

MOSTY KONTRA OBOJŽIVELNÍKY

Z vyhodnocení předpokládaného středoevropského válčiště vyplývá, že řeky budou významnými překážkami pro vojska především charakterem břehů a terénu na přístupech k řece a rovněž svou relativně velkou hustotou (četností výskytu). Budou vhodným pásmem k budování prvků obrany nepřítelů a přirozenou překážkou, nutící útočící vojska k určitému stupni příčného soustředování (kanalizování) a směřování na zřizovaná přepraviště.

K zabezpečení přechodu přes vodní překážky jsou vojska vybavena (z hlediska ženijně přepravního) jednak odpovídající koncepčně řešenou bojovou technikou, např. obojživelnými obrněnými transportéry a tanky, upravenými k jízdě pod vodou, a dále ženijní přepravní technikou, která je rozhodující při zřizování kapacitně nejvýkonnějších přepravišť.

KATEGORIZACE VODNÍCH PŘEKÁŽEK A ZPŮSOB JEJICH PŘEKONÁVÁNÍ

Ve vztahu k optimálním variantám zřizování jednotlivých druhů přepravišť a k optimálním koncepčním řešením odpovídající techniky pro různé druhy a stupně přepravišť je nutné vodní překážky rozdělit do několika hlavních kategorií s šířkami do 20 m, 20–60 m, 60–200 m a nad 200 m.

Stupeň obtížnosti překonávání překážky je dán nejen její šířkou, ale též jejím profilem (včetně břehů) a hloubkou vody, únosností dna a břehů, rychlostí proudu apod. (přístupy, charakter údolí či rovina, hydrometeorologické podmínky).

Po uvážení všech těchto faktorů můžeme usoudit, že bude nutné překonávat nebrodné překážky o šířce

— do 20 m zásadně přemostěním (event. s niveletou mostu pod úrovní okolního terénu) vzhledem k tomu, že pokud je překážka nebrodná, bude též neprůjezdná pro obojživelníky z důvodu buď nepříznivého profilu břehů nebo jejich malé únosnosti, což vyžaduje relativně velké úpravy ve srovnání s šířkou překážky,

— 20 až 60 m plavidlovou přepravou především na obojživelných obrněných



Obr. 1. Stupeň v úrovni vodní hladiny na regulovaném nedlážděném břehu; málo únosný břeh je zpevněn kolejovou vozovkou PMS

transportérech a hlavně mostovou přepravou s využitím mostů buď na pevných nebo na plovoucích podporách,

— 60 až 200 m všemi druhy přeprav podle taktické a operační situace,

— nad 200 m rovněž všemi druhy přeprav, avšak s omezením mostové přepravy převážně jen na noc, event. na 2—3 hodiny na jednom přepravišti ve dne buď s přechodem na přívozovou přepravu nebo s manévrem na záložní předem připravené mostové přepraviště.

Prvosledové motostřelecké jednotky a útvary mohou překonávat vodní překážky na plavidlových přepravištích obojživelnými obrněnými transportéry; 50—60 % sil a prostředků svazku se přepraví převážně po mostech.

Obojživelná plavidlová (vysádková) přeprava je sice nejpohotovější druh prvosledové přepravy, avšak jen při vhodných podmínkách výjezdů z vody.

Průměrné vodní překážky, především střední a dolní toky řek, mají v neregulovaných úsecích strmé a místy kolmé břehy,

často převýšené nad vodní hladinou. V regulovaných, zvláště však v nezpevněných úsecích při průměrném vodním stavu mají břehy v úrovni vodní hladiny obvykle 0,5—1 m vysoký stupeň (viz obr. 1), další sklon dna je většinou cca 1 : 1 s kamenným záhozem (v úseku asi 2 m) s návazností běžného říčního profilu; sklon regulovaných břehů (nad hladinou je většinou 1 : 1,5 (66 %), popřípadě 1 : 2 (50 %), zpravidla v délce několika metrů. Současné komunikační přístupy v několikametrové šíři (nepřesahující obvykle 8 m) s možností přímého vjezdu do vody i výjezdu z vody jsou většinou od sebe vzdáleny několik kilometrů (i desítek kilometrů), což tedy představuje velmi omezené podmínky ke zřizování brodových či podvodních přepravišť a obojživelných plavidlových (vysádkových) přepravišť bez podstatných úprav břehů.

Přes 95 % úseků řek předpokládaného válčiště není vhodných bez předchozích úprav břehů ke zřizování plavidlových přepravišť pro obojživelné obrněné transportéry a rovněž ne ke zřizování brodových nebo podvodních přepravišť.

ROZSAH ÚPRAV BŘEHŮ PRO PŘEPRAVIŠTĚ

V průměru je převýšení nad vodní hladinou 1 m u přirozených břehů (zhruba svislých) a minimálně 1,5 m u regulovaných břehů (se sklonem 1:1,5).

Při úpravě výjezdu v šířce 8 m (viz obr. 2 a 3) bude rozsah zemních prací pro upravovaný sklon maximálně 20 % (~ 11°) činit maximálně 20 m³ přemístěné zeminy v obou uvedených případech. Podle zkušeností způsobuje větší sklon na přepravišti provozní potíže, i když uvedený mezní sklon např. pro obojživelný obrněný transportér OT-64 je 18° (~32,5 %). Při předpokládaném výkonu zemního stroje 40–60 m³/h bude trvat úprava 1 vjezdu (či výjezdu) 20–30 minut. Za tuto dobu můžeme postavit 60t most PMS o délce 60–100 m. Odlehlý břeh bude většinou nutné v předstihu strhnout trhavými a výjezd s mostu definitivně upravit buď ručně nebo po přepravě zemního stroje na odlehlý břeh, což je možné prakticky jen v místě předchozí úpravy buď pomocí soulodí (sestaveného souběž-

ně při stavbě mostu se současným předpokladem ponechání v záloze k event. potřebě nouzového doplnění do mostu) nebo po mostě po jeho zaplutí a vykotvení do osy mostového přepraviště.

Upravené břehy bude nutné v převážné většině případů zpevnit pro most asi po úroveň hladiny, pro obojživelníky alespoň do hloubky odpovídající jejich maximálnímu ponoru, tedy nejméně do hloubky 1,5 m a do vzdálenosti asi 6 až 8 m od vodorysu (od břehu) tak, aby byl vytvořen plážovitý výjezd, nutný pro kolová obojživelná vozidla. Zpevnění je nutné jak z důvodů snížené únosnosti upraveného břehu, tak k prevenci proti jeho rozbřednutí vodou stékající s vyjíždějícího obojživelného vozidla na plavidlovém přepravišti nebo vlnami vztlutí, způsobenými jízdou vozidel po mostě na mostovém přepravišti (viz obr. 3). Ke zpevnění vřístupů k přepravištím (vjezdů a výjezdů) jsou vhodné vozovky PMS (viz obr. 2 a 3).



Obr. 2. Upravený přirozený (neregulovatelný) břeh se zpevněním výjezdové plochy s mostu vozovkami PMS



Obr. 3. Most PMS únosnosti 60 t s upravenými a zpevněnými přístupy; v rampové části mostu vlny vzduší, způsobené jízdou tanku T-54 po mostě

POROVNÁNÍ DOB KE ZŘÍZENÍ MOSTOVÝCH A PLAVIDLOVÝCH PŘEPRAVIŠŤ PRO OBOJÍVELNÉ TRANSPORTÉRY

Přes řeku o šířce asi 60 m (což je průměrná šířka řek předpokládaného válčiště) můžeme vybudovat mostové přepraviště PMS za 20–30 minut včetně základních úprav břehů; zpevněním přístupů se doba prodlouží o dalších 10–20 minut. Zřízení přepraviště až do zahájení provozu může tedy trvat celkem 30–50 minut při použití 1/4 soupravy PMS, 1 zemního stroje či vozidel s radlicí a trhavin.

Zhruba stejnou dobu bude trvat i zřízení 1 výjezdu (včetně zpevnění) pro plavidlové přepraviště obojživelných obrněných transportérů za předpokladu, že vjezd do vody nebude v řadě případů upravován; pokud jej budeme upravovat, postačí jeho šířka asi 4 m.

Rozhodující pro dobu zřízení obou druhů přepravišť jsou zemní práce na březích a zpevnění upravených ploch; samotná stavba mostů PMS, probíhající souběžně, je časově stejná nebo kratší než zemní práce a zpevnění.

Při použití dosavadního pontonového materiálu SMS bude doba ke zřízení mos-

tového přepraviště v daném případě delší o 60–90 minut ve srovnání s PMS.

Přemostění uvažované překážky soupravou PMS představuje z materiálně technického hlediska 13 aut (z toho 13 pontonových, 1 vozovkové a 2 se zabezpečujícím materiálem včetně člunů v přívěsu) a zemní stroj, tj. 14 kusů techniky.

Ke zřízení 1 výjezdové plochy pro obojživelné plavidlové přepraviště je potřeba 1 zemní stroj, 1 vozidlo s materiálem ke zpevnění a 2 pontonová auta k dopravě 40t přívozového soulodí PMS k přepravě techniky přes vodu na odlehlý břeh.

Potřeba kusů techniky je tedy v tomto případě v poměru 3,5:1 v neprospěch mostového přepraviště PMS.

Při vyrovnání poměru kusů techniky 1:1 (14 ks pro most:6 zemních strojů s 6 auty s materiálem ke zpevnění a 2 pontonová auta pro 40t soulodí k zabezpečení prací při zřizování plavidlového přepraviště) můžeme vybudovat 4–6 výjezdových ploch obojživelného plavidlové-

ho přepraviště za stejnou dobu jako zřízení mostového přepraviště PMS (v závislosti na přepravě zemních strojů přívozovým soulodím na odlehlý břeh). Další výjezdy (v návaznosti na první) můžeme již zřizovat ve zkrácených cyklech 20–30 minut (popř. i méně), což představuje za 1 hodinu od zahájení prací asi 10–12 výjezdových ploch pro obojživelníky a celkem asi 16–24 výjezdových ploch do hodiny od zahájení úspěšné přepravy na prvních upravených místech přepraviště.

Ve srovnávání s přepravní kapacitou mostu PMS, která představuje 600–800 vozidel/h, může se v ideálním případě přepravit na 1 upraveném místě pravidlového přepraviště asi 40–60 obojživelných transportérů za hodinu, na 6 upravených místech (při jednotkovém poměru techniky ke zřízení přepravišť 240–360 obojživelníků za hodinu a při dalším souběžném upravení míst pro palivovou pře-

Přestože jsou uvedené podmínky pro obojživelníky zvýhodněné a provoz zidealizován, bude kapacita mostu v daném případě minimálně stejná až dvojnásobná v porovnání s plavidlovým přepravištěm pro obojživelníky.

Počet výkonných zemních strojů a úměrné množství normalizovaného materiálu ke zpevňování terénu k vyrovnání jednotkového poměru s materiálem PMS u ženijních útvarů však zatím není, což má nepříznivý vliv na podstatné snížení kapacit pravidlových obojživelných přepravišť; poměr kapacit se tím zvýší ve prospěch mostů, jejichž další výhodou je únosnost, umožňující přepravu prakticky všech typů břemen.

**MATERIÁLNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY KE STAVBĚ PONTONOVÉHO MOSTU
A ZŘIZOVÁNÍ PLAVIDLOVÝCH PŘEPRAVIŠŤ PRO OBOŽIVELNÍKY
NA STUPNI SVAZKU**

Swazek může postavit z organického materiálu PMS 2 mosty únosnosti 60 t po 65 m, což odpovídá průměrné šířce řek předpokládaného válčiště.

K zemním pracím může svazek použít asi 6 zemních strojů. S tanky s radlicemi BTU nemůžeme pro úpravu břehů v podstatě počítat, poněvadž pokud by se i dostaly na druhý břeh dřive než obojživelníky, budou plnit další bojový úkol.

Za jednu hodinu provozu můžeme přepravit po dvou mostech PMS 1200—1600 kusů techniky. Na přívozovém přepravišti s postupným upravením 16—24 výjezdových ploch, by bylo možné přepravit 360 až 720 obojživelných transporterů na zcela únosných březích, které by nepotřebovaly po úpravě zpevnění. Průměrný poměr přepravních kapacit by v tomto případě byl asi 2,5:1 ve prospěch mostů PMS. Skutečnost je však taková, že pokud se usku- teční zemní práce na březích, rozhrědnou první vyjíždějící vozidla plochu upraveného výjezdu natolik, že vyloučí další vy- jíždění obojživelníků vzhledem k jejich uvážutí většinou již v pásmu říčního vodovrusu.

Ke zpevnění 1 výjezdové plochy bude třeba poloviny až celé pokládky vozovkového automobilu PMS (10–20 bm vozovky v celkové šířce cca 5,2 m); vozovky bude totiž nutné položit nejen na břeh, ale i do vody tak, aby na ně obojživelníky najížděly přímo z plavby. U svazku jsou však

jen 2 vozidla vozovek PMS, což postačí ke zpevnění 2—4 výjezdů, tzn. že vozovky PMS postačí krýt jen přístupy (výjezdy) k mostovým přepravištím PMS.

Není-li dostatek vhodného normovaného materiálu ke zpevnění výjezdových ploch plavidlových přepravišť, přichází pak již v úvahu jen improvizace, která však je zdoluhavá, nespolehlivá a potřebuje mimoto zabezpečit dopravu předem připravených prvků auty. Vozidla k dopravě improvizovaných prvků ke zpevnování však motostřelecké útvary a jednotky nemají, ani normovaný materiál s vozidly (zřejmě se tedy ke zpevnování výjezdů pro obojživelníky příliš nepočítá).

Charakter břehů a říční profily řek předpokládaného válčiště vytvářejí tedy za průměrných hydrometeorologických podmínek velmi nepříznivou situaci ke zřizování plavidlových přepravišť obojživelných obrněných transportérů.

I když obojživelníky vjedou na vodní hladinu obvykle bez potřeby úprav vlastního břehu, nevjdou ve většině případů z vody bez zemních úprav a zpevnění odlehlého břehu. Zemní stroje k zemním úpravám břehů sice u vojsk jsou (v minimálním množství), avšak kromě vozovek organicky začleněných u PMS, není u vojsk organický materiál ke zpevňování neúnosného, málo únosného a rozbředlého terénu [který bude na upravených výjezdech z vody v převážné většině případů].

Přechod vodní překážky obojživelnými transportéry na široké frontě bude tedy v převážné většině případů velmi obtížný.

Tato nepříznivá skutečnost není jen nepodložené tvrzení. Výjezdy z řeky k násilnému přechodu útvarů v rámci plánovaných cvičení upravují se na předem vybraných vhodných místech často s několika denním předstihem. Pásmo svazku však bude v bojové situaci jednoznačně a vodní překážky bude nutné překonávat bez narušení tempa útočné činnosti.

Bude-li situace na střední vodní překážce taková, že již bude možné upravovat výjezdy pro obojživelníky, pak budou i podmínky ke zřízení mostového přepraviště.

Z důvodů přepravní kapacity (viz porovnání z předcházejícího statě) bude tedy rozhodně výhodnější postavit 60 t pontonový most PMS, umožňující dvouprúdový provoz (pro břemena do 30 t), než upravovat břehy k výjezdům plavidlových přepravišť, a to i za cenu, že se po mostě přepraví též obojživelníky.

POROVNÁNÍ ZRANITELNOSTI PLAVIDLOVÝCH A MOSTOVÝCH PŘEPRAVIŠŤ Z HLEDISKA OPZH A NEPŘÁTELSKÉHO NAPADENÍ KLASICKÝMI BOJOVÝMI PROSTŘEDKY

Při násilném přechodu středně široké vodní překážky (50—200 m) svazkem s třemi pluky v prvním sledu můžeme počítat (v souladu s předpisem Vševojsk-2-3), že v úseku násilného přechodu mostotelečského svazku o šířce do 20 km bude zřízeno minimálně

— 4 až 6 plavidlových přepravišť (pro obojživelné transportéry), z nichž by každé mělo mít 8—10 sosehlivých výjezdů z vody, což představuje v úseku násilného přechodu svazku 30—60 výjezdů z řeky,

— 4 brodová či podvodní přepraviště, tzn. 1 přepraviště pro každý prvosledový tankový prapor, po 1 brodu (o šířce 20 až 40 m) pro každou tankovou rotu, což představuje dalších minimálně 12 výjezdů z vody o 3—5krát větší šířce než výjezdy na plavidlových přepravištích,

— 1 až 3 přívozová přepraviště,

— 2 mostová přepraviště.

Počet plavidlových přepravišť bude tedy minimálně 2—3násobný ve srovnání s mostovými přepravišti.

Vzájemná vzdálenost plavidlových přepravišť bude v průměru 3—5 km, mostových přepravišť asi 10 km.

Rozptýlení vojsk při přepravě na plavidlových přepravištích je na řece mini-

Progresivní parametry pontonové mossové soupravy PMS dávají v současné situaci možnost zřizovat kapacitně nejvýkonnější přepraviště — mostové přepraviště — na řekách co nejdříve a v řadě případů i místo obojživelných plavidlových přepravišť.

Mostová přeprava je v současné době, kdy byly podstatně zkvalitněny její parametry, neefektivnější způsob přeprav a zpravidla může s předstihem nahradit obojživelnou plavidlovou přepravu; přesto však zůstává význam plavidlové přepravy obojživelných transportérů zvláště pro dočasně vzniklé vhodné říční podmínky, které mohou (vedle vhodných říčních úseků) nastat v extréměch vodní hladiny, nař. na plochých říčních profilech při nízkém vodním stavu a na regulovaných tocích při vysokém vodním stavu, kdy obojživelník naindždí z plavby přímo na zpevněnou navigaci u jejího vrcholu (zkrácený pevný výjezd).

Specifickou problematikou je otázka ženijní obojživelné přepravní techniky.

málně 2—3krát větší ve srovnání s mostovými přepravišti, což má význam pro prvosledovou přepravu, která bude obvykle v dosahu taktických raket nepřítel.

Bude-li v úseku násilného přechodu svazku 11—15 různých přepravišť, bude jejich vzájemná vzdálenost průměrně 1,3 až 2 km. Při předpokládaném poloměru ničení 1—1,5 km (jadernou náloží střední ráže), mohou být jednotlivým jaderným úderem (zásahem) vyřazena 1—3 přepraviště, tzn. 10—20 % přepravišť.

Ke zničení všech přepravišť v úseku násilného přechodu svazku by tedy bylo třeba 7—10 středních jaderných náloží (v závislosti na kilotonáži).

Při nedostatečném nepřátelském průzkumu je tedy k napadení úseku násilného přechodu svazku jednotlivým jaderným úderem střední ráže téměř stoprocentní jistota zasažení alespoň jednoho přepraviště; pravděpodobnost zasažení plavidlového přepraviště je asi 50 % a mostového přepraviště jen asi 20—30 %.

Při plném cílovém zásahu mostového přepraviště jadernou náloží střední ráže za předpokladu poloměru ničení 1 km, bude kromě vlastního přepraviště zničeno celkem 40—55 vozidel (na přilehlých pří-

jezdových a odjezdových komunikací), event. 60—80 vozidel při poloměru ničení 1,5 km.

Při plném zásahu plavidlového přepraviště s 10 výjezdy z vody (včetně přístupů) bude zničeno asi 30—45 vozidel při předpokládaném poloměru ničení 2 km (popř. asi 45—60 vozidel při poloměru ničení 1,5 km).

ZÁVISLOST ZŘIZOVÁNÍ PŘEPRAVIŠŤ NA TAKTICKÉ SITUACI

V přímém dotyku s nepřítelem budou první motostřelecké sledy překonávat vodní překážky z chodu na plavidlových přepravištích vzhledem k jejich nižší zranitelnosti.

Po ovládnutí předmostí a mimo přímý dostřel nepřátelské kulometné palby bude možné zřizovat mostové přepraviště.

V převážné většině úseků řek obojživelníky sice vjedou na vodní hladinu bez úprav břehů, avšak nebudou schopny vyjet na odlehlý břeh a vést další bojovou činnost. Upravovat a zpevňovat břeh pod nepřátelskou palbou nebude možné. Motostřelecké jednotky budou v takovém případě tedy nuceny opustit obojživelné transportéry a nechat je na vodě; další útočnou činnost budou muset rozvíjet klasickým způsobem. Teprve po ovládnutí předmostí bude možné upravit břehy pro dočasný výjezd či vyproštění obojživelníků na odlehlý břeh. Souběžně však již budou podmínky ke stavbě mostu. Je tedy otázka, zda je vůbec účelné vyjždět s obojživelníky na vodu, nejsou-li podmínky k výjezdu.

Rozhodně bude účelnější na průměrně širokých překážkách (~60 m) se strmými či stupňovitými břehy plavidlová přeprava prvosledových jednotek na modernizovaných ženíjních plavidlech (např. nafukovací vylehčené čluny vedené přímo na obojživelných transportérech) a okamžitě po ovládnutí předmostí zřídí pohotově

Možné ztráty bojové techniky a sil na zasaženém mostovém přepravišti jsou asi o 30 % vyšší (při jaderném napadení) než na plavidlovém přepravišti obojživelných transportérů.

Při leteckém napadení či napadení klasicími palebnými prostředky je mostové přepraviště podstatně zranitelnější než přepraviště plavidlové.

mostovou přepravu; obojživelné transportéry dvěma souběžnými proudy přepravit po mostě k co nejrychlejšímu dostižení útočících motostřeleckých jednotek. Přeprava po mostě bude rychlejší než úprava výjezdů pro obojživelníky z vody.

Jiná možná varianta, jak vytvořit předmostí ke zřízení mostového přepraviště, je likvidovat palby a živou sílu nepřítele na odlehlém břehu vzdušným jaderným úderem v předstihu před zahájením přepravy.

Další varianta je ovládnout předmostí taktickým vzdušným výsadkem.

Obě alternativy vytvářejí podmínky ke zřízení mostového přepraviště přímo bez předchozího zřizování obojživelných plavidlových přepravišť.

Nepříznivé říční podmínky z hlediska nesjízdnosti odlehlých břehů na jedné straně a progresivními parametry mostových souprav na straně druhé vytvářejí situaci vhodnou k maximálnímu uplatnění mostových přepravišť, avšak v závislosti na vzniklé taktické situaci.

Zřizování pontonových mostových přepravišť předpokládá v podmínkách ZHN včasný a pohotovostní manévr mostem na vodní překážce, event. v některých případech (zvláště na širokých řekách) včasný přechod z mostové soupravy na přívozovou a později zpět na původní či záložní (záměnnou) mostovou soupravu.

ZVÝŠENÝ VÝZNAM MOSTŮ VE SROVNÁNÍ S OBOJŽIVELNÝMI TRANSPORTÉRY

Moderní mosty a mostové soupravy umožňují zřizovat přemostění a mostová přepraviště ve velmi krátkých časových termínech s minimálními službami.

Z jednotlivých druhů přepravišť dominují na nebrodných překážkách o šířce do 20 m mosty (mostní tanky, mostní automobily).

Pontonová mostová souprava PMS umožňuje organizovat výkonnou mostovou přepravu na většině úseků řek s předstihem před plavidlovou přepravou obojživelných

transportérů na široké frontě za předpokladu předchozího umlčení nepřátelských paleb a ovládnutí předmostí [jaderný úder, taktický vzdušný výsadek]. V řadě případů se budou obojživelníky prvosledových útvarů přepravovat po mostech i na středně širokých řekách. Únosnost mostů vyhovuje k přepravě prakticky všech druhů a typů břemen, což je spolu s nejvyšší provozní kapacitou řad na první místo mezi přepravišti. Mostové přepraviště má však z taktického hlediska urči-

tý nedostatek; je totiž zranitelnější než plavidlové přepraviště, což je způsobeno příčným soustředováním (kanalizováním) jednotek do místa mostového přepraviště. Proto bude nutné **preventivně uskutečňovat ve stanovených časových intervalech pohotový rokadní manévr mostem na záložní (záměnné) mostové přepraviště, popřípadě organizovat včasný přechod z mostové na přívozovou přepravu a naopak.**

Oba druhy přeprav, jak mostová, tak plavidlová na obojživelných transportérech, mají své odpovídající místo v závislosti na konkrétní taktické situaci.

Avšak ani současné „zobojživelnění“ prvosledových jednotek a útvarů samo o sobě v převážné většině případů nezaručuje předpokládanou suverénní (snad-

nou) realizaci násilných přechodů vodních překážek na široké frontě využitím obojživelných obrněných transportérů.

Nepříznivý charakter běhů vodních překážek, znesnadňující přímý výjezd obojživelníků z vody, vyžaduje odpovídající řešení provozuschopnosti plavidlových přepravišť pro obojživelné transportéry.

Je žádoucí dosáhnout obdobné provozně technické progresivity u plavidlových obojživelných přepravišť jako u současných přepravišť mostových.

Z celkového porovnání mostových a plavidlových obojživelných přepravišť vyplývá, že **význam mostových přepravišť při zabezpečování manévru vojsk vzrostl** vzhledem k progresivitě takticko-technických parametrů mostových souprav a speciálních mostů.

Z á v ě r

Článek naznačuje problematiku, kterou je nutné řešit komplexně k dosažení optimálního zabezpečení přechodu přes vodní překážky v soudobých podmínkách útočného boje.

Některé dílčí otázky bude vhodné řešit koncepčně, některé materiálně technicky, jiné organizačně.

Kombinací ve využití obojživelníků a mostových souprav je možné podrobněji ověřit a vyhodnotit ve výcvikových podmínkách maximálně přiblížených podmínkám bojovým.

Účinnou akcí by bylo prověřit přejezd obojživelníků přes vodní překážky v několika zvolených pásmech 10 km širokých, navedených na rozhodující směry předpokládané bojové činnosti, se souběžným porovnáním s mosty a mostovými soupravami.