

PŘESUN V HORSKÉM A ZALESNĚNÉM TERÉNU

Při realizaci přesunů na našem území a především na území Slovenské socialistické republiky nevyhne se horskému a zalesněnému terénu.

Horský a zalesněný terén má vliv na dosažení průměrné rychlosti, která je nižší a tím i podstatně snižuje celodenní pochodový výkon. Klade zvýšené požadavky na organizování pořádkové služby, především při regulaci pohybu při přechodu úzkými údolními, průsmyky a při přechodu přes horské řeky.

Svazky a útvary se rozmísťují v horském a zalesněném terénu zpravidla na větším prostoru, než stanovi naše řady. To má za následek, že vyvádění útvarů a svazků na stanovené směry předpokládá činnosti si vyžádá více času.

Štáb svazku musí vynaložit maximální úsilí k včasnému doručení předběžných bojových nařízení a bojových rozkazů. K tomu využívá nejméně dvou způsobů, a to technickými prostředky (linkového, radioreléového, VKV rádiového spojení) a pohyblivými pojiťky (styčnými důstojníky na motorových vozidlech, popřípadě vrtulnicích).

Pro přesuny v horském a zalesněném terénu bude mít velitel i štáb k dispozici maximálně dvě osy, ne dosti výkonné, s minimální možností objížděk a s maximální možností snadného zatarasování jednak činností nepřítelů (diverzní skupiny, letectvo apod.), a jednak vlastní nepříznivou technikou.

Musí počítat s tím, že rychlost pohybu

vojsk při překonávání příkrých stoupání a na jiných těžko sjízdných úsecích se bude snižovat a vzdálenosti mezi vozidly se budou zvětšovat, aby byl zajištěn bezpečný pohyb.

Dále musí velitel i štáb vzít v úvahu psychické a fyzické schopnosti řidičů, jejichž vycvičenost, schopnost řízení a velení.

Při cvičeních ve Slovenském Rudohoří, kdy osádky bojové techniky tvořili z 50 % vojáči ze zálohy, dosáhli jsme při přesunu průměrné rychlosti 18 km/hod.

K zjištění stavu pochodových os, možnosti objížděk, k zjištění činnosti nebo přítomnosti diverzních skupin je nutné vyslat včas průzkum. Mimo tyto úkoly musí průzkum dále zjistit zamořené prostory a možnost jejich překonání, stav prostorů určených k zastávkám a k soustředění.

Těmto úkolům musí také odpovídat složení sil a prostředků průzkumu, který mimo příslušníky vševojskového průzkumu je zesílen především příslušníky ženijního a chemického průzkumu.

Při přesunech v horském a zalesněném terénu se velmi dobře osvědčilo vyslání důstojnického průzkumu před proudy na jednotlivé pochodové osy.

Důstojnický průzkum může nejen vzniklé situace na pochodových osách hlásit, ale současně podávat konkrétní návrhy na opatření k zachování stanoveného tempa pochodu, aby nedošlo k případnému nahromadění vozidel a jednotek a

tím k vytváření možností k snadnému ničení přesunujících se vojsk.

Mimo čelní zajištění je nutné věnovat pozornost bočnímu zajištění. Vzhledem k tomu, že v horském a zalesněném terénu není praktická možnost postupu boční pochodové záštity souběžně s hlavními silami, vysílá se zpravidla ještě před zahájením pochodu jako stojící boční záštita.

Stojící boční záštity (odřady) je výhodné vysílat na dominující výšiny, na horské přechody a na cesty, které vedou k pochodovým osám.

Problém však je s přesunem stojících bočních záštít (odřadů) do stanovených prostorů. Při cvičeních jsme k tomu účelu vhodně využívali vrtulníky. To je však závislé na tom, zda velitel má k dispozici dostatečný počet těchto přepravních prostředků a dále na počasí, které v horském a zalesněném terénu je dosti nestálé a v mnoha případech neumožňuje použití vrtulníků.

Mimo odřad k zabezpečení pohybu, který se přesunuje za čelním zajištěním, je nutné vyslat předem na kritická místa (ostré zatáčky, přechody přes horské potoky apod.) ženijní skupiny s technikou (autojeřáb, buldozer, 10–15 m prvků mostu nebo mostní tank, hatě) s možností obnovy komunikace a evakuace poškozené techniky.

V zimě tyto skupiny mají mimo jiné za úkol udržovat komunikaci ve sjezdovém stavu odstraňováním sněhu a sypat vozovky. Ukázalo se jako výhodné podřadit tyto ženijní skupiny správci pochodové osy (správci pochodového úseku), který řídí jejich činnost a po přesunu všech proudů je začlení do TUH (UH).

Na úspěšném přesunu v horském a zalesněném terénu mají podstatný podíl velitelé vozů (bojové techniky) a především řidiči. Těm je nutné věnovat zvýšenou pozornost.

Již před zahájením přesunu musí být ponechán řidičům potřebný čas na odpočinek a na spánek. Nepřipustit před jízdou žádnou větší námahu a především delší jízdy.

Kromě spánku a odpočinku před zahájením přesunu má na dosažení plynulého průměrného pochodového výkonu vliv čas, nutný pro poskytnutí odpočinku během vlastního přesunu.

K tomuto účelu jsou určeny především malé zastávky. Je výhodné organizovat je v celém proudu najednou, se zachováním nařízených mezer mezi prapory (oddíly). Čas, který se stanoví pro zastávku celého proudu, je nejlépe volit v okamžiku dosažení regulačních míst (čar) čelem hlavní sil přesunovaného svazku.

Je na uvážení, zda doba stanovená předpisem Vševojsk-1-1, čl. 146 na malou zastávku (20–30') je dostačující. Podle zkušeností ze cvičení jsme využívali malé zastávky především na srovnání pochodových proudů a tím prakticky mnohdy nezůstává řidičům čas na kontrolu stavu vozidla a na odpočinek a při pochodu v noci (nebo v zimě) na vydávání občerstvení.

Velké zastávky v horském a zalesněném terénu, ve dne v trvání 2–4 hodin nejsou v praxi při cvičení nařizovány. Je to především z toho důvodu, že v horském terénu je skoro úplně vyloučena možnost sejít z pochodových os a rozptýlení vojsk mimo ně.

Po celodenním přesunu je nutné zabezpečit maximální možnost odpočinku pro řidiče, aby byli schopni další činnosti. Ideální by bylo, aby k reprodukci jejich schopnosti jim bylo poskytnuto 7 hodin (5 hodin na spánek a 1 hodina na jídlo a na osobní hygienu, 1 hodina na ošetřování vozidla).

Při cvičeních se ukázalo jako výhodné organizovat pořádkovou službu jak po prostorech, tak i po osách.

Po prostorech jsme organizovali pořádkovou službu v prostoru rozmístění, odkud svazek zahajuje přesun, a v prostoru soustředění (vyčkávacím prostoru), který svazek zaujímá po přesunu.

V prostoru rozmístění jsou některé orgány pořádkové služby podřízeny štábu (velitelskému stanovišti).

Po vyvedení svazku na pochodové osy je výhodné využít těchto orgánů pořádkové služby v novém prostoru. Problémem je jejich přeprava do tohoto prostoru. Při použití motorových vozidel není záruka včasného dosažení nového prostoru vzhledem k tomu, že v horském a zalesněném terénu je ztížena možnost předjíždění proudů, které jsou na pochodových osách. Nejvýhodnější je použití vrtulníků. To je však závislé především na počasí.

Jako nejvýhodnější způsob organizace pořádkové služby na osách se při cvičeních osvědčilo vytváření správců pochodových úseků s příslušnými orgány pořádkové služby, podřízených pomocnému velitelskému stanovišti a rozdělení pochodových os na úseky podle jednotlivých terénních celků.

K zabezpečení kontroly průběhu přesunu jsme používali v maximální míře permanentní linkové vedení a účastnické stanice na jednotlivých regulačních místech. Tyto stanice plně využívali velitelé jednotlivých proudů. Zkušenosti však ukazují, že štáb má od velitelů proudů minimální zprávy, a proto je výhodné v plné míře ke kontrole přesunu používat vrtulníky.