

TECHNICKÉ ZABEZPEČENÍ DALEKÝCH PŘESUNŮ

Soudobý boj je charakteristický velkou dynamičností, častou proměnlivostí bojových situací a vedením bojové činnosti na velkém prostoru. Tento charakter boje vyžaduje vysokou manévrovost a pohyblivost vojsk, vynucuje si jejich časté přemísťování i na velké vzdálenosti. Manévr představuje tedy vždy změnu v činnosti vojsk spojenou zpravidla s přesunem. Cílem přesunů je tedy přemístit vojska do prostorů jejich dalšího bojového použití v plánovaném čase a při zajištění plné bojové pohotovosti k plnění bojového úkolu.

Základním způsobem přesunu pozemních vojsk v podmínkách soudobé války bude pochod, tj. přesun vojsk po vlastní ose. Jednou z možných forem pochodu je i tzv. daleký přesun vojsk, tj. pochod vojsk po vlastní ose na vzdálenost 700—1 000 km s denním pochodovým výkonem 300—400 i více km.

Úkol dalekých přesunů vojsk s rychlým přechodem k bojové činnosti po jeho skončení byl v posledních letech vytyčen jako jeden z hlavních úkolů RMNO. Je to úkol kvalitativně nové hodnoty.

Má své plné oprávnění jak z hlediska operačního použití vojsk ČSLA, tak i reálnou základnu v soudobé moderní technice, jíž je armáda vybavena, v možnostech vycvičenosti vojsk a v morálně politické připravenosti příslušníků armády.

K dalekým přesunům musí být připraveny nejen svazky vzdálené od hranic pravděpodobného střetnutí s protivníkem, ale i svazky prvosledové. Každý svazek může být jednou v prvním, jednou v druhém sledu sestavy vojsk armády nebo frontu. Může být opětovně zasazen i na značně odlehлém úseku koaliční fronty.

Místo a úloha tankového a automobilního technického zabezpečení (TATZ) při dalekých přesunech vojsk

Cílem TATZ při přesunech vojsk je udržet během přesunu tankovou a automobilní techniku ve správném technickém stavu a zabezpečit maximální počty bojeschopné techniky při dosažení cíle přesunu.

Ke splnění tohoto základního cíle realizujeme celý komplex opatření soustavy TATZ, tedy jejich řídicích i výkonných prvků. Tento komplex opatření realizujeme i při zabezpečování dalekých přesunů vojsk, přičemž bude mít i určité zvláštnosti.

Při přesunech vystupuje do popředí úloha zástupce velitele pro technické věci a tankové a automobilní technické služby. Musíme jim přisoudit správnou úlohu a plně respektovat návrhy a požadavky ZVT při plánování všech opatření k zabezpečení přesunů vojsk, zejména pak při zabezpečování dalekých přesunů.

Přesuny na velké vzdálenosti kladou vysoké nároky zejména na:

- připravenost osob k plnění tohoto úkolu,
- připravenost veškeré techniky a její technický stav,
- stav, úplnost a připravenost prostředků TATZ, tj. opravářských a vyprošťovacích prostředků,
- schopnost řídicích orgánů tankové a automobilní služby plánovat, organizovat a řídit TATZ dalekých přesunů v úzké součinnosti s veliteli, náčelníky druhů vojsk a služeb a týlu,
- úroveň znalostí velitelů a ostatních řídicích funkcionářů o možnosti a schopnosti plného využití techniky,
- správnou funkci týlu, zejména pak na správnou funkci služby PHM a proviantní.

Obecně můžeme říci, že základní podmínkou pro splnění cíle dalekého přesunu je vytvoření takového organizačního systému, který svojí plánovací, řídicí a organizační činností, začleněním prvků technického, materiálního a jiného zabezpečení do pochodových sestav a jejich manévrem v průběhu přesunu zabezpečení udržení technické správnosti techniky a fyzickou odolnost řídicích a osádek v průběhu i po skončení přesunu.

Časové možnosti a kalkulace dalekých přesunů

Daleký přesun svazku chápeme nejen z hlediska vlastního přesunu, ale z hlediska plnění celého bojového úkolu, tzn., že po zasazení do boje bude plnit bojový úkol na celou hloubku armádní útočné operace.

Proběh vozidel při vlastním přesunu bude v průměru 700—900 km. Hloubka úkolu útočné operace armády představuje dalších 270—350 km. Vzhledem k manévrové bojové činnosti je nutné počítat s koeficientem manévru 1,5—2. Tzn., že např. u tankové techniky půjde celkově o proběh 1 000—1 500 i více km. Tento proběh je v podstatě mezošetřovací norma a zároveň je to hranice provozní spolehlivosti tankové techniky.

Současně bereme v úvahu i normu životnosti kolejových pásů, které činí 2 000—2 500 km.

To znamená, že po přesunu a splnění bojového úkolu bez průběžného řešení komplexu technických opatření může být teoreticky svazek dočasně vyřazen z boje z hlediska technického stavu vozidel (tedy vyřazení svazku z boje bez započítání ztrát techniky vlivem bojové činnosti). Tato doba dočasného vyřazení z boje může představovat délku 2—3 dnů na 1 svazek. Tuto nepříznivou situaci technického stavu vozidel po splnění bojového úkolu řešíme postupným plněním úkonů systému technického ošetřování techniky v etapě přípravy k dalekému přesunu, v průběhu přesunu a na jednotlivých zastávkách, v místech odpočinků a v cílovém prostoru po splnění přesunu. V průběhu vlastní bojové činnosti v rámci armádní útočné operace jsou pak možnosti technického ošetření pouze v přestávkách (jsou minimální).

Při dalekých přesunech vojsk musíme dodržet všechna opatření stanovená polním řádem ČSLA pro organizování přesunů, tzn. mimo jiné organizovat a uskutečnit:

1. rozčlenění pochodových sestav do proudů podle účelu pochodu včetně stanovení vzdálenosti mezi proudy.
2. dodržení průměrné pochodové rychlosti pochodu.
3. činnost na malých zastávkách
velkých zastávkách a
v prostorech denních (nočních) odpočinků.

Průměrné pochodové rychlosti

Polní řád ČSLA stanoví tyto průměrné pochodové rychlosti:

- tankové a smíšené proudy v noci: 15—20 km/h
ve dne: 20—30 km/h
- automobilní proudy v noci: 25—30 km/h
ve dne: 30—40 km/h

Polní řád uvažuje průměrný denní pochodový výkon 200—250 km. Chceme-li dosáhnout denní pochodový výkon 300—400 km, musíme především dodržet průměrné rychlosti ve dne i v noci, popř. zabezpečit zvýšení průměrných rychlostí v noci.

Maximální rychlosti jízdy tanků T 54 a T 55 jsou 55 km/h, u OT všech typů a automobilů jsou ještě vyšší. Řada úseků na komunikacích umožňuje jízdu i dvakrát vyšší pochodovou rychlostí, ale jsou úseky, kde pochodová rychlost bude podstatně nižší. V souhrnu uvažujeme, že při vytvoření určitých organizačních opatření (např. zařazením vozidel s těžkými vleky tahačů a podvalníky na konec pochodového proudu a tím jim umožnit jízdu jako samostatného vozidla), vyloučení ostatního provozu po vybraných komunikacích, vysoké zručnosti řidičů a dobrého technického stavu ovládacího a řídícího ústrojí techniky můžeme i v noci dosáhnout průměrných pochodových rychlostí 25—30 km/h. Zásadně však nesmíme kalkulovat s tím, že z důvodů zvýšení průměrných pochodových rychlostí budeme zkracovat nebo zrušíme zastávky za pochodu. Zde naopak počítáme nejen s plným dodržením počtu a druhu zastávek, ale i s případným prodloužením času na tyto zastávky.

Polní řád ČSLA stanoví organizovat:

- malé zastávky po 2—3 hodinách v trvání 20—30 minut,
- velké zastávky na začátku poloviny celodenního pochodového výkonu v trvání 2—4 hodin,
- denní (noční) odpočinek po celodenním pochodu (není stanovena délka).

Po teoretických propočtech pravděpodobnosti poruch v závislosti na délce pochodu, technickém stavu techniky, vlivu lidského faktoru a zejména pak v závislosti na celkovém systému řešení komplexu technických a jiných opatření v průběhu dalekého přesunu je jako nejúčelnější tento systém organizace zastávek:

- malé zastávky organizovat po 2—3 hodinách v trvání 20—30 minut, první malou zastávku po 2 hodinách v trvání 40—60 minut,
- velké zastávky organizovat po ujetí 200—250 km (tj. po 10—12 hodinách jízdy) v trvání 4—5 hodin,
- celodenní odpočinek po ujetí 400—450 km v trvání minimálně 9—9,5 hod.

Tímto způsobem se daleký přesun rozpadá v podstatě na několik 200 až 250 km samostatných přesunů. Proto pro předběžné kalkulace z hlediska technického a materiálního zabezpečení to bude **základní kalkulační jednotka**. (Při kalkulacích pro zpracování plánu dalekých přesunů je výhodné tyto zpracovávat zpětně. Tzn. např. při dodržení zásady, aby cílový prostor byl zaujat za setmění nebo v noci, počítat s využitím základní kalkulační jednotky dalekého přesunu

(200—250 km) a s diferencovaným stanovením průměrných pochodových rychlostí podle terénu a komunikací. Pak stanovit jednotlivé prostory denních odpočinků a v závěru čas pohotovosti k přesunu z výchozího prostoru).

Možnosti ošetřování techniky v průběhu dalekého přesunu

Technické ošetřování techniky, před, v průběhu a po skončení dalekého přesunu je **jedním z rozhodujících faktorů**, které ovlivňují splnění hlavního cíle dalekého přesunu. Zkušenosti ze skutečných dalekých přesunů ukazují, že 30—50 % všech vzniklých poruch a vynucených zastávek bylo způsobeno nedůsledným uskutečňováním komplexních opatření technického ošetřování před a v průběhu dalekého přesunu.

Polní řád ČSLA stanoví, že „Technické ošetřování bojových a dopravních vozidel se provádí při přípravě k pochodu a v jeho průběhu v takovém rozsahu, aby vozidla spolehlivě došla do stanoveného prostoru v dokonalém technickém stavu a byla způsobilá k další činnosti“.

Do komplexu technického ošetřování zahrnujeme:

- kontrolní prohlídky,
- každodenní (základní) ošetřování,
- pravidelné technické ošetřování č. 1 nebo 2,
- zvláštní ošetřování (např. výměna kolejových pásů, komisionální prohlídky k prodloužení životnosti, speciální práce vzhledem ke klimatickým podmínkám aj.).

Celý komplex opatření technického ošetřování musí být rovnoměrně rozdělen do celé etapy přípravy a uskutečnění dalekých přesunů, přičemž těžiště prací klademe do přípravného období.

V současné době většina vozidel potřebuje do zahájení přesunu technické ošetřování číslo 1 a některá vozidla číslo 2, bez ohledu na jejich dosavadní průběh od posledního technického ošetřování. Technické ošetřování číslo 1 pro tanky vyžaduje 4—5 hodin práce a číslo 2 vyžaduje 6—8 hodin práce. U OT a automobilů tyto časy budou kratší, a proto při časových kalkulacích je pracovní doba technického ošetřování tanků limitující.

Vzhledem k časové náročnosti je nutné s přípravou techniky započít neprodleně po zaujetí výchozího (výčkávacího) prostoru.

Toto musí mít na paměti velitelé všech stupňů. Proto v příslušných předběžných nařízeních musí tato otázka figurovat jako prvořadá. Bez tohoto nařízení od nadřízených velitelů vojska sama nemohou zahájit technické ošetřování, jelikož musí být v pohotovosti a čekat na obdržení rozkazů pro další činnost.

Provedení TO číslo 1 u všech vozidel je opatření preventivní, které má zvýšit spolehlivost práce každého vozidla pro jeho další průběh v rozsahu 1000 až 1500 km (tj. délku dalekého přesunu a hloubku armádní útočné operace). Kromě toho se TO č. 1 musí vyřešit tyto problémy:

- rozhodnutí o prodloužení provozu u vozidel se spotřebovanou nebo nízkou zásobou km do opravy, popř. o jejich vyřazení a odeslání do opravy,
- rozhodnutí o výměně opotřebovaných kolejových pásů a ozubených věnců hnacích kol, kde a jak je vyměnit, u kterých vozidel do zahájení přesunu a u kterých v průběhu přesunu. Totéž se týká i opotřebovaných pneumatik u automobilů,
- rozhodnutí o výměně poloopotřebovaných motorových olejů u vozidel před a v průběhu přesunu.

Dosavadní zkušenosti tedy ukazují, že velitelé všech stupňů a štáby při časových kalkulacích a plánování zejména dalekých přesunů musí vyhradit čas

nejméně 6—8 hodin z celkové doby přípravy vojsk k přesunu na přípravu vlastní techniky k přesunu.

Technické ošetřování vozidel v průběhu přesunu chápeme jako komplex preventivních prací a opatření, která směřují k udržení spolehlivosti práce vozidel a jejich bojeschopnosti. Máme-li plánované úkoly bezezbytku a v krátkých časových lhůtách splnit a kromě toho poskytnout dostatek času na aktivní odpočinek řidičům a osádkám včetně vydání plnohodnotné stravy, musíme poskytnout všestrannou pomoc:

- dílenskými specialisty, mechanizačními prostředky a pomůckami z pojízdných dílen, dílen technické pomoci jednotek, útvarů i z technické opravny divize,

- v prostorech zastávek mít okamžitě k dispozici:

- potřebný materiál, náhradní díly, pohonné hmoty, mazadla, provozní kapaliny,

- připravenou stravu, možnosti osobní hygieny,

- zdravotnické ošetření, prevenci možného onemocnění (omrzliny, prach v očích aj.) a ošetření případných zranění.

To docílíme správným rozdělením a uskupením prostředků a zásob technického, zdravotnického a proviantního zabezpečení včetně zabezpečení PHM do sestavy výkonných prvků soustavy TATZ (tzn. do TUH, TU, MTP) a do sestavy pochodujských vojsk. V některých případech bude výhodné část vyčleněných prostředků předsunout do míst velkých zastávek (denního odpočinku) buď samostatně, nebo na čele hlavních sil. Tyto prostředky by se v předstihu rozvinuly a připravily k plnění stanovených úkolů. Délka pochodového proudu tp nebo msp činí zhruba 30 km. Tak vyčleněné prostředky se mohou rozvinout v určeném místě s půlhodinovým předstihem před příchodem celého útvaru.

Hlavním obsahem prací za každé malé zastávky jsou kontrolní prohlídky, seřizovací práce a odstranění drobných závad. Každý typ vozidla má své provozní zvláštnosti a svá slabá místa, vyžadující soustavné sledování a péči. Kromě toho v průběhu přesunu může vzniknout naléhavá potřeba některých neplánovaných prací, např. při vzniku stejných závad u řady vozidel je nutné při nejbližší zastávce kontrolovat příslušná ústrojí u všech vozidel stejného typu. Velký význam má pečlivá kontrolní prohlídka na první krátké zastávce v začátku pochodu a během první velké zastávky. Praxe říká, že právě v této době se objevuje a odhaluje nejvíce nedostatků, jako důsledek chyb a opomenutí vzniklých v době přípravy k přesunu. Včasným jejich odhalením a odstraněním předejdeme vzniku větších poruch a vynucených zastávek.

Tak např. u pásové techniky půjde o seřízení brzdových pásů, směrového ústrojí, napnutí kolejových pásů [praxe ukazuje, že je toto nutné zejména u nových pásů (tj. u uložené techniky) po ujetí prvních 100—250 km], výměna vadných článků a čepů, popř. celých pásů.

Hlavním obsahem prací technického ošetřování při velkých zastávkách a za denních odpočinků je

- kontrolní prohlídka v trvání 20—30 minut,

- každodenní (základní) ošetřování 1—1,5 hodiny,

- odstranění zjištěných závad, případně některé práce TO č. 1 nebo TO č. 2 v trvání 1,5—2 hodiny,

- doplnění PHM v trvání asi 50 minut.

Základním opatřením technického ošetřování za velkých zastávek a denních odpočinků je každodenní (základní) ošetření. Je limitováno zejména tím, že

ujetá vzdálenost 200–250 km je např. u pásové techniky hranicí plné spolehlivosti techniky k dalšímu přesunu.

Konkretizaci některých úkonů, obsažených v TO č. 1 nebo TO č. 2 stanoví příslušný ZVT s přihlédnutím k podmínkám přesunu, možnostem ošetřování a technickým požadavkům. Avšak kontrolní a seřizovací práce musí zpravidla proběhnout v plném rozsahu, neboť tyto práce jsou základním preventivním opatřením k dosažení spolehlivosti a bezporuchového provozu vozidel.

Technické ošetřování vozidel je velmi složitý a časově náročný proces. Vyžaduje dokonalou odbornou vycvičenost řidičů, osádek a dílenských specialistů a dokonale promyšlenou organizaci a sladěnou činnost všech prostředků, které zabezpečují jednotlivé pracovní úkony technického ošetřování. Jedině za těchto podmínek můžeme splnit všechny úkoly kvalitně a v krátké době.

Spotřeba PHM a možnosti doplňování

Spotřeba PHM v průběhu dalekého přesunu podstatně ovlivňuje splnění celkového cíle. Účelem tohoto článku není rozvaha a kalkulace potřeby a možnosti služby PHM při zabezpečení doplňování PHM v průběhu dalekého přesunu.

Podstatné je, že za každé velké zastávky a denního odpočinku je nutné doplnit vozidla o spotřebované množství PHM a zabezpečit, aby v průběhu dalšího přesunu nebyla vyřazena vozidla z důvodů nedostatku PHM. Vzhledem k tomu, že systém doplňování PHM je časově včleněn do harmonogramů činností za zastávek a může se vzhledem ke své délce stát limitujícím, je nutné, aby funkcionáři tankové a automobilní služby a funkcionáři týlu ve vzájemné a úzké součinnosti tuto problematiku vyřešili. Jde zejména o vhodné a účelné zařazení a včlenění pohyblivých zásob PHM do sestav TUH a TU, popř. o společné a včasné předsunutí zásob PHM do míst plánovaných velkých zastávek a denních odpočinků.

Z hlediska konstrukce vozidel je třeba dbát zejména na to, aby včas byly přepínány jednotlivé sekce nádrží a tím se předešlo zavzdušnění palivového systému. Přepnutí nádrží musí být pro jednotlivé typy techniky nařízena na předem stanovené čáře (po ujetí určitého počtu kilometrů) podle předpokládané výše spotřeby.

Za určitých podmínek terénních a povětrnostních, kde předpokládáme zvýšenou potřebu, je třeba nařídít po ujetí 100–150 km (na druhé krátké zastávce) doplnit do tanků 1 sud a do ostatních vozidel minimálně 1 baňku a tím předejít nedostatku PH na konci 200–250 km etapy.

Příprava řidičů a osádek

Rozhodující pro splnění cílů dalekého přesunu v přípravě osob jsou tyto faktory:

- úroveň vycvičenosti v řízení a úroveň technické přípravy řidičů, osádek a specialistů,

- fyzická a psychická odolnost v závislosti na délce přesunu, denní a roční době,

- organizační opatření před a v průběhu přesunu, která omezí nebo vyloučí, nebo naopak znásobí působení negativních vlivů lidského faktoru.

Při přípravě a vlastním dalekém přesunu vycházíme z toho, že úroveň výcviku řidičů, specialistů a osádek včetně jejich fyzické a psychické odolnosti je již dána jejich předchozím výcvikem a nelze ji zásadně změnit, pouze vhodnými organizačními a jinými opatřeními ji zlepšit.

V přípravném údobí k přesunu se zaměříme především na instruktáže všech řidičů a velitelů vozů se zvláštním zaměřením na vojáky posledního nástupního termínu, kteří jsou sice teoreticky připraveni k plnění úkolu, ale nemají praktické zkušenosti. Obsahem těchto instruktáží bude:

- charakteristika pochodové osy, zvláštnosti řízení na některých úsecích, vliv denní doby a povětrnostních podmínek,

- způsob poskytování technické pomoci při ošetřování, vzniku poruchy, poškození a zapadnutí,

- seznámení s prostory plánovaných zastávek, rozsahem a obsahem prací technického ošetřování včetně nutného seřizování,

- seznámení s místy a prostory shromaždišť nebo hnízd poškozené techniky, místy technické pomoci,

- postup kontroly a sledování činnosti rozhodujících ústrojí a skupin vozidel v průběhu přesunu a za zastávek,

- bezpečnostní pravidla a opatření během přesunu.

Každý řidič a člen osádky musí znát co má dělat při ošetřování vozidla, doplňování PHM, kdy obdrží teplou stravu, jak má konzumovat konzervovanou dávku, kdy a jak odpočívat a vzájemně se střídat ve funkcích, co dělat v případě vynucené zastávky atd.

Z těchto důvodů nelze opomenout ani instruktáž všech ostatních osob zejména velitelů jednotek, velitelů vozů, dílenských specialistů a vyprošťovačů, příslušníků služby PHM, proviantní a zdravotnické služby a ostatních.

Dalším složitým a obtížným problémem je zabezpečení příslušníků jednotek a štábů, zejména řidičů a osádek, teplou stravou při dalekých přesunech ve vysokém tempu.

Z rozboru časových možností vyplývá, že teplou stravu můžeme vydat pouze na velkých zastávkách a v prostorech denních odpočinků. V podstatě to znamená, že po dojezdu do prostoru velké zastávky ihned vydáme řidičům teplý čaj (vaříme za jízdy). Plnohodnotnou teplou stravu vydáme před ukončením pobytu v prostoru velké zastávky a před zahájením dalšího přesunu (čas na přípravu plnohodnotné teplé stravy je v průměru 2—3 hodiny, čas na velké zastávce je v průměru 4—5 hodin). Na malých zastávkách můžeme konzumovat část konzervované dávky, vydat teplý čaj, kávu, a proti únavě hroznový cukr, citróny, pomeranče apod.

Obdobná situace bude i v prostorech denních odpočinků. Protože zde plánujeme čas nejméně 6 hodin na vlastní odpočinek řidičů, je třeba ještě za pochodu připravit, uvařit a po dojezdu do prostoru vydat silnou teplou polévku. Po odpočinku vydat opět plnohodnotnou teplou stravu před zahájením další etapy přesunu a studenou stravu na další přesun.

Organizace vyprošťování, odsunů a oprav techniky

Zde bereme v úvahu, že při zabezpečování dalekého přesunu jsou pojízdne dílenské prostředky určeny především pro poskytnutí technické pomoci řidičům a osádkám v průběhu přesunu a při technických ošetřeních. Proto zabezpečíme, aby pojízdne prostředky byly okamžitě k dispozici v prostorech plánovaných zastávek a mohly tak účelně poskytnout pomoc. Dále víme, že limitujícím faktorem pro opravy na místě poškození je zásada, že doba práce na jednom místě může trvat nejvýše do příchodu čela pochodového proudu dalšího útvaru.

Celou organizaci vyprošťování, odsunů a oprav řešíme tak, aby opravili maximum techniky, jež rozsah opravy je takový, že po jejím dokončení může do-

stihnout svůj útvar během přesunu. K tomu využijeme manévru prostředky tak, aby mohly po určitou dobu pracovat na místě. Část jich můžeme předsunout do prostorů velkých zastávek a denních odpočinků. Např. v prostoru velké zastávky pro plukovní i divízní prostředky půjde o dobu až 4 hodin, v prostoru denního odpočinku až 8,5 hodin, vše jen na opravy po odečtení kapacity na poskytnutí pomoci při plánovaném ošetření. Tzn., že příslušný ZVT musí především stanovit rozmístění shromaždišť a hnízd poškozené techniky (SPT a HPT) a vlastních míst technické pomoci na osách přesunu tak, aby byla v blízkosti prostorů velkých zastávek, denních odpočinků a v neposlední řadě i v blízkosti rozvinutých teritoriálních zařízení TATZ rozvinutých zařízení nadřízeného stupně (armády, frontu).

Vyprošťování a odsuny zapadlé a poškozené techniky řešíme nejen speciálními prostředky, ale i s využitím bojových a dopravních vozidel jednotek a útvarů.

Základní schéma začlenění prostředků TATZ do pochodové sestavy vojsk:

- část (zejména vyprošťovací prostředky) do odřadů zabezpečení pohybu, kde budou působit v součinnosti s příslušnými ženijními prostředky,
- za pochodovými proudy praporů pochoduji technické uzávěry praporů, složené z vlastních prostředků a přidělených plukovních prostředků,
- za pochodovými proudy prvosledových praporů postupuje dílenská vyprošťovací skupina (DVS) pluku,
- za druhosledovými prapory zbytek technické opravy pluku a za týlem pluku postupuje (týlová) technická uzávěra pluku,
- za prvosledovými pluky postupuje divízní technická uzávěra,
- za druhosledovými pluky postupuje zbytek technické opravy divize, který rovněž plní funkci divízní technické uzávěry,
- za týlovými proudy divize postupují technické uzávěry z vlastních automobilních praporů divize, popř. zesílené prostředky technické opravy divize,
- část prostředků technické opravy divize můžeme předsunout před zahájením přesunu do místa technické pomoci.

Složení jednotlivých technických uzávěr a dílenských vyprošťovacích skupin bude různé a musí odpovídat konkrétním podmínkám. Mohu však uvést obecný požadavek na jejich složení:

- dílenské vyprošťovací prostředky TATZ, výzbrojního a spojovacího technického zabezpečení včetně potřebných zásob náhradních dílů,
- zásoby PHM,
- polní kuchyně a zásoby proviantu,
- prostředky zdravotnického zabezpečení.

Závěr

V článku jsem nemohl rozebrat celou složitou problematiku technického zabezpečení dalekých přesunů vojsk.

Mnohé otázky a problémy vyžadují hlubší teoretické propracování na základě dalších zkušeností z praktických zaměstnání. Zejména bude nutné propracovat řešení součinnostních vazeb mezi funkcionáři tankové a automobilní služby a funkcionáři druhů vojsk a služeb, kteří se přímo nebo zprostředkovaně podílejí na technickém a jiném zabezpečení dalekých přesunů vojsk a jejich návaznost na práci operačních složek štábů.