

K PLÁNOVÁNÍ POCHODU DIVIZE

V článku chci ukázat možné metody propočtu pochodu divize na organických vozidlech.

Propočet pochodu spočívá v rozdělení vyhrazeného času na pochod a odpočinek a ve stanovení doby průchodů jednotlivých pochodových proudů výchozími a regulačními čarami (místy).

Výchozími údaji pro propočet pochodu jsou:

- prostor rozmístění a nový prostor soustředění (vyčkávací prostor),
- pochodové osy (pásmo pochodu),
- vzdálenost a doba pohotovosti k pochodu (nebo pohotovost v novém prostoru),
- rozhodnutí velitele pro pochod (jde-li o pochod s předvídaním střetného boje, i zámysl činnosti při střetnutí s nepřítelem),
- pochodová sestava divize na jednotlivých osách,
- pochodová rychlost,
- výchozí a regulační čáry (místa),
- prostory a doba trvání velkých zastávek.

Nejdůležitější podklady získá operační oddělení z rozkazu (bojového nařízení) nadřízeného a z pokynů velitele nebo náčelníka štábu.

Pásmo nebo osy pochodu stanoví zpravidla nadřízený velitel. Pro pochod divize má 3—4 pochodové osy, jednu záložní a několik příčných os, které zabezpečují manévr v průběhu pochodu. Pro pochod pluku stanovíme 1—2 pochodové osy a jednu záložní osu.

Vzdálenost pochodu změříme na mapě. Přitom bereme v úvahu měřítko mapy, charakter terénu a charakter pochodových os. Naměřenou vzdálenost upravíme koeficientem podle **tabulky 1**.

Při rozdělování pochodových os na úseky po 5—10 km započítáme opravný koeficient do každého úseku. Proto je výhodné měřit délku pochodových os odpichovátkem, které nastavíme již s opravným koeficientem. Úseky pochodových os popíšeme (od výchozí čáry) číslicemi, označujícími vzdálenost

Tabulka 1

Charakter terénu	Opravný koeficient podle měřítka mapy		
	200 000	100 000	50 000
Horský (silně zvlněný)	1,25	1,20	1,15
Pahorkatina (středně zvlněný)	1,15	1,10	1,05
Rovinatý	1,05	1,00	1,00

v km. Odečtením číslíc snadno zjistíme vzdálenosti mezi jednotlivými čarami pro řízení pochodu.

Důležitým podkladem pro propočet pochodu je stanovená **pochodová sestava**. V praxi se velmi často střetáváme s nejednotným pojetím podrobnosti této sestavy na stupni divize i pluk.

Na základě rozhodnutí velitele divize rozpracovává operační oddělení pochodovou sestavu, na které se vyznačuje složení proudů, jejich délka, vzdálenost mezi proudy a celková doba proudu na jednotlivých osách s touto podrobností:

- plukovní proudy a jim na roveň postavené,
- útvary (jednotky) vyčleněné do předvoje (ČPZ),
- předsunutý odřad (je-li vyslán),
- průzkumné jednotky,
- místa velení,
- odřady zabezpečení pohybu,
- týlové útvary (jednotky),
- boční a zadní zajištění (je-li vytvořeno).

Toto schéma pochodové sestavy z pracovního sešitu překreslíme později na plán pochodu.

Dalším důležitým podkladem pro plánování pochodu je stanovení pochodové rychlosti. Při stanovení rychlosti vycházíme ze stavu pochodových os, počasí, denní a roční doby, předpokládané činnosti nepřítel, ze stavu bojové a dopravní techniky, fyzické a psychické připravenosti vojsk, kdy pochod probíhá za použití přístrojů pro noční vidění, v měsíční noci, nebo přesun probíhá pouze jedním směrem, může pochodová rychlost dosahovat až denních norem.

Vycházíme-li z těchto zásad můžeme pochodovou rychlost stanovit dvěma způsoby.

Ve štábech určujeme průměrnou pochodovou rychlost tak, že délku pochodu dělíme celkovým časem bez započtení malých zastávek. Dobu zastávek pak připočítáváme k jednotlivým proudům, k jejich dobám průchodu na výchozí čáře (místu) a regulačních čarách (místech). Tento složitý problém se podařilo uspokojivě vyřešit různými druhy pravítek (kalkulátorů) pro výpočet pochodu a programem pro výpočet pochodu na výpočetním automatu CONSUL 261 (jen do určité míry).

Štáby sovětských vojsk mají jiný způsob určení průměrné pochodové rychlosti a to jako podíl délky pochodu a celkového času se započtením malých zastávek.

V obou případech se do celkového času pochodu nezapočítává čas velkých zastávek.

Posoudíme-li oba způsoby určení průměrné pochodové rychlosti a jejich projevy v oblasti plánování a uskutečnění pochodu, můžeme učinit tyto závěry:

a) Pro plánování [propočet] pochodu je výhodnější a jednodušší sovětský způsob. Výhoda je především v tom, že připočítávání doby zastávek odpadá, neboť vzdálenost mezi čarami pro řízení pochodu dělíme jednoduše jen pochodovou rychlostí. Tento způsob je výhodnější i při výpočtu pochodu na výpočetním automatu, kde není dobře možné realizovat započítávání více zastávek. Přitom je třeba vycházet z toho, že pochodovou rychlost zaokrouhlujeme na celé číslo.

b) Při pochodu:

— stanovením doby malých zastávek a jejich započtením do doby průchodu jednotlivých prvků výchozími a regulačními čarami (místy), jak je to v ČSLA, jsou vytvořeny dobré podmínky pro vlastní pochod a v podstatě nehrozí nebezpečí, že proudy na sebe narazí;

— v Sovětské armádě se v rozkaze pro pochod zpravidla nestanoví ani doba malých zastávek, ani pochodová rychlost. Toto si musí propočítat každý velitel proudu (štáb) ze stanovené doby průchodu jednotlivými čarami s úvahou obecně platné normy pro malé zastávky (po 2—3 hodinách pochodu 20 až 30 minut). Vzhledem k tomu, že před každým proudem pochodu je zajištění (např. pátrací vozidlo) na vzdálenost 1—2 km, je zabráněno i podstatnému zkrácení vzdáleností mezi proudy. Tento systém vyžaduje však vyšší úroveň výcviku a umění velitelů, zvláště na stupni praporu.

Ze stručného rozboru vyplývá, že výhodnější a rychlejší způsob propočtu je v Sovětské armádě. Jeho jednoduchost a přitom odpovídající přesnost, snadné programování na výpočetní automat, jej předurčují k tomu, aby si jej štáby divizí a pluků osvojily a používaly v praxi. Tento způsob v souladu s Polním řádem také umožňuje větší prostor pro projevy iniciativy a samostatnosti podřízených v rámci rozhodnutí velitele.

K dílčí rozdílností dochází také ve stanovení čar pro řízení pochodu. V naší armádě se stanovuje výchozí čára (místo), regulační čáry (místa) a čára (místa) rozchodišť. V Sovětské armádě pak jen výchozí a regulační čáry (místa). I když nejde o podstatné záležitosti, domnívám se, že v rámci sjednocování metodik a způsobů práce můžeme vyjít ze sovětských zkušeností a místo čáry rozchodiště volit další regulační čáru. Stejně čára rozchodišť ve většině případů nemůže odpovídat jejímu slovnímu významu, protože některé proudy scházejí z pochodových os až v hloubce nového prostoru a ne před jeho začátkem. Proto i čára rozchodišť plnila v podstatě úlohu další regulační čáry.

Závěrem chci říci, že obecná snaha po sjednocování metod plánování je odrazem objektivní situace. Společná cvičení vojsk si vynucují odstraňování odlišností. K tomu měl přispět i tento krátký článek.