

PRESUN NA VEĽKÉ VZDIALENOSTI

V článku sa zmienim o niektorých otázkach presunov na veľké vzdialenosti. S touto problematikou sa už zaoberáme niekoľko rokov jak teoreticky, tak i prakticky či už pri jednotlivých cvičeniach s podriadenými štábmi a vojskami, alebo i pri spoločných cvičeniach v rámci Varšavskej zmluvy.

V prvom rade si treba uvedomiť, že vedenie ozbrojeného zápasu terajšími prostriedkami si vynútilo i zmeny vedenia bojovej činnosti. Dynamika boja a vedenie súdobých operácií veľmi ovplyvňuje zabezpečenie presunov vojsk zvlášť na veľké vzdialenosti, pretože pred zahájením operácie nie je možné sústrediť všetky sily do malého priestoru – tieto by poskytovali nepriateľovi vhodné ciele pre použitie zbraní hromadného ničenia a na druhej strane by bolo možné odhaliť náš zámysel na základe celkového uskupenia vojsk. Preto vojská musia byť kedykoľvek schopné presunúť sa na veľké vzdialenosti, pritom treba počítať s nebezpečím použitia ZHN, letectva i chemických zbraní. Toto všetko bude mať vplyv na nerušené presuny. Preto v súčasnej dobe má rozhodný význam organizácia a zabezpečenie presunov.

Podľa poznatkov sovietskej i našej armády a na základe cvičení je možné povedať, že presuny z celkovej bojovej činnosti zaujímajú 60–70 % činnosti vojsk.

Cieľom presunov je prepraviť vojská z jedného priestoru do druhého pri zachovaní ich úplnej bojaskopnosti. Vždy musíme na konci presunu vidieť možnosť zasadenia jednotky do boja.

V článku rozoberem presun po vlastnej ose.

Vojská presunujeme podľa úlohy a situácie:

- z týlu k fronte;
- od fronty do týla;
- pozdĺž fronty.

Najčastejšie budeme používať dva druhy presunov, zatiaľ čo tretiemu druhu, tj. presunu pozdĺž fronty sa budú vojská na taktickom stupni vyhýbať

vzhľadom k veľkej možnosti zraniteľnosti boku pochodovej zostavy. Na stupni operačnom budú vzhľadom k manévrovému charakteru terajších operácií častým zjavom.

Pri presunoch na veľké vzdialenosti pôjde predovšetkým o presuny z týlu k fronte.

Pri určovaní primerenej pochodovej rýchlosti by podľa môjho názoru bolo správne vychádzať na základe poznatkov z cvičení z technického vybavenia zväzkov, útvarov a jednotiek, počítať za základnú pochodovú rýchlosť vo dne 25 km a v noci 20 km.

Praktické skúsenosti a poznatky z cvičenia ukazujú, že tanky a obrnené transportéry vzhľadom k ich neustálemu technickému zdokonaľovaniu sú schopné týchto rýchlostí dosiahnuť.

Preto je účelné určovať jednotnú priemernú pochodovú rýchlosť pre všetky druhy vozidiel v prúde 25 km/h vo dne a 20 km/h v noci. Vychádzam z predpokladu, že väčšina prúdov bude vytváraná predovšetkým z tankových jednotiek a z jednotiek vybavených obrnenými transportérmi. Týmito opatreniami by bolo uľahčené zplánovanie i riadenie presunov.

I napriek tomu však vojská pri všetkých presunoch musia usilovať vždy o dosiahnutie maximálnych rýchlostí pohybu.

Podľa konkrétnych podmienok je treba pri určovaní priemernej pochodovej rýchlosti a celodenného pochodového výkonu vychádzať z:

- úlohy;
- dĺžky pochodových prúdov;
- pripravenosti veliteľov, vojsk a technického stavu bojovej techniky;
- počtu a stavu komunikácií a konfigurácie terénu;
- počasia, dennej a ročnej doby;
- organizácie zabezpečenia odchodu.

Jedným z dôležitých činiteľov pri určovaní priemernej pochodovej rýchlosti bude úloha, ktorú divízia alebo pluk má po pochode plniť. Za situácie, kedy bude zväzok alebo útvar plniť úlohu za zložitých časových podmienok, alebo pri prekonávaní rozsiahleho zamoreného priestoru s vysokou úrovňou radiácie, bude nutné stanoviť vyššiu pochodovú rýchlosť než 25 km.

Podľa Vševojsk-1-1 priemerný celodenný pochodový výkon môže dosahovať 200—250 km i viac. Na základe poznatkov z rôznych cvičení, podľa môjho názoru, je možné dosiahnuť i väčších pochodových výkonov, 300—350 km, pretože súčasná technika je dokonalejšia. To však na druhej strane vyžaduje prijať také organizačné opatrenia u riadičov i pri organizácii presunu, ktoré by zabezpečili zvýšenie pochodového výkonu.

Okolnosť, ktorá hrá dôležitú úlohu pri dosahovaní vysokej pochodovej rýchlosti je pripravenosť vojsk a bojovej techniky.

Praktické presuny na veľké vzdialenosti sú veľmi náročné a ich úspech je závislý na celej rade zdanlivých maličkostí, ktoré sú teoreticky obecné známe, ale v ich praktickej realizácii chýba doteraz pevný návyk. Je jasné, že riadiť akýkoľvek dopravný prostriedok a tým viac napr. tank niekoľko dní alebo nocí za sebou, často za zložitých povetnostných podmienok, je duševne i fyzicky veľmi namáhavé. Toto musíme zvlášť brať v úvahu u nováčkov i u väčšiny záloh. Nesmieme pri tom však zabúdať na to, že na konci presunu musia byť jednotky schopné z chodu zahájiť boj.

Jedným z významných a zložitých problémov zabezpečenia úspechu presunu je práve starostlivosť o riadičov pásových i kolových vozidiel. Nejde pri

tom o žiadne zvláštne otázky, ale ide o to, neustále myslieť na ľudí a režim ich života, na techniku. Za presunu režim rozumne upraviť tak, aby mohli splniť svoje povinnosti a aby si v potrebnej miere i odpočinuli. Pri presunoch na veľké vzdialenosti musíme vypestovať základné návyky riadičov zvlášť po príjazde do určeného priestoru. Približný postup činnosti by mal vyzeráť tak, že riadič zájde s vozidlom na určené miesto, zamaskuje ho, prehliadne a doplní PHM, potom sa naje a odpočíva. Je to síce prosté, ale účinné. Vyžaduje to však od veliteľov všetkých stupňov náročnosť a schopnosť zorganizovať činnosť útvaru alebo zväzku tak, aby bola včas pripravená strava, včas prisunuté PHM a pod. V praxi našich útvarov a zväzkov sme svedkami toho, že často čas pre odpočinok riadičov sa ztráca v neorganizovanosti pohybu útvaru alebo zväzku v danom priestore. To znamená, že maskovanie sa začína napr. za hodinu po zaujatí priestoru, nie je včas pripravená strava a prisunuté PHM a tak sa stáva, že riadiči sú neustále rušení v ich odpočinku.

Prax vojsk pri cvičeniach však potvrdzuje, že riadiči pri správnej organizácii režimu ich činnosti dokážu prekonávať bez havárií veľké vzdialenosti v značne zložitých podmienkach. Je však treba, aby starostlivosť o nich sa stála trvalým záujmom všetkých veliteľov a politických orgánov. Nie je možné mnohokrát napríklad súhlasiť so snahou niektorých príslušníkov štábu a v niektorých prípadoch i veliteľov zjednodušiť si zložité podmienky stravovania za pochodu na veľké vzdialenosti vydaním studenej stravy. Je pravdou, že sa tomu v rade prípadov nevyhneme, ale nesmie sa z toho stáť pravidlo. Pred zahájením pochodu a po jeho ukončení musí byť vydaná teplá strava a pre presun v noci zabezpečený výdaj teplého nápoja do fliaš a nejakého občerstvenia. Musíme mať neustále na pamäti, že za presunu sú riadiči najviac namáhanými príslušníkmi útvaru či zväzku.

Pokiaľ ide o pripravenosť riadičov a osádok k presunu na veľké vzdialenosti prispieva a iste i v budúcnosti prispeje socialistické súťaženie a získanie niekoľkorakej triednosti osádok tankov a ostatných bojových vozidiel, zvlášť ak budú presuny na vzdialenosť rovnajúcu sa akčnému rádiusu tankov. Bolo by výhodné, aby z osádky tankov a ostatných bojových vozidiel aspoň 1—2 členovia získali mimo svojej odbornosti ešte kvalifikáciu riadiča daného vozidla, aby sa v riadení vozidla za presunu na veľkú vzdialenosť mohli striedať a nedošlo k úplnému fyzickému a duševnému vyčerpaniu riadiča. Bude preto treba preskúmať súčasný stav školenia a zabezpečenia výcviku u výcvikových útvarov a to po stránke kadrovej i materiálnej. Ide o to, zabezpečiť výcvik riadičov dostatočne materiálom, počtom kilometrov a pod. a k tomu vytvoriť podmienky, aby u týchto jednotiek mohlo byť použité skúsených a odborne vzdelaných veliteľov a technikov.

Veľkú úlohu bude hrať i stupeň vycvičenosti záloh, tj. otázka ich školenia v dobe vojenských cvičení. Musíme vytvoriť podmienky pre ich dokonalé vycvičenie, seznámenie s novou technikou a spôsobmi ošetrovania. Okrem toho môžeme využiť k periodickej zámene riadičov v priebehu presunu na veľké vzdialenosti i veliteľov tankov, veliteľov rot a čiat, ako o tom hovoria skúsenosti z cvičenia niektorých zväzkov nášho okruhu.

S pripravenosťou a vycvičenosťou vojsk i riadičov úzko súvisí i bezvadný technický stav všetkých vozidiel útvaru alebo zväzku. Na tieto otázky musíme neustále zameriavať úsilie všetkých veliteľov, technických a politických pracovníkov zväzku a útvaru.

Nie menej dôležitým činiteľom, ktorý do značnej miery ovplyvní voľbu priemernej pochodovej rýchlosti, je stav komunikácií a konfigurácia terénu, ktorým pochodové osi vedú. Mnohokrát sa v praxi u vojsk stáva, že pochodová rýchlosť je stanovená šablonovite, iba matematickým prepočtom, t. j. delením dĺžky pochodu časom, ktorý má útvar či zväzok pre pochod k dispozícii. Je však treba pri stanovení pochodovej rýchlosti prihliadnúť predovšetkým ku konfigurácii terénu v pásme pochodu. Terén a jeho konfigurácia bude mať vplyv hlavne na stanovenie pochodovej rýchlosti. Pri tom je nutné pod pojmom terén rozumieť jeho pokrytosť a členitosť, stav komunikácií a mostov ako i počet osád rôznych veľkostí. Preto je nutné, aby bolo rozdelené celé pásmo pochodu na jednotlivé terénne celky a v týchto celkoch bola stanovená možná pochodová rýchlosť. Napríklad v kopcovitom teréne, kde komunikácie majú mnoho zatáčiek a serpentín, bude pochodová rýchlosť podstatne nižšia než v rovinatom teréne. Taktiež pri prejazde osadami bude rýchlosť zpravidla nižšia než v otvorenom teréne. Podstatný rozdiel bude taktiež medzi rýchlosťou na urýchľovaných komunikáciách a rýchlosťou na poľných (lesných) alebo málo udržiavaných cestách, po ktorých sa budú musieť veľmi často vojská presunovať. Za terajších podmienok vedenia bojovej činnosti musíme počítať i s tým, že útvar alebo zväzok sa bude niekedy presunovať aj terénom. V tom prípade nebude možné taktiež počítať s normálnou pochodovou rýchlosťou.

Ako som uviedol, ovplyvňuje určenie pochodovej rýchlosti predovšetkým stav ciest, úroveň prípravy riadičov a schopnosť veliteľov veliť prúdom. Pritom je treba brať v úvahu pri stanovení pochodovej rýchlosti i to, že pri dlhom pochode v rovnakých cestných podmienkach nie je pochodová rýchlosť pri všetkých presunoch vždy rovnaká. Táto rýchlosť pri prvých a hlavne pri posledných presunoch, ako ukázali skúsenosti z cvičenia niekoľkých zväzkov VVO i ZVO je nižšia, ako rýchlosť priemerná. Je možné si to snadno vysvetliť predovšetkým stupňom zaťaženia riadičov a ich únavou, ktorá je na konci presunu značne väčšia.

S ohľadom na tieto zvláštnosti sa javí ako výhodné plánovať v poradí prvé a posledné presuny na menšie vzdialenosti, ako je priemerná dĺžka celodenného pochodového výkonu. To umožní zachovať vysokú bojaschopnosť vojakov a plánovite, bez prekážok, presunúť vojská a v prípade potreby zahájiť bojovú činnosť.

Dodržanie stanovenej rýchlosti je mnohokrát závislé i na tom, ako vedú prúdy veliteľia čelných jednotiek. Je veľmi dôležité, aby čelné vozidlá išli rovnomerne bez zastávok a taktiež bez samovoľného zvyšovania určenej rýchlosti a aby presne plnili stanovený grafikon pochodu. Veľký význam má tiež schopnosť veliteľa sa dobre orientovať v teréne za pochodu vo dne i v noci a nedovoľiť odchýlenie od určených pochodových osí.

V prípade, kedy veliteľ a štáb útvaru či zväzku nevezme tieto okolnosti v úvahu pri stanovení priemernej pochodovej rýchlosti, dopustí sa veľkých nepresností a jednotky nedojú do stanoveného priestoru alebo na stanovenú čiaru v plánovanom čase, čo môže byť príčinou značných komplikácií pri ďalšom plnení ich úloh.

Významnú úlohu hrá pri organizácii a samotnom pochode počasie, denná a ročná doba. Všetky tieto faktory môžu do značnej miery ovplyvniť presuny, predovšetkým pokiaľ ide o stanovenie pochodovej rýchlosti a možnosti presunov po neudržiavaných komunikáciách alebo poľných cestách a terénom.

Nepriaznivo ovplyvní presuny i hmla, daždivé počasie, mrazy a sneh. Za týchto podmienok bude musieť zväzok, útvar alebo jednotka urobiť nezbytné opatrenia k tomu, aby bola dodržaná stanovená rýchlosť. Napr. pri pochodoch za veľkých mrazov, pri snehových závejoch treba mať v zostave pochodových prúdov, najvýhodnejšie na čele (OZP) prostriedky pre odstraňovanie snehových závejov, prípadne vozidlá naložené škvarou na posýpanie zľadovatelných úsekov, zvlášť v kopcovitom teréne. Na konci každého pochodového prúdu začleniť vyprošťovacie prostriedky.

Niekoľkými slovami sa zmienim o otázke pochodovej zostavy a povinnosti veliteľa a štábu pri plánovaní na veľké vzdialenosti.

Pochodová zostava divízie, alebo pluku, bude do značnej miery ovplyvňovaná týmito okolnosťami:

- zámyslom a celkovou situáciou na fronte, za ktorej sa budú vojská presunovať;

- možnosťami ochrany proti ZHN a zabezpečenie bojovej činnosti;

- možnosťou manévru v pásme presunu alebo na pochodových osách;

- možnosťami prekonávania vodných prekážok (s využitím brodových prepravišť);

- vycvičenosťou a pripravenosťou riadičov kolových i pásových vozidiel;

- schopnosťou veliteľov i štábov riadiť presuny.

Pochodová zostava bude do značnej miery ovplyvňovaná i počtom os (prípadne pochodového pásma). Je treba dodržiavať zásadu, že pre divíziu je nutné určiť minimálne dve a pre pluk jednu pochodovú osu. Osi volí tak, aby vzdialenosť bola medzi nimi 3—5 km. Z hľadiska použitia zbraní hromadného ničenia je žiadúce túto vzdialenosť dodržiavať.

Pochodovú zostavu je vhodné voliť nasledovne:

- prieskum;

- odriad zabezpečenia pohybu;

- predvoj alebo čelný odriad;

- hlavné sily;

- veliteľské stanovište je nutné organizovať tak, aby bolo schopné veliť za presunu;

- pomocné veliteľské stanovište je najvýhodnejšie voliť v priestore na vzdialenosť druhej poloviny celkového presunu.

Veliteľ a štáb pri presune na veľké vzdialenosti si musí ujasniť a zhodnotiť tieto otázky:

- pripravenosť veliteľov a štábov pre riadenie a uskutočnenie presunu;

- pripravenosť a vycvičenosť vojsk (koľko je riadičov zo zálohy a ich pripravenosť);

- schopnosť techniky a jej technický stav;

- tylové, technické a zdravotnícke zabezpečenie.

Mimo týchto faktorov je treba zhodnotiť a poznať aké možnosti poskytuje presun vlastným teritóriom.

Uvediem pre názornosť len niektoré:

- organizácia poriadkovej a regulačnej služby v pásme alebo na osách presunu;

- vedenie radiačného a chemického prieskumu;

- využívanie zdravotníckych zariadení na teritóriu;

- možnosti poskytovania technickej pomoci;
- možnosti využitia vhodných priestorov pre odpočinok;
- využitie zdrojov pitnej vody, ktoré sú preverené;
- možnosti dopĺňovania zásob PHM, a ostatných druhov materiálu;
- možnosti využitia stálego vedenia na teritóriu pre zabezpečenie velenia a riadenia presunov.

Pri správnom zhodnotení celkovej situácie a ujasnení úkolu veliteľ a štáb môže vydať i správny rozkaz pre presun, ktorý by mal obsahovať:

- správy o nepriateľovi;
- úloha divízie — pluku;
- pochodové osi, východziu čiaru (miesto), regulačné čiary (miesta);
- úlohy vojsk — prípadne susedov;
- čísla pochodových os a jednotlivých prúdov;
- dobu a priestor denného odpočinku — veľkej zastávky;
- úlohy PVO a bojového zabezpečenia;
- zloženie a úlohy OZP;
- materiálne, technické a zdravotnícke zabezpečenie;
- miesto VS v pochodovej zostave;
- pomocné VS pre riadenie presunov.

Pri plánovaní je potrebné, aby na stupni divízie hlavnú úlohu zohrálo operačné oddelenie a preto musíme mať dobre pripravených dôstojníkov (minimálne dvoch), ktorí sú schopný tento úkol splniť.

Načelníci jednotlivých oddelení, druhov vojsk a služieb, sa musia bezprostredne podieľať na plánovaní a riadení presunu. Každý náčelník si musí uvedomiť, že úspech môže byť dosiahnutý len pri dôslednom spoločnom plnení úloh v duchu rozkazu (rozhodnutia) veliteľa divízie (pluku).

Presuny na veľké vzdialenosti vyžadujú veľké nároky na materiálne a technické zabezpečenie.

Keď zvážime, aké množstvo PHM je nutné viesť a doplniť pri presune na veľké vzdialenosti, tak je potrebné prijať konkrétne opatrenia, aby tieto úlohy mohli byť včas splnené. Obdobne veľké požiadavky sú i na technickú pripravenosť a schopnosť prevádzať menšie opravy priamo za presunu na zastávkach a väčšie v priestore odpočinku.

Pre plánovanie uvediem niektoré normy pochodových prúdov a doby priechodu určenou čiarou.

Dĺžky prúdov:

Motostrelecká divízia:

— motostrelecký pluk	24 — 28 km
— tankový pluk	18 — 20 km
— delostrelecký pluk	10 — 12 km
— oddiel vojskových rakiet	2 — 3 km
— protiletadlový oddiel	2 — 3 km
— ženijný prápor	4 — 5 km
— spojovací prápor	2 — 3 km
— technické opravovne	2 — 3 km
— automobilný prápor	5 — 6 km
— zdravotnícky prápor	1,5 — 2,5 km
— divízné delostrelecké dielne	0,5 — 0,8 km
— poľné pekárne	0,5 — 0,8 km

Dĺžky týchto prúdov budú závislé na počte vozidiel v prúde, na stanovení vzdialenosti medzi vozidlami, rotami, prápormi a medzi plukmi. Dĺžky tankovej divízie budú približne rovnaké ako msd. Pri práci s kalkuláciami presunu môžeme vychádzať z **tabuľky 1**.

Tabuľka 1

Dĺžka doby príchodu určenou čiarou pri pochode

DĹŽKA v km	Doba v minútach pri rýchlosti v km/hod.						
	5	15	20	25	30	35	40
0,1	1,2	0,4	0,3	0,2	0,2	0,2	0,15
0,2	2,4	0,8	0,6	0,5	0,4	0,35	0,3
0,3	3,6	1,2	0,9	0,7	0,6	0,5	0,45
0,4	4,8	1,6	1,2	1	0,8	0,7	0,6
0,5	6	2	1,5	1,2	1	0,9	0,75
0,6	7,2	2,4	1,8	1,5	1,2	1	0,9
0,7	8,4	2,8	2,1	1,7	1,4	1,2	1,05
0,8	9,6	3,2	2,4	2	1,6	1,4	1,20
0,9	10,8	3,6	2,7	2,2	1,8	1,5	1,35
1	12	4	3	2,4	2	1,7	1,5
2	24	8	6	4,8	4	3,4	3
3	36	12	9	7,2	6	5,1	4,5
4	48	16	12	9,6	8	6,8	6
5	1	20	15	12	10	8,6	7,5
6	1—12	24	18	14,4	12	10,3	9
7	1—24	28	21	16,8	14	12	10,5
8	1—36	32	24	19,2	16	14	12
9	1—48	36	27	21,6	18	15	13,5
10	2	40	30	24	20	17	15
20	4	1—20	1	48	40	34	30
30	6	2	1—30	1—2	1	51	45
40	8	2—40	2	1—36	1—20	1—08	1
50	10	3—20	2—30	2	1—40	1—25	1—15
60	12	4	3	2—24	2	1—42	1—30
70	14	4—40	3—30	2—48	2—20	2	1—45
80	16	5—20	4	3—12	2—40	2—17	2
90	18	6	4—30	3—36	3	2—34	2—15
100	20	6—40	5	4	3—20	2—51	2—30
200	40	13—20	10	8	6—40	5—43	5
300		20	15	12	10	8—34	7—30

V závere chcem ešte upozorniť na podiel štábu vojenského okruhu pri zabezpečovaní ďalekých presunov.

Štáb okruhu bude mimo iných mať za úlohu zabezpečiť presuny vlastných i spojeneckých vojsk. Preto bude potrebné, aby v duchu plánu presunov bol

zachovaný presný režim na celom teritóriu. Toto si musia uvedomiť i jednotliví velitelia a štáby. Je nutné rešpektovať pokyny teritoriálnych orgánov, aby nedošlo na osách presunu k neorganizovanosti.

Pre hladký a organizovaný presun má štáb okruhu k dispozícii odborné orgány i zariadenia, ako napr.:

- KSVD — krajské správy vojenskej dopravy, ktoré bezprostredne organizujú a riadia presun vo svojom kraji;

- TRHS — teritoriálna hlásna sieť, ktorá je organizovaná na krajskom i okresom stupni a je schopná dávať informácie presunujúcim sa vojskám;

- AOZ — automobilné opravárenské závody, ktoré sú schopné prevádzať opravy techniky a ďalšie orgány na teritóriu.

Úlohou teritoriálnych orgánov bude poskytnúť všestrannú pomoc pri presunoch vojsk. Zásada musí byť taká, aby presunujúce vojská boli pred zasedením do boja na plných pohyblivých zásobách a aby mali dostatočný priebeh kilometrov (minimálne na prevedenie jednej armádnej operácie).

Zabezpečenie presunov na veľké vzdialenosti vyžaduje už v mieri prijať také opatrenia, ktoré zabezpečia splnenie všetkých požiadaviek kladených jak na pripravenosť veliteľov, štábov i vojsk, tak aj na materiálne a technické zabezpečenie.

Vo svojom článku som si nedal za cieľ vyčerpať všetky otázky, ktoré majú vplyv na ďaleké presuny, ale len načrtnúť niektoré problémy, ktoré by sme mali precvičovať pri veliteľsko-štábnych cvičeniach i pri cvičeniach s vojskami a tak zaistiť a získať čo najviac poznatkov z tejto problematiky.

Verím, že jednotliví čitatelia zaujmú svoje stanovisko k tomuto článku a rozšíria tak svojimi praktickými poznatkami a skúsenosťami túto problematiku.