překážek je tedy možné z toho pohledu postavit před význam obranných opatření.

Při plánování vlastních úderů jaderných zbraní na obranu nepřítele na řece bychom měli přihlížet i k tomu, aby svými následky neznemožňovaly rychlý odchod vlastních vojsk z přepravišť. Problém řešení násilných přechodů předpokládá

- účast všech druhů zbraní při boji o řeku a při zabezpečení jejího přechodu,
- vysokou organizovanost při navádění jednotek na řeku i vyvádění z ní,
- stanovit bojové sestavy při boji před i za řekou z hlediska přechodu sestavy přes řeku,
- zrychlit přepravu přes vodní překážku,
- vysokou zastírací a klamnou činnost.

Řešit tyto problémy znamená stanovit předem organizaci a činnost vojsk v okamžiku přechodu. Tato organizace se ale vytváří postupně s přibližováním se k vodní překážce a postupně zaniká s ukončováním přepravy.

Kromě dosavadních druhů přeprav (plavidlové, brodové, přívozové a mostní) nachází své uplatnění v současných podmínkách i přeprava vzduchem. Tento druh přepravy by značně zrychlil přechod a umožnil na odlehlejších březích řeky nejvýhodnější bojovou sestavu co do hloubky i šířky a to v nejkratším čase. I když současné prostředky jsou značně omezeny, je nutné řešit při násilných přechodech přepravu sil vzduchem.

Tím, že vojska jsou postupně nasycována obojživelnými bojovými prostředky, pozměňují jednotlivé druhy přeprav svůj význam. Jde především o plavidlovou přepravu, která se stává záležitostí nejen ženijních jednotek s omezenou kapacitou přepravních prostředků, ale především masovým druhem pře-

Operační umění a taktika

pravy. Plavidlovou přepravou se nedeformuje bojová sestava. Vyžaduje méně ženijních opatření, především úpravu břehu. Na nižších stupních do praporu v to, stává se postupně hlavním druhem přepravy. Je možné ji zřídit i v úsecích řeky s méně schůdným a částečně porostlým okolním terénem. V úseku roty je výhodné budovat jedno a v úseku praporu dvě až tři přepraviště. Plavidlové přepraviště zanikne po přechodu obojživelných prostředků a proto je organizujeme na krátkou dobu. Často bude nutné po přechodu obojživelné bojové techniky ponechat na plavidlovém přepravišti ženijní přepravní prostředky „lehké“ (gumové čluny, loďka výsadková, člun útočný s motorveslem apod.) i nadále. Tato přepraviště se úplně ruší po zřízení přívozových, případně mostových přepravišť. V období mezi zrušením plavidlových přepravišť a zřízením přívozu nebo mostu je výhodná vzdušná přeprava, především k zásobování. Rozestupy obojživelných transportérů na vodní hladině i vzdálenosti mezi přepravištěm v praporním úseku přepravy z hlediska ochrany proti JZ v omezeném úseku (2 km) není možné dodržet. Při rychlém proudu vodního toku je třeba dodržovat mezi OT rozestupy 20–30 metrů. Rozhodující je, aby na všech přepravištích praporu vyšly tyto prostředky na řeku současně.

Plavidlová přepraviště pro tankové jednotky (pokud jsou vybavená obojživelnými tanky) zřizujeme obdobným způsobem. Pro dělostřelecké jednotky a jednotky ostatních druhů vojsk (které zabezpečují přepravu a boj prvních sledů pluku) zřizujeme zpravidla přívozová a mostová přepraviště až na stupni pluk, případně část těchto sil přepravujeme na plavidlových přepravištích praporů ženijními obojživelnými přepravními prostředky (SOŽ, VOŽ, K-61, PTS-65).

Zpravidla současně s plavidlovou přepravou začíná i brodová přeprava. Soudobá dopravní i bojová technika tento druh přepravy si přímo vynucuje. Vodní toky, které skýtají možnosti této přepravy, jsou pro postup menší překážkou. Ne každá řeka a v celém toku je broditelná. Do hloubky 80 cm je možné brodit řeku téměř veškerou bojovou technikou, do hloubky 80–140 cm technikou, která je k tomu účelu zvlášť přizpůsobena. Hloubku nad 140 cm brodí zpravidla jen tanky uzpůsobené k jízdě pod vodou. Podle tohoto rozdělení z hlediska hloubky vodní překážky můžeme rozdělovat brody na mělké, hluboké a podvodní. Brodová přepraviště těchto druhů mají jednoho společného činitele — pohyb po dně koryta řeky. Charakter dna řeky bude tedy rozhodující při určování úseků vhodných k brodění. Protože průzkum i úprava brodu (úprava břehu, odtarasování řeky, vytyčení, zabezpečení brodu záchranými i vyprošťovacími prostředky) si vyžadují větší úsilí i více času než u plavidlového přepraviště, není účelné zřizovat v úseku praporu více než 1 až 2 brodová přepraviště (každé po třech brodech). U přepravy pod vodou bude zpravidla jedno přepraviště na tankový prapor. Vzdálenosti mezi brody a brodovými přepravišti určujeme podle rychlosti proudu a charakteru dna řeky. Při šířce překážky 80–120 m a rychlosti proudu 0,7–1,6 m/s stanovíme trasy jednotlivých brodů zhruba na vzdálenost 50 m. K rychlému zásahu záchraných a vyprošťovacích prostředků je nutné určit šířku brodových přepravišť do 200 m. Dodržovat vzdálenosti z hlediska ochrany proti jaderným zbraním v omezeném úseku praporu nebude možné. Tuto vzdálenost mezi jednotlivými přepravišti bude však nutné dodržovat na stupni pluk a výše. Při výhodných

podmínkách (kdy vodní překážka je v úseku pluku broditelná) je **plavidlová a brodová přeprava rozhodující pro přechod hlavních sil pluku**.

Pro dopravní a bojovou techniku pluku a divize, která není přizpůsobena k plavidlové a brodové přepravě, organizujeme přívozovou přepravu, při níž přechod přes vodní tok zprostředkují ženíjní přepravní prostředky (soulodí SMS — 40—60 t, JMS — 60 t anebo obojživelné prostředky SOŽ, VOŽ — 2,5 t, K 61 — 3 t, PTS-65 — 10 t, GSP — 52 t). Převážena technika je přepravována jako břemeno. Některé z těchto obojživelných prostředků (jako SOŽ, VOŽ a K-61) zařazujeme i na plavidlovou přepravu. Přívozová přeprava má plně uplatnění až na stupni divize, kde jsou již organicky začleněny dostatečně únosné přepravní prostředky (SMS). Pokud jsou na stupni pluk hlavní síly přepravovány plavidlovou a brodovou přepravou, stačí v úseku pluku jedno přívozové přepraviště o 3—4 přívozech (z divizních prostředků). Tuto přepravu zahajujeme zhruba po přechodu prvních sledů (30—40 min. po skončení plavidlové přepravy). Časový průběh přepravy u motostřeleckého pluku za předpokladu, že jde o řeku 80—120 m širokou, hlubokou 120—300 cm, dno řeky výhodné pro brodění a koloběh u přívozové přepravy bude trvat max. 6 min., uvádí tato tabulka:

	30'	60'	90'	120'	150'	180'	210'	240'
plav přepř								
82 ks								
brod přepř								
70+10 ks								
102 ks								
celkem u msp 250 ks bojové a dopravní techniky								

Obr. 5

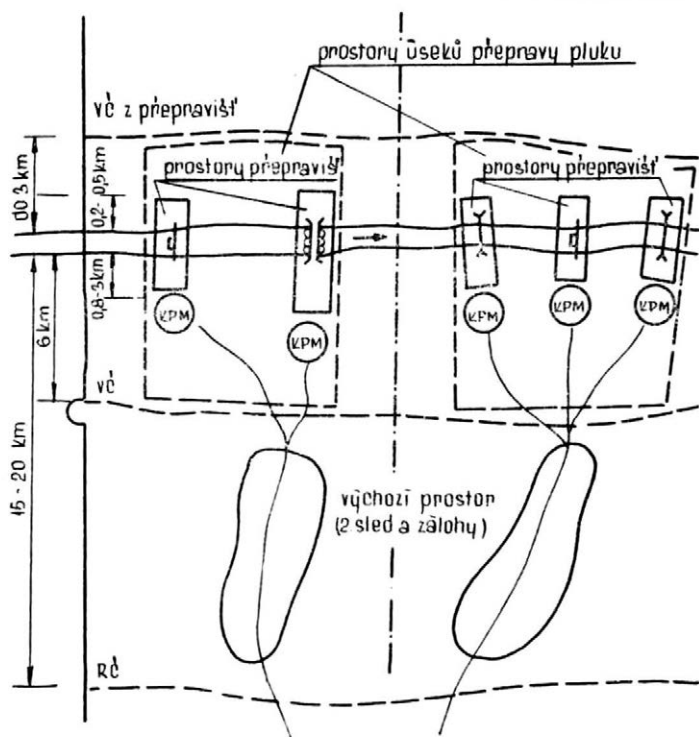
Bude-li divize posílena $\frac{1}{3}$ až $\frac{2}{3}$ SMS, může zřídit 2—3 přívozová přepraviště. Vzdálenost mezi přepravišti z hlediska ochrany proti JZ by neměla být menší než 1,5 km. Větší vzdálenosti než 3 km nevyhovují požadavku přecházet z přívozových přepravišť na mostová přepraviště. Přesun (plavba) soulodí (i když po proudu do osy mostu) na větší vzdálenosti bude vystaven nebezpečí snadného zničení (vodní miny a zátarasy, nepřátelská palba apod.). Přechod jednotlivých soulodí z přívozové přepravy do mostu si vyžaduje na přívozovém přepravišti tolik soulodí, kolik je jich zapotřebí do uzavřeného mostu. Tato potřeba odporuje požadavkům nenahustovat přepravní prostředky do jednoho prostoru.

Přeprava po mostě je druh přepravy s největší kapacitou. Organizujeme ji na mostových přepravištích, zpravidla na stupni divize, armáda a front. Přesun po mostě však vyžaduje koncentrovat síly a prostředky z velkých vzdáleností na určitý směr. Tento druh přepravy bude nepřítel nejvíc vyhledávat a ničit, protože je také nejvíc zranitelný. Už tyto faktory nedovolují organizovat mostová přepraviště (především přes střední a široké řeky) na nižších stupních velení. Kapacita mostového přepraviště je plně využita až na stupni armáda. U divize je využita jen částečně, především druhými sledy, zálohami a týlem divize. Požadované tempo útoku a šířka útočného pásma divize ukazují na potřebu dvou mostových přepravišť, což ale vyžaduje značné prostředky. Je-li jich nedostatek, má zpravidla PO nebo TVV za úkol zmocnit se jednoho mostu. Mám za to, že na středně širokých řekách anebo řekách, které jsou na důležitém směru (při dnešních prostředcích rychlého a totálního ničení objektů na řece) je tento postup získávání mostů nereálný. Chceme-li zabezpečit vysokou manévrovost a pohyb divize, není účelné včlenit do její sestavy prostředky na dva mosty. Výhodnější je zřídit v úseku divize jeden most (prostředky divize) a jeden zabezpečit předsunutými armádními silami a prostředky. Tento most je nutné mít k dispozici k přesunu záloh a týlu divize zhruba v Č + 4—5 hodin.

Nizkovodní dřevěné mosty vyžadují značné síly a mnoho času, což divize nebude moci zabezpečit. Bude to především záležitost armády a frontu.

V předešlé části jsem rozebral jednotlivé druhy přeprav a přepravišť z pohledu řeky samé. Úsek přepravy a přepraviště je ale širší pojem. Zahrnuje řadu opatření jak na hladině řeky, tak i v přilehlém terénu, v němž činnost vojsk má rozhodující vliv na úspěšný přechod. Vševojsk-1-1 ukládá [vojskům při násilném přechodu vodního toku] zřizovat a organizovat výchozí čáru, výchozí prostor, regulační čáru (RČ), kontrolní propouštěcí místo (KPM), pořádkové stanoviště (PS) a správce úseku přepravy. Kromě těchto prvků organizujeme na jednotlivých přepravištích záchrannou a vyprošťovací službu, správce přepraviště, říční stráž, pořádkovou hlídku a další prvky podle charakteru přepravy. K ucelení představy o přepravišti, pojednám v dalším o těchto organizovaných opatřeních. Při každém násilném přechodu vodního toku bude docházet k nahuštění bojových sestav, ke zpomalení tempa. Tato situace z hlediska ochrany proti JZ vyžaduje vysokou organizovanost. Jednotlivé úseky řeky budou často vyraženy z použití především pozemními údery JZ, které vytvoří ve směru toku řeky rozsáhlé radioaktivní stopy. Vojska, nahromaděná v blízkosti řek a samostatná mostová přepraviště budou cílem pro vzdušné údery jaderných zbraní. K ničení objektů na řekách se používají i různé typy atomových min a fugasů. Zvýšená ochrana vojsk na přepravišti má tedy své plné opodstatnění.

V čem hlavně spatřovat ochranu? Především v odsunutí zákonitého nahuštění bojových sestav dále od vodní překážky tím, že stanovené prostory a čáry určujeme nejméně ve vzdálenosti 5—6 km od řeky. Regulační čáry by měly být 15 km i více a výchozí čáry 6 km i více od řeky, výchozí prostory pro 2 sledy pak mezi regulační a výchozí čarou. Z tohoto hlediska řešíme i pohyb vojsk na odvráceném břehu (terénu). Prostory soustředění 2. sledů a záloh, palebná postavení a bojová rozmístění zbraní (pokud to dovolí jejich dostřel), neurčujeme blíže než 6 km od řeky. Je nutné stanovit bezpečnostní čáru i za řekou (výchozí čára z přepraviště).



Obr. 6

Zasazování 2. sledů těsně před anebo za vodním tokem by neumožnilo plně organizovat plynulost přepravy. Bude tedy účelnější stanovit čáry zasazení druhých sledů především na stupni divize a armády tak, aby regulační čáru (15—20 km od řeky) vojska překračovala v úplné rozvinuté sestavě, tj. u armády nejvýhodněji na vzdálenost 25—30 km před řekou. Při zasazování druhých sledů za řekou určujeme zhruba tutéž vzdálenost.

Zasazovat nové síly v nedostatečné hloubce před vodní překážkou nemůže mít úspěch. Tyto síly neuspějí podrobný průzkum, nebudou včas zabezpečeny přepravními prostředky a štáb nebude schopen zpracovat a předat potřebná nařízení.

Tyto názory potvrzují, že rozhodující je nejen šířka úseku přepravy a přepravišť, ale především jejich hloubka, kterou je nutné chápat jako součást úseků přepravy a přepravišť.

V jednotlivých úsecích přepravy a na přepravištích (kde činnost vojsk je podřízena především úspěšnému násilnému přechodu) usměrňujeme iniciativu velitelů a štábů především k přepravě. Neusměrněná iniciativa (jak ukazují zkušenosti ze cvičení s vojsky) může značně narušit plynulost přepravy.

Kdo má organizovat a řídit činnost vojsk při násilných přechodech? V úseku přepravy pluků správce plukovního úseku (zpravidla velitelů pluku), obdobně i v úseku praporu, kde správcem přepravního úseku je velitel praporu. Na jednotlivých přepravištích určujeme správce přepraviště. Pokud jde o přepraviště, kde hlavním prostředkem přepravy jsou přepravní ženíjní prostředky, určujeme správcem přepraviště velitele ženíjní jednotky (útvary), která tato přepraviště zřizuje. Na plavidlových přepravištích, kde jde o přepravu obojživelnými transportéry (především u praporů) je správcem přepraviště velitel přepravující se jednotky.

Několik názorů ke kontrolním propouštěcím místům (KPM) a pořádkovým stanovištím (PS) a na čem závisí jejich počet a poloha. Bude to především počet a druh přepraviště a také stupeň velení, na kterém se KPM zřizuje. KPM zpravidla nebudeme určovat pro plavidlová přepraviště, jde-li o rozvinutou sestavu rot a praporu a řeku přecházejí v této sestavě. Zde je výhodnější určit blízko řeky východiště k přepravě, ale na takovou vzdálenost, aby všechny obojživelné prostředky prvního sledu měly z východiště k řece stejné podmínky, tak aby v čase Č vycházely na řeku současně. Obdobně je tomu u brodových přepravišť, je-li řeka brodná v celém úseku.

KPM má svůj význam především na takových stupních velení, kde je nutné navádět druhé sledy, zálohy a týly na jednotlivá přepraviště. Protože k přepravě těchto prvků sestavy jsou určena přívozová a mostová přepraviště, je účelné organizovat KPM především na těchto druhých přepravištích. Kontrolním propouštěcím místem začíná vlastní prostor přepraviště. Ve větší vzdálenosti dochází nejprve k usměrňování sestav na jednotlivá přepraviště, popř. na praporeční či plukovní úseky. Na těchto vzdálenostech od řeky měla by být KPM úseku přepravy (KPM Ú). Pokud je nezřizujeme, měly by jejich funkci plnit regulační a výchozí čáry.

Kontrolní propouštěcí místa je účelné zřizovat pro každé mostové a přívozové přepraviště a někdy i pro plavidlové přepraviště. Vzdálenost těchto KPM určujeme podle pokrytosti terénu, jeho průchodnosti a v závislosti na noční nebo denní době. Zpravidla to bude mezi řekou a výchozí čarou. Při větší kapacitě bude KPM dále od řeky. Podle zkušeností a potřeby by měla být tato vzdálenost 800–3500 m; pořádková stanoviště (PS) vyplňují mezeru mezi KPM a místy odplutí. Zřizujeme je zpravidla tam, kde by mohlo dojít k vybočení z plánované trasy.

V této oblasti jsem nerozebral organizaci na jednotlivých přepravištích, i když ji považuji za výjimečně důležitou. Na samostatných přepravištích jde především o ženíjní prvky, které jsou k dispozici správci přepraviště. Tato organizace přepraviště je převážně záležitostí velitelů ženíjních čet, rot a praporů.

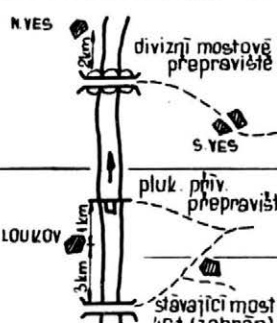
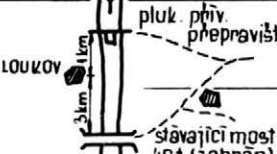
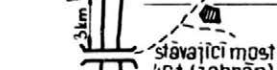
VLIV NÁSILNÝCH PŘECHODŮ NĚKOLIKA VODNÍCH PŘEKÁŽEK NA PLÁNOVÁNÍ, ŘÍZENÍ A ČINNOST ŠTÁBU PŘI VEDENÍ ÚTOČNÉ OPERACE (ÚTOČNÉHO BOJE)

Závěry z vyhodnocení stavu vodních překážek na předpokládaném středo-evropském válčišti ukazují, že divize bude překračovat denně 1–2 vodní překážky. Armáda do BÚ bude překračovat 2–3 řeky, v celé hloubce operace

5—7 řek. Z toho vyplývá, že násilné přechody řek budou ovlivňovat činnost štábů při zpracování rozhodnutí.

Plánování směrů hlavních úderů, bojové a operační sestavy, hranice útvarů a svazků, zasazení 2. sledů, jakož i zabezpečení bojové činnosti musí být sladěno se zásadami organizace přechodu vodní překážky. Během boje se tato organizace upřesňuje a postupně se vytvářejí podmínky pro přechod z chodu. Výsledkem správné organizace, velení a řízení má být dokonalá znalost velitelů všech stupňů a náčelníků druhů vojsk, jak vyjít na jednotlivá přepraviště, které síly a prostředky na kterém přepravišti přepravovat.

Hlavním dokumentem vševojskového štábu, směřujícím k tomuto cíli, je „Grafikon přepravy“. Zpracovává jej operační oddělení (skupina) za spolupráce náčelníků všech druhů vojsk. Vyhotovuje se na všech stupních velení. Určuje časový a prostorový průběh přepravy vojsk přes vodní tok a to od času Č až po přepravu tylových útvarů a zařízení vto. Grafikon přepravy by měl obsahovat současně časy, kdy vojska dosahují výchozích prostorů, popř. mají dosahovat výchozích čar. Zpracování tohoto grafikonu si vyžaduje součinnosti všech druhů vojsk, prvních i druhých sledů. Ženíjní náčelník zpravidla připraví podklady z hlediska počtů, druhů a kapacity jednotlivých přepravišť.

č. přepr.	úsek přepr.	schéma přepraviště	zahájení činnosti	kapacita	poznámka
1	11 msp		Č + 160'	povolená rychlost 40 km/hod 200 vozidel za 1 hod	
2	12 msp		Č + 40'	4. soul. SM3 (40t) koloběh 7'	bude zrušeno Č + 160'
3			Č	povolená rychlost 20 km/hod 400 voz/hod	

Obr. 7

Jednotliví náčelníci druhů vojsk zpracují své požadavky s údaji o počtu, druhu, váze bojové a dopravní techniky.

Obdobné požadavky na přepravu druhých sledů zpracují operační oddělení (skupina). Na základě podkladů ženíjního náčelníka a požadavků druhů vojsk je zpracován „Grafikon přepravy“. Pro rychlý výpočet doby potřebné k přepravě jednotek a útvarů je výhodné předem zhotovit určité kalkulační pomůcky. Obsah a forma grafikonu je známa a proto ji neuvádím.

Během boje bude rozhodující včas začlenit do bojových sestav ženíjní přepravní prostředky. Tyto jsou (z důvodu jejich ekonomického využití) po celou

poř. č.	druh techniky	počet	váha techniky t	délka proudu v km	působitná směru (požadav)	poznámka - požadavek na puřadí
1	osob. automobil ter.	44	1,5	-	12 msp	
2	automobil nákladní	11	5	1	11 msp	+5 přivěsů 3-5 t
3	automobil nákladní	41	10	2,5	12 msp	
4	tahač + skříně aut	31	10	2	11 msp	+20 přivěsů 5-10 t

Obr. 8

dobu operace) přidělovány podle potřeby jednotlivým divizím na určitou dobu. Ke sladění činnosti je nutné přidělovat přepravní prostředky svazkům nejméně 24 hod. před jejich použitím.

Velitelé a především ženijní náčelníci musí dbát, aby po skončení přepravy byly prostředky včas sejmuty z řeky a připraveny k použití na další vodní překážky. Náhradu za sejmuté mosty řeší vyšší štáby (armáda, front) svými prostředky.

Z á v ě r

Rozebral jsem některé zvláštnosti a názory na současné problémy násilných přechodů vodních překážek z pohledů ženijních náčelníků a velitelů a směrem k činnosti vševojskových velitelů a štábů. To proto, že soudobá i perspektivní bojová technika nabývá obojživelného charakteru. To, co v minulosti řešily při přechodech vodních toků výhradně ženijní jednotky a útvary, dnes při vysokých tempech (a možnostech nepřítele hromadně ničit vojska na přepravištích) musí řešit i vševojskoví velitelé a štáby. Přeprava prvních sledů (tj. plavidlová a brodová přepraviště) se stává výlučně záležitostí vševojskových velitelů. Ženijní jednotky budou řešit na řekách náročnější úkoly, které si vyžádají speciální přípravu (zřizování mostových a přívozových přepravišť).

V článku neuvádím problémy přechodu úzkých vodních překážek, jako jsou kanály různých rozměrů, i když tento problém přechází výlučně do kompetence vševojskových velitelů zejména na nejnižších stupních. Získání stávajících mostů a přepravišť PO a TVV je další kapitolou násilných přechodů, kterého se v článku nedotýkám. Zaujal jsem stanovisko k určitým problémům, jejichž vyřešení považuji za důležitou otázku při zabezpečování vysokého tempa útočné operace. Problém vidím především v dokonalé přípravě jednotek, velitelů a štábů nižších stupňů, na nichž bude spočívat hlavní tíha úkolu při násilných přechodech vodních toků.