

PŘEPRAVY VOJSK VZDUCHEM

Plukovník Emil Čaplovič

OBSAH

- I. Význam vojenské přepravy vzduchem.**
- II. Základní rozdělení vzdušných přeprav podle druhu a obsahu.**
- III. Hlavní zásady organizace vzdušných přeprav vojsk a materiálu.**
- IV. Bojové zabezpečení pro přepravu vzduchem.**
- V. Závěr.**

I. VÝZNAM VOJENSKÉ PŘEPRAVY VZDUCHEM

Poznatky z druhé světové války ukazují velký operační i strategický význam dopravního výsadkového letectva. Mnohé velké operace se mohly uskutečnit jen díky přepravě jednotek a materiálu vzduchem na velké vzdálenosti, pro neschůdnost komunikací nebo při přepravách svazků a materiálu do týlu nepřítele. Na příklad při rychlém postupu vojsk Sovětské armády od VARŠAVY do BERLÍNA nebo na Dálném Východě při rychlém postupu Sovětské armády proti Japoncům mělo dopravní výsadkové letectvo velmi důležitou úlohu v tom, že vysadilo výsadkové svazky do týlu kvantunské armády, která pak byla v součinnosti s pozemními svazy rychle likvidována.

Při použití atomových zbraní v útočné operaci, kdy tempo značně narůstá, hloubky úkolů svazků se zvyšují, kdy bude potřeba rychle nahradit svazky (zasazené hromadným použitím atomových zbraní) novými svazky z větší hloubky, aby tempo operace nebylo sníženo, kdy bude třeba do týlu nepřítele vysadit vzdušný výsadek, aby bylo zabráněno odchodu nepřítele, stane se dopravní výsadkové letectvo na určitou dobu jedním z hlavních prostředků pro přesun jednotek a materiálu.

Proto je možno očekávat i nadále rychlý rozvoj dopravního výsadkového letectva, protože přepravy vzduchem nejsou závislé na komunikační síti, přesuny osob a materiálu mohou se provádět bez ohledu na pozemní překážky, a to s velkou rychlostí a bez ohledu na údery atomových zbraní.

Dopravní možnosti pro přepravu osob a materiálu vzduchem jsou dnes ještě zvýšeny novými a velmi výkonnými kluzáky. Lehké kluzáky do únosnosti 3 t jsou pro svoji velkou vlečnou rychlost určeny k uskutečňování prvního přepadu nepřátelských cílů. Velké kluzáky o velkých možnostech nákladů jsou určeny pro následující sledy vojsk a těžkého materiálu.

Jestliže přepravu těžkého materiálu (děl, minometů, lehkých tanků, dopravních prostředků) bylo poměrně těžké řešit při přepravě v letounech nebo v závěsech pod letouny, použitím kluzáků byla tato otázka plně vyřešena.

Kluzáky umožňují vysazovat vzdušné výsadky nebo vševojskové jednotky s veškerou těžkou výzbrojí (kromě tanků a děl velké ráže) i v prostorech, v kterých nemusí být předem zabezpečeny letištní plochy.

Tím se značně rozšířila možnost přepravovat a vysazovat velké vzdušné i vševojskové jednotky i s jejich těžkým materiálem.

Použití kluzáků zvětšuje také hustotu vysazení v příslušném prostoru a umožňuje dosáhnout rychlé pohotovosti po vysazení i svazků. Proto dnes mohou být vysazovány silné výsadkové a vševojskové svazky s bohatou technickou výbavou v libovolném místě na vlastním území i v týlu nepřítele v nejkratší době i za použití atomových zbraní nepřítelem i do prostorů, kde nejsou předem zabezpečeny letištní uzly nebo vhodné přistávací plochy.

Tyto skutečnosti vedou k tomu, že třeba se vzdušnou přepravou vojsk v soudobých podmínkách počítat ve zvýšené míře jako nedílnou součástí vojenských přeprav.

Při použití atomových zbraní se tato potřeba přepravy vzduchem bude jevit častěji a to proto, že vlastní vojska, využívající ničivých účinků atomových zbraní, musí zrychlovat tempo postupu, avšak další sledy a operační zálohy mohou být často do značné míry bržděny vlivem atomových úderů nepřítele. Proto dopravní výsadkové letectvo, které není závislé na komunikacích, bude vyplňovat tuto vzniklou mezeru a stane se nepostradatelným při plánování útočných operací.

Přepravy osob a materiálu vzduchem mají řadu zvláštností proti přesunům po zemi.

První a velmi důležitou zvláštností je rychlost přepravy. Proto bude této vlastnosti využíváno, když situace vyžaduje okamžitý přísun záloh a materiálu, nebo odsun raněných osob napadených atomovými zbraněmi nepřítele.

Druhou zvláštností přeprav vzduchem je to, že dopravní výsadkové letouny létají v různých výškách nad zemí a překonávají s přepravovanými vojsky hory, řeky, přelétávají souvislou frontu nepřítele, nezávisle na komunikacích, což nemůže provést žádný druh vojenské přepravy.

Této zvláštnosti bude využíváno v době, kdy komunikace budou po atomových napadeních rozrušeny a kdy budou nezpůsobitelné pro pozemní přepravu, nebo při přepravě vlastních vojsk do týlu nepřítele (operační, strategický vzdušný výsadek).

Další důležitou zvláštností je, že vojska přepravovaná vzduchem překonávají v krátké době i největší vzdálenosti. Toho bude využíváno při soustředování vojsk z velkých strategických hloubek na některý z rozhodujících útočných strategických směrů.

Na druhé straně má dopravní výsadkové letectvo i mnohé nedostatky, které do určité míry ztěžují použít tohoto druhu přepravy.

Nedostatkem je to, že dopravní výsadkové letectvo nemůže přepravovat svazky a materiál za všech povětrnostních podmínek. Moderní prostředky letecké zabezpečovací služby a zařízení letounů však tento nedostatek již dnes značně snižují.

Velkou nevýhodou je i to, že dopravní výsadkové letectvo potřebuje k vzletu a k přistání poměrně dlouhou rovnou dráhu. Přistávání, zejména v noci, je dost složité a vyžaduje mnoho opatření, aby vůbec mohlo být provedeno.

Normální letiště pro dopravní výsadkové letectvo nejsou však vždy nutná. Je možné přistávat i na upravených přistávacích polních plochách. Ale i tyto prozatímní upravené plochy vyžadují značných nákladů a jejich příprava je dosti zdoluhavá.

Tato otázka je při přepravách vojsk na vlastním území částečně řešena konstrukcí nových, vysoko výkonných vrtulníků, které nepotřebují pro přistání tak velkou a upravenou startovací nebo přistávací plochu. Při přepravách vojsk do týlu nepřítele, kdy vrtulníky pro svoje vlastnosti budou málo používány, tento nedostatek zůstává.

Dalším nedostatkem dopravního výsadkového letectva je i to, že letouny mají poměrně malou únosnost, obzvláště při letu na dlouhé vzdálenosti, velká zranitelnost při shromáždění letounů na letišti, při nastupování osob a nakládání materiálu do letounů a kluzáků, při letu do prostoru vysazení, při vysazování a po vysazení. Konečně při přepravách svazků vzduchem, je velmi obtížné provést operační maskování celé přípravy, pak přepravy a vysazení. Nevýhodou je i možnost velkých ztrát kluzáků při přistávání.

I při všech uvedených nedostatcích, které dopravní výsadkové letectvo má, je toto letectvo výhodným dopravním prostředkem pro přesuny jednotek a materiálu a v současných operacích, které se vyznačují vysokými tempy pozemních vojsk, bojovou činností ve velkých hloubkách nepřátelské obrany, kdy nutno v týlu nepřítele vysazovat vojska k úspěšné porážce nepřítele, bude dopravní výsadkové letectvo nepostradatelným druhem přepravy vojsk a je nutno s ním při plánování operace v celkovém rámci počítat.

Kromě dopravních výsadkových letounů LI-2 o únosnosti 1500 kg a IL-12 o únosnosti 3500 kg používá se k přepravě osob a materiálu vrtulníků. Dnes je jich v SSSR v značné míře používáno jak ve vojenské, tak i v civilní dopravě.

Vrtulníky v srovnání s dopravními výsadkovými letouny a kluzáky mají své výhody a nevýhody.

Výhody:

- nepotřebují vzletové nebo přistávací plochy, postačí docela malé rovné plochy;
- větší únosnost osob a materiálu;
- větší rozměry pro uložení materiálu;
- na vzletových a přistávacích plochách není třeba různých složitých technických prostředků pro vzlet nebo pro přistání;
- přeprava může být provedena v přízemních výškách, čímž je znemožněno zaměření nepřátelských radiolokátorů;
- přepravu možno provádět za všech povětrnostních podmínek;
- možnost nastupování osob a nakládání materiálu mimo letiště, což umožňuje dokonalé maskování a utajení.

Nevýhody:

- poměrně malá rychlost (180 km/hod.);
- těžko proveditelná přeprava na velké vzdálenosti a do týlu nepřítele;
- těžko proveditelné hromadné přelety a vysazení.

Výhody, které vyplývají z použití vrtulníků, dávají předpoklady pro jejich využití v soudobých podmínkách vedení boje a operace.

V taktickém použití se vrtulníky nejvíce uplatní při přepravě taktických záloh, dělostřelectva a jiných bojových prostředků směrem k frontě, od fronty, podél fronty, k přepravě vojsk a materiálu k překonání těžko schůdného terénu, k překonání houževnaté bráněných čar, objektů nepřítelem, k rychlým odsunům nemocných a raněných po hromadném použití zbraní hromadného ničení nepřítele atd.

Při operačních přepravách může být vrtulníků použito k rychlému soustředění vojsk na některém z rozhodujících směrů průlomu vlastních vojsk a na vlastním území.

Je otázka, zda vrtulníky v budoucnu plně nahradí kluzáky? Podle mého názoru vrtulníky mohou nahradit kluzáky při přepravách vojsk a materiálu na vlastním území, na kratší vzdálenosti, při taktických přepravách a tam, kde je velký nedostatek letišť a vhodných přistávacích ploch pro letouny a kluzáky.

Vrtulníky však nenahradí kluzáky při přepravě vojsk na velké vzdálenosti a při hromadných přepravách vojsk a materiálu do týlu nepřítele, protože by vrtulníky při své poměrně malé rychlosti (180 km za hodinu), a při své velikosti nad územím obsazeném nepřítelem utrpěly značné ztráty.

Z toho plyne závěr, že dopravních výsadkových letounů a kluzáků bude i nadále v plné míře používáno, zpravidla při přepravách vojsk do týlu nepřítele a při přepravách na velké vzdálenosti.

Při přepravách vojsk a materiálu na vlastním území na kratší vzdálenosti bude používáno zpravidla vrtulníků.

II. ZÁKLADNÍ ROZDĚLENÍ VZDUŠNÝCH PŘEPRAV PODLE DRUHU A OBSAHU

Vzdušných přeprav vojsk a materiálu se používá

1. k plánovaným přepravám vojsk a materiálu na vlastním území nebo do týlu nepřítele;

2. k plánovaným odsunům vojsk a materiálu nebo k odsunu raněných a nemocných z fronty nebo z týlu nepřítele;

3. k náhradním přepravám za pozemní dopravu, když tato doprava není schopna včas zabezpečit přesun osob a materiálu pro terénní překážky, po atomovém výbuchu, pro neschůdnost cest atd.

Vzdušné přepravy jsou dvojího druhu:

- příležitostné,
- pravidelné (systematické).

K příležitostným přepravám vojsk a materiálu patří takové přepravy, které si vyžadují okamžité situace na bojišti nebo v týlu vlastních vojsk a které je třeba provést ve velmi krátké době (1 až 3 dny). K těmto příležitostným přepravám vojsk vzduchem patří na příklad přeprava taktického nebo operačního výsadku k zmocnění se nebo k zničení cíle, který se objevil v průběhu útočné operace, vyžadující si okamžitého zásahu vzdušného výsadku, protože nemůže být řešen jinými prostředky.

Příležitostnou přepravou bude také přeprava záloh do týlu nepřítele na pomoc obklíčeným vojskům plnění důležitý úkol v týlu nepřítele na rozkaz staršího náčelníka.

Velmi častým případem příležitostných přeprav bude přeprava menších nebo větších jednotek do týlu nepřítele s cílem zničit atomové základny nebo atomové zbraně, které by mohly mít vliv na průběh plánované operace.

Ve Veliké vlastenecké válce bylo příležitostných přeprav vojsk a materiálu nejvíce používáno. Proto i v naší armádě je nutno počítat s těmito přepravami vojsk a materiálu.

K pravidelným (systematickým) přepravám vojsk a materiálu vzduchem počítáme takové přepravy, které jsou plánovány již delší dobu a které trvají delší dobu.

Půjde o plánovanou přepravu vojsk, záloh a materiálu obklíčeným vlastním svazkům v týlu nepřítele nebo partyzánským jednotkám operujícím delší dobu v některém důležitém prostoru v týlu nepřítele nebo velkému operačnímu, strategickému vzdušnému výsadku plnicímu důležitý operačně strategický úkol po dlouhou dobu.

Ve Veliké vlastenecké válce bylo i těchto přeprav hojně používáno. Podle obsahu dělíme vzdušné přepravy na

- přepravy vojsk,
- přepravy zásobovací a
- přepravy odsunové.

Podle místa, kde se vzdušná přeprava provádí, můžeme přepravy dělit na

- přepravy vojsk a materiálu na vlastním území,
- přepravy vojsk a materiálu z vlastního území na území obsazené nepřítelem (do týlu nepřítele).

Zásadní rozdíl mezi těmito dvěma druhy přeprav je v tom, že přepravy prováděné na vlastním území nejsou tak složité a nevyžadují si tak silné bojové zabezpečení, jako přepravy prováděné z vlastního území na území obsazené nepřítelem (do týlu nepřítele).

Přeprava vojsk a materiálu vzduchem na vlastním území nevyžaduje silnou leteckou ochranu ve vzduchu, protože zde bude mít vlastní letectvo převahu. Rovněž není třeba zajišťování odletových nebo přistávacích letišť nebo přistávacích upravených ploch, při vysazení, jelikož běží o prostory v týlu vlastních vojsk.

Naproti tomu je nutno vzdušnou přepravu vojsk a materiálu z vlastního území na území obsazené nepřítelem silně zajišťovat za přeletu, předem zabezpečit přistávací letiště a proto je obtížnější.

Při plánování takové přepravy je nutno jednotky, které budou přepravovány vzduchem umístit tak, aby doba přeletu do prostoru vysazení nebyla příliš dlouhá. Tyto jednotky jsou vystaveny možností nepřátelského vzdušného pozorování a možností bombardování nepřátelským letectvem. Proto je třeba umisťovat jednotky v nepřehledném a porostlém terénu (jednotky se musí maskovat, dodržovat co nejprísnější zásady utajení) a chránit je proti nepřátelským zásahům.

Letiště určená pro odlet jednotek do týlu nepřítele musí být chráněna proti pozemnímu i vzdušnému nepříteli.

Při přepravách vojsk a materiálu na nepřátelské území je nutno hledat takový směr letu, kde má nepřítel co nejméně protiletadlových prostředků a letounů na letištích, které by mohly rychle a účinně zasáhnout proti naší přepravě.

Celá přeprava vyžaduje silnou leteckou stíhací ochranu, obzvláště nad nepřátelským územím.

Při vykládání svazků je nutno zajistit přistávací plochy letiště na nepřátelském území proti pozemnímu a vzdušnému nepříteli, a to proti pozemnímu nepříteli bojovým zajištěním, proti vzdušnému protiletadlovými prostředky, které je třeba přepravit v prvních sledech.

III. HLAVNÍ ZÁSADY ORGANISACE VZDUŠNÝCH PŘEPRAV VOJSK A MATERIÁLU

Pojmem organizace vzdušných přeprav vojsk a materiálu je třeba rozumět provedení řady různých opatření, které mají zajistit včasnou přípravu a provedení vzdušné přepravy. To znamená, že při organizaci přeprav vojsk a materiálu vzdušnou cestou musí být dopodrobna sladěna spolupráce velitele, který přepravu vojsk a materiálu nařídil, velitele letectva, který přepravu provádí a velitele, jehož jednotka se přepravuje.

Každá vzdušná přeprava probíhá za různých podmínek vyplývajících ze situace vlastních vojsk nebo ze situace nepřítele. Všechny přepravy vojsk a materiálu vzduchem mají však mnoho typických společných znaků.

Jsou to tyto hlavní typické znaky:

- podmínka ústředního plánování, řízení všech příprav a provedení přepravy;
- maximální využití dopravních výsadkových letounů;
- účelné využití únosnosti letounů a kluzáků;
- důsledné a přesné promyšlení plánovaného přesunu vzduchem;
- stálá a důsledná kontrola celé organizace a průběhu všech příprav pro přepravu vzduchem;
- důsledná kontrola provedení přeprav vzduchem;
- důsledné utajení přeprav vzduchem;
- sladění této operace s činností ostatního letectva i pozemních vojsk.

Ústřední plánování a řízení všech příprav a provedení celé přepravy vzduchem znamená, že se dopravní prostředky pro vzdušné přepravy nepřidělují mladším náčelníkům nebo náčelníkům druhů vojsk, jejichž vojska se mají přepravovat, nýbrž dopravní výsadkové letectvo zůstává vždy v rukou hlavního velitele, který sám nebo prostřednictvím svého určeného funkcionáře rozděluje tyto prostředky podle potřeby a vývoje situace. V opačném případě by se tyto prostředky rozptýlily a hlavní akce, která by vyžadovala rychle přepravit vojska vzduchem, by se uskutečnit nemohla.

Z tohoto důvodu je dopravní výsadkové letectvo vždy podřízeno hlavnímu velitelství a to je potom přiděluje podle potřeby v zájmu celkové operace.

Výhody tohoto podřízení jsou v tom, že hlavní velitelství má vždy dostatek dopravních výsadkových letounů pro hromadné použití, i když to někdy komplikuje některé neodkladné přepravy svazků vzduchem.

Je samozřejmé, že veliteli frontu je podřízena vždy ještě určitá záloha dopravních výsadkových letounů k provedení menších a neodkladných přeprav, kterými může sám a neomezeně disponovat.

Při účelném využití ložné plochy v dopravních výsadkových letounech, vrtulnících a kluzácích je třeba dbát na to, aby náklady byly uloženy tak, aby užitečné váhy letounu bylo úplně využito. Hlavní velitelství nedá v žádném případě a žádnému podřízenému veliteli tolik

letounů, kolik bude chtít, nýbrž jenom tolik, kolik představuje celková váha svazku a materiálu určeného pro přepravu vzduchem propočítaná na únosnost letounů, kluzáků nebo vrtulníků.

Únosnost letounů:	LI-2 do 1500 kg, IL-12 do 3500 kg.
Únosnost kluzáků:	C-25 do 2500 kg, JAK-14 do 3500 kg.
Únosnost vrtulníků je zatím neznáma.	

Přibližná potřeba letounů:

Pro výsadkový prapor:	25 IL-12, 15 JAK-14.
Pro výsadkovou brigádu:	130 IL-12, 100 JAK-14
Pro výsadkovou divisi:	650 IL-12, 550 JAK-14.
Pro výsadkový sbor:	2200 IL-12, 1800 JAK-14.

Potřeba je počítána při 60% zmenšení organických automobilních prostředků na typisovaný sovětský výsadkový materiál.

Proto je na všech velitelích přepravovaných svazků, aby si svoje propočty provedli správně a přesně a aby si zkombovali přepravované jednotky a materiál tak, aby se v žádném případě nestalo, že by dopravní výsadkový letoun-kluzák letěl do prostoru bojové činnosti málo naložen.

Jedním ze základních opatření, bez něhož se příprava a provedení vzdušné přepravy neobejde, je stálá kontrola. Při provádění kontroly příprav je nejdůležitější sledovat, zda bylo provedeno každé plánované opatření a na místě odstraňovat nedostatky a potíže, které stojí v cestě úspěšné přepravě vojsk a materiálu vzduchem.

Další a základní podmínka úspěšného provedení vzdušných přeprav vojsk a materiálu je reálné plánování.

Plánování přesunů vzduchem není nějaký samostatný proces, nýbrž je to součást celkové operace v širokém rámci, proto musí navazovat na konkrétní situaci a celkovou potřebu vojsk na frontě a vycházet z ní.

Důsledné utajení příprav k přepravě vojsk vzduchem je velmi důležitý činitel. Nestačí jenom sebelepší organizace, plánování, zpracování podrobného kalendářního plánu příprav a provádění účinných kontrol, ale je nutno celou tuto činnost náležitě utajit a tím zabezpečit provedení úspěšné přepravy vzduchem.

Proto má utajení přítomnosti jednotek, maskování, bojové zajištění při přesunech vojsk vzduchem mimořádný význam.

1. Kdo a jak se podílí na organisaci přesunu vojsk a materiálu vzduchem

Rozhodnutí o provedení vzdušné přepravy vojsk a materiálu vzduchem vydává velitel frontu (armády). Sám a prostřednictvím svého štábu kontroluje průběh příprav a provedení vzdušné přepravy.

Dopravní výsadkové letouny dostává podle váhy přepravované jednotky a materiálu od hlavního velitelství.

Velitel přepravované jednotky odpovídá za přípravu své jednotky k přepravě a za splnění úkolu po vysazení.

Velitel letectva frontu (armády) odpovídá za včasnou přípravu dopravního, průzkumného a bojového letectva.

Přepřavu vojsk a materiálu možno rozdělit

- na přípravu k přepravě;
- na přelet, vysazení osob a vyložení materiálu z letounů a zaujetí shromaždiště.

První období začíná vydáním rozhodnutí pro přepravu vzduchem a končí nasednutím svazku a naložením materiálu do letounů, kluzáků a vrtulníků.

Druhé období začíná vzletem prvního letounu z odletových letišť a končí vysazením osob a vyložení materiálu z letounů, vrtulníků a kluzáků a shromážděním jednotek v shromaždišti.

2. Činnost jednotlivých velitelů a štábů v přípravném období

Velitel frontu (armády) vydává v prvním období rozhodnutí pro provedení vzdušné přepravy. Toto rozhodnutí pro utajení vydává velitel frontu (armády) veliteli přepravované jednotky v přítomnosti svého náčelníka štábu a velitele letectva frontu (armády).

Ve svém rozhodnutí uvede

- úkol jednotky určené pro přepravu;
- prostor soustředění přepravovaného svazku, kde provede veškeré přípravy k přepravě;
- vyčkávací prostory;
- stanoví počet a místo letišť, z kterých bude proveden odlet;
- stanoví počet letounů, které jsou k dispozici pro přepravu;
- stanoví prostor přistávacích letišť v týlu nepřítele;
- určí způsob a prostředky pro bojové zabezpečení přepravovaného svazku a dobu pohotovosti ve vyčkávacích prostorech.

Na základě rozhodnutí pro přepravu vzduchem štáb frontu (armády) zpracovává v prvním období:

- plán průzkumu ve prospěch přepravovaného svazku (při přesunu do týlu nepřítele i průzkum přistávacích ploch);
- hrubou sestavu a dobu soustředění přepravovaného svazku na letištích určených pro odlet;
- plán leteckého zabezpečení za přípravy a za přeletu až do soustředění jednotky po vysazení a vyložení materiálu;
- plán spojení mezi přepravovaným svazkem a velitelem frontu (armády).

Štáb velitele letectva zpracovává v přípravném období

- hrubé propočty potřeby dopravních letounů;
- sestavu letectva určeného k součinnosti pro vzdušnou přepravu;
- plán přepravy jednotek, který obsahuje:
 - a) sestavu dopravních skupin letounů,
 - b) stíhací ochranu,
 - c) směr letu,
 - d) profil letu,
 - e) plán přistání na letištích a přistávacích plochách,
 - f) plán startu na mateřská letiště po vysazení osob a vyložení materiálu,
 - g) plán vzdušného průzkumu a bojové činnosti za přeletu, při přistání letounů až do soustředění svazků po vysazení a vyložení materiálu.

Velitel letectva frontu na základě rozhodnutí provádí v přípravném období tato opatření:

- soustřeďuje na odletových letištích dopravní výsadkové letouny;
- organizuje přípravu leteckého materiálu;
- materiálně zabezpečuje letecké jednotky, které se zúčastní přepravy vojsk a materiálu;
- neustále zhodnocuje vzdušnou situaci (při přesunu do nepřátelského týlu);
- neustále kontroluje nepřetržitou ochranu stíhacím letectvem, přípravu naložení materiálu a nasazení do letounů, odlet, směr určeného přeletu, přistávací prostor a shromaždiště vojsk po vyložení materiálu a vystoupení osob z letounů.

Velitel přepravovaného svazku vydává v přípravném období na základě rozhodnutí velitele frontu (armády) své rozhodnutí, v kterém uvede

- úkol svazku přepravovaného vzduchem;
- upřesní jednotlivým podřízeným útvarům hlavní a záložní prostory soustředění;
- upřesní hlavní a záložní vyčkávací prostory pro jednotlivé jednotky vzhledem na přidělená odletová letiště;
- určí, která jednotka z kterého letiště bude startovat a kolik letounů a kluzáků bude mít na tomto letišti k dispozici;
- určí pro každou jednotku, na kterém letišti (přistávací ploše) bude přistávat;
- upřesní prostor soustředění jednotek po vysazení osob a vyložení materiálu z letounů;
- určí jednotkám úkoly pro bojové zabezpečení po přistání;
- určí své VS.

Po vydání svého rozhodnutí provádí velitel přepravovaného svazku tato opatření:

- vydává doplňková nařízení podle vývoje situace;
- organizuje a kontroluje průběh příprav jednotek k odletu;
- zkoumá situaci na frontě a v prostoru vysazení (bude-li přeprava provedena do týlu nepřítele);
- organizuje bojové zabezpečení v prostoru soustředění, ve vyčkávacím prostoru a na odletových letištích;

- organizuje a kontroluje chod pořádkové služby při přesunech do vyčkávacích prostorů a na odletová letiště;
- sám a prostřednictvím svého štábu sleduje a kontroluje průběh nakládání materiálu a nasednutí osob do letounů na jednotlivých odletových letištích.

Štáb přepravovaného svazku řídí se při své práci úkolem stanoveným velitelem frontu (armády) a rozhodnutím svého velitele.

Štáb přepravovaného svazku zpracovává

- rozkaz a schema pochodu svazku (útvary) z prostoru shromáždění do prostoru vyčkávacího;
- sestavuje výkaz bojového složení a početního stavu a nákladů přepravovaného svazku (útvary);
- provede výpočet potřeby letounů pro přepravu vzduchem, při čemž musí přihlížet k přípustným normám zatížení dopravních výsadkových letounů, vrtulníků a kluzáků;
- společně se štábem dopravního výsadkového letectva zpracovává plán přepravy vojsk vzduchem;
- společně se štábem dopravního výsadkového svazku zpracuje tabulky přepravy;
- společně se štábem letectva zpracuje rozkaz k přepravě;
- s leteckým štábem zpracuje plán protivzdušné obrany;
- organizaci průzkumu vyčkávacích prostorů, způsob, dobu, kdy svazky tohoto prostoru mají dosáhnout;
- plán opatření k bojovému zabezpečení vojsk ve vyčkávacím a přistávacím prostoru (PAO, PVO, PCHO);
- zpracuje plán přezkoušení přípravy osob, výzbroje, bojové techniky, dopravních a materiálních prostředků k přepravě vzduchem;
- organizuje kontrolu nasednutí (vysazení) vojsk, nakládání a vykládání bojové techniky a jiných nákladů a plnění pokynů staršího leteckého náčelníka provádějícího přepravu vzduchem.

Uvedená opatření a plány zpracovává štáb přepravovaného svazku v každém případě, ať jde o přepravu vojsk na vlastním území, nebo z vlastního území na území obsazeném nepřítelem.

3. Činnost velitelů a štábů za přeletu a při vysazení

Velitel letectva frontu

- organizuje ochranu přepravy vojsk za přeletu;
- udržuje nepřetržité spojení s přepravovaným svazkem a s velitelem dopravního výsadkového svazku;
- po přistání organizuje leteckou ochranu při vykládání a soustřeďování přepravovaného svazku;
- organizuje vzdušný průzkum.

Velitel přepravovaného svazku

- sleduje podle hlášení ve vzduchu průběh přeletu;
- po přistání na určených letištích kontroluje vystupování osob a průběh vykládání materiálu;
- v součinnosti s letectvem organizuje PVO, PAO, PCHO;

- vysílá přímé bojové zajištění do ohrožených směrů;
- kontroluje shromažďování jednotek v prostoru shromáždění;
- kontroluje maskování a utajení.

4. Prostory, které zaujímají svazky před přepravou vzduchem

Svazek, který má být podle rozhodnutí velitele fronty (armády) přepraven vzduchem, ať už na vlastním území ze zápolí blíže k frontě, nebo z vlastního území na území obsazené nepřítelem, zaujímá prostor soustředění. V tomto prostoru provádí všechny přípravné práce k přepravě vzduchem. Svazek se rozmisťuje po menších celcích, nejlépe po střeleckých plucích až praporech tak, aby prapory byly od sebe vzdáleny nejméně na 3 km, aby při případném použití atomových zbraní nepřítelem nebyly způsobeny velké ztráty na živé síle a materiálu.

V tomto prostoru provádějí jednotky nácvik pro plnění úkolu v nastupování a vystupování z letounů, kluzáků a vrtulníků, nácvik v nakládání a vykládání materiálu z přepravních prostředků.

Štáby zpracovávají potřebnou dokumentaci pro přesun a přepravu.

Před ukončením plánovaných prací vysílá štáb přepravovaného svazku průzkum do vyčkávacích prostorů, kam se jednotky den před odletem přesunou. Průzkum vyčkávacího prostoru musí být ukončen nejméně 24 hodin před příchodem vojsk do tohoto prostoru, z toho důvodu, aby bylo dostatek času na provedení veškerých opatření souvisejících s rozmístěním vojsk, různých hygienických opatření a pod.

Vzdálenosti vyčkávacích prostorů od odletových letišť budou různé. V holém, nepokrytém terénu budou větší a sestavy rozptýlenější, v nepřehledném terénu budou menší a sestavy skupin hustší. V žádném případě nesmí být tato vzdálenost vzhledem na použití atomových zbraní nepřítelem menší než 3 až 5 km.

Vyčkávací prostor zaujímají skupiny již podle rozhodnutí velitele přepravované jednotky. Na příklad jeden střelecký prapor s ženijní rotou a s velitelskou rotou bude přepravován s jednoho letiště. Vyčkávací prostor zaujímají všechny tyto jednotky, které budou z tohoto jednoho letiště startovat.

Při plánování soustředění vojsk ve vyčkávacím prostoru, musí vzít štáb přepravovaného svazku v úvahu vzdálenost tohoto prostoru do prostoru soustředění vojsk, lhůtu, do které musí být vojska soustředěna ve vyčkávacích prostorech a množství dopravních prostředků poskytnutých vojskům pro přesun do tohoto prostoru.

Zásadou je, aby přesun do vyčkávacích prostorů byl prováděn v noci, nebo za podmínek, kdy je omezeno vzdušné pozorování (mlha, zvláště nepříznivé počasí a p.). Proto přesun na autech je nutno plánovat tak, aby začal i skončil ještě za tmy. Je výhodné přepravovaný svazek soustředit na vzdálenost 70 až 80 km od vyčkávacích prostorů, aby za jednu noc stihla přemístit se do těchto prostorů.

Před přesunem vojsk (útvárů) z prostoru soustředění do prostorů vyčkávacích je štáb přepravovaného svazku povinen přezkoušet úplnost výzbroje, bojové techniky, dopravních a materiálních prostředků k přepravě vzduchem, aby ještě včas mohl být chybějící nebo vadný materiál doplněn a vyměněn.

Při tom se musí štáb zaměřit:

- jak jsou zabezpečeny osoby předepsaným množstvím munice, potravin a ochranných prostředků;
- musí odebrat přebytečný materiál od svazků (útvarů) a osob;
- přezkouší správnost rozdělení osob na jednotlivé letouny (kluzáky) a na letové sledy;
- přezkouší pohotovost výzbroje, bojové techniky a dopravních prostředků k nakládání;
- přezkouší způsob přizpůsobení, balení a uložení různých nákladů a množství zařízení k nakládání;
- přezkouší, jak znají osoby nutná pravidla letištní služby a bezpečnosti při nasedání do letounů (kluzáků) a při vystupování a vykládání z nich.

Po všech opatřeních provedených velitelem a štábem přepravovaného svazku jsou svazky (útvary) přepravovány na autech (vlastních a přidělených pro přesun) do vyčkávacích prostorů.

V tomto prostoru jsou svazky jenom krátkou dobu, obvykle jeden den, a pak se večer přepravují na autech na odletová letiště, kde se provádí nakládání materiálu a nasednutí osob do letounů (kluzáků).

Nasednutí osob přepravovaného svazku do letounů (kluzáků) i nakládání bojové techniky a nákladů se provádí na stanovištích letounů (kluzáků) podle plánu nasednutí (nakládání).

Bojová technika a přepravované náklady mají být nakládány za světla nejlépe den před provedením startu, nebo v den startu (je-li start určen za světla). Nakládání materiálu musí být ukončeno 1 až 2 hodiny před začátkem startu.

Příslušníci přepravovaného svazku nasedají do letounů (kluzáků) až po naložení bojové techniky a nákladů. Nasednutí musí být ukončeno 20 až 30 minut před začátkem pojiždění letounů na start.

Nakládání bojové techniky, nákladů a nastupování příslušníků přepravovaného svazku (útvaru) do letounů (kluzáků) se provádí pod vedením velitelů jednotek, osádek, palubních techniků letounů, pilotů kluzáků a mechaniků kluzáků.

Aby při nasednutí a naložení do letounů a kluzáků byl zabezpečen pořádek, organizuje velitel dopravního výsadkového svazku pro každé odletové letiště zvlášť pořádkovou službu. Té přísluší kontrolovat dodržování maskovacích opatření a pravidel o pohybu osob, bojové techniky a všech druhů dopravních prostředků na letišti během nasedání a nakládání. Přepravovaná jednotka se musí řídit pokyny a rozkazy od okamžiku vstupu na letiště a zahájení nakládání materiálu do letounů a kluzáků až do doby opouštění letounů a kluzáků po přepravě ve vykládacím prostoru. Taktéž za letu se přepravovaná jednotka musí řídit pokyny leteckých orgánů.

Vystupování osob a vykládání materiálu z letounů na letištích se provádí na takovém místě, které nepřekáží dalšímu přistávání letounů. Proto dá pilot letounu povel k vystoupení a vyložení materiálu z letounu až tenkrát, když je letoun umístěn na nejvýhodnějším místě.

Vystupování osob a vykládání materiálu z kluzáků se provádí na tom místě, kde kluzák přistal. Povel k vystupování osob a vyložení materiálu dává velitel kluzáku.

Z těchto důvodů je nutno, aby pro kluzáky, které letí za letounovým sledem, byla vždy plánována jiná přistávací plocha a ne společná s dopravními výsadečnými letouny.

Je-li v prostoru, kde má být provedeno vysazení, nedostatek přistávacích a letištních ploch, je nutno plánovat přepravu kluzákového sledu s určitým časovým intervalem za letounovým sledem, aby vysazené jednotky měly dostatek času k uvolnění přistávací plochy pro kluzáky.

Vzhledem k možnosti použití atomových zbraní nepřítelem v době, kdy dopravní výsadečkové letouny s přepravovaným svazkem přistávají a vykládají materiál z letounů a kluzáků a kdy přepravované jednotky ještě nemají organizovanou PVO, je nejdůležitějším úkolem velitele letectva, který přepravu zajišťuje, střežit tento prostor a nedopustit zásah nepřátelského letectva nebo pozemního nepřítele.

Po vysazení osob a vyložení materiálu z letounů a kluzáků soustřeďují se přepravované svazky v prostoru shromáždění (z každého letiště samostatně). Prostor shromáždění musí být volen nejméně 3 až 5 km od přistávacích a letištních ploch.

Z těchto prostorů pak odcházejí přepravené jednotky k plnění stanoveného úkolu.

5. Příprava štábů a jednotek k přepravě vzduchem

Před každou plánovanou přepravou vojsk vzduchem předchází příprava štábů a vojsk. Plán přípravy zpracovává operační oddělení svazku (útvary) v součinnosti se štábem leteckého svazku.

Příprava štábu a vojsk musí být materiálně zabezpečena. Protože v prostoru soustředění svazku nejsou pro nácvik k dispozici dopravní výsadečkové letouny (kluzáky) musí si svazek pro tuto přípravu připravit makety letounů a kluzáků, na nichž pak provádí praktický nácvik.

V plánu nácviku je přesně stanoveno:

- co bude předmětem nácviku;
- doba a místo provádění nácviku štábu svazku;
- způsob provádění nácviku štábů a vojsk;
- materiální zabezpečení nácviku.

Štáb svazku (útvary) řídí podle plánu nácvik svých jednotek. K tomuto nácviku si musí štáb připravit:

- seznamy osob a materiálu rozděleného již podle jednotlivých skupin až na jednotlivé letouny;
- pokyny pro úpravu výstroje a výzbroje při nastupování, za přeletu a při vystupování z letounů (kluzáků);
- schema rozmístění osob a materiálu v jednotlivých letounech;
- pokyny o chování na letišti a za přeletu;
- pokyny k správnému nakládání a vykládání těžkého materiálu z letounů a kluzáků před startem a po přistání;
- poučení o upevnění materiálu v letounech a kluzácích pro přelet;
- seznámení se signály pro nastupování osob a nakládání materiálu.

Z přípravy štábu a jednotek pro přepravu jsou vyňati ti příslušníci, kteří se pro nemoc neúčastní přepravy. Proto před provedením nácviku

štábů a jednotek musí předcházet lékařská prohlídka a seznamy musí být upraveny podle výsledku prohlídky.

Nácvik musí probíhat prakticky, aby každý příslušník jednotky přesně znal, kterým letounem bude přepravován, kde bude v letounu umístěn a jak se má chovat za přeletu. Bez této praktické přípravy by bylo celou přepravu těžko možno provést.

Nácvik nasednutí osob, naložení materiálu a vystoupení z letounů (kluzáků) musí být proveden přímo v prostoru soustředění svazku, kde se připraví makety letounů (kluzáků). Nácvik svazku pro přesuny z prostorů vyčkávacích na odletová letiště a příchodu jednotlivých skupin (pro jedno letadlo) se provádí rovněž v prostoru soustředění a v takovém prostoru, který by se svým vzhledem podobal skutečnému odletovému letišti s vyznačenými místy jednotlivých letounů.

Nácvikem štábů a jednotek v přesunech zabezpečí se hladké provedení přesunů, nastupování osob, nakládání materiálu do letounů (kluzáků) a zabrání se zbytečnému nahromadění jednotek na menších prostorech, které by bylo výhodným cílem nepřátelského leteckého a atomového napadení.

Úkolem nadřízeného štábu je, aby nácvik vojsk kontroloval a pomáhal při něm. Kontrolující musí uplatňovat iniciativu při zjištění nedostatků, aby je na místě ihned odstraňoval, protože dokonalý a reálný nácvik je polovičním úspěchem celé přepravy. I malé nedostatky a nejasnosti u podřízených funkcionářů mohou značně narušit celkový plán.

IV. BOJOVÉ ZABEZPEČENÍ PRO PŘEPRAVU VZDUCHEM

Správná organizace a pečlivé provedení bojového zabezpečení svazků, které mají být přepraveny vzduchem, je jedním z hlavních předpokladů úspěšného splnění uloženého úkolu. Největšího významu nabývá průzkum, protivzdušná obrana a protiatomová ochrana jak v době přípravné, za přeletu, tak i po přistání přepraveného svazku vzduchem a hlavně při samotném výsadbku.

Průzkum ve prospěch přepravovaného svazku vzduchem provádí letectvo. Pozemní průzkum si provádí jednotka po vysazení svými vlastními prostředky.

Protivzdušná obrana je pro svazek přepravovaný vzduchem jedním z hlavních druhů bojového zabezpečení. Je souhrnem činnosti všech bojových prostředků, které vedou boj s nepřátelskými letouny, souhrnem všech opatření a činností směřujících k předejití leteckých úderů, k zmenšení jejich účinku a odstranění jejich následků.

Velitel svazku přepravovaného vzduchem je povinen organisovat protivzdušnou obranu na základě důkladného studia vzdušné situace a stanoví

- základní úkoly protivzdušné obrany;
- způsob organizace hlásné služby (hlásek);
- síly a prostředky protivzdušné obrany a jejich úkoly pro všechny prostory, které přepravovaný svazek před odletem zaujímá i v prostoru vysazení.

Štáb přepravovaného svazku zpracovává plán protivzdušné obrany pro všechny prostory (soustředění, vyčkávací, odletová letiště, prostor vysazení).

Hlavní důraz v plánu musí být položen na letecké zabezpečení, obzvláště v době přistání letounů na přistávacích a letištních plochách, a dokud přepravovaný svazek (útvár) ještě nemá organisovanou protivzdušnou obranu.

Protiatomová ochrana

Účelem protiatomové ochrany je zmařit připravované údery atomovými zbraněmi nepřítele, zabezpečit přepravovaný svazek (útvár) vzduchem před účinky atomových zbraní nepřítele a zachovat bojovou pohotovost a bojeschopnost.

Protiatomovou ochranu organisuje velitel přepravovaného svazku (útváru) podle pokynů staršího náčelníka. Aby svazek (útvár) byl včas uvědomen o atomovém nebezpečí ve všech prostorech, které svazek (útvár) před přepravou vzduchem i po vysazení zaujímá, je třeba organisovat pečlivý průzkum a pozorování. Již od samého začátku je nutno mít neselehávající spojení s náčelníkem, který vzdušnou přepravu nařídil a dobrou organisaci hlásné služby.

U všech útvarů přepravovaného svazku je nutno organisovat radiační průzkum ve všech prostorech.

Chemické pozorovací hlídky se umisťují v prostoru soustředění a ve vyčkávacím prostoru v blízkosti velitelských stanovišť a pozorovatelů. Na odletových letištích nejlépe na pozorovatelnách.

Ženíjní budování terénu je jedno z nejpodstatnějších opatření protiatomové ochrany. U přepravovaného svazku (útváru) nemůže být toto opatření provedeno do důsledku v každém prostoru pro nedostatek času.

Nepřítel se bude snažit zjistit přípravy vzdušných přeprav, i když půjde o prostory příprav v hlubokém týlu a proto je nutno v těchto prostorech provádět zemní práce s hlediska ochrany proti účinkům atomových zbraní.

Po přeletu a vysazení jednotek a vyložení materiálu na vlastním území v blízkosti fronty nebo v týlu nepřítele, prodlí jednotky na letištích nebo přistávacích plochách jenom krátkou dobu a proto tam zemní práce neprovádějí, nýbrž ihned odcházejí do stanoveného prostoru pro soustředění samostatně z každého letiště zvlášť.

Velikost prostoru soustředění jednotky po přesunu vzduchem musí odpovídat požadavkům rozmístění vojsk za používání atomových zbraní. Svazky (útvary) v prostorech, kde neprovádějí ženíjní úpravu, využívají pokrytosti, vlnitosti terénu a různých přirozených krytů, aby zamezily velké ztráty při případném atomovém napadení nepřítelem.

Maskování svazků (útvarů) při přepravách je neméně důležitý druh bojového zabezpečení. Maskování svazků je nutno provádět v prostorech soustředění a ve vyčkávacích prostorech, na odletových letištích a v prostoru soustředění po vysazení.

V. ZÁVĚR

Za soudobých podmínek vedení operací, které se vyznačují vysokým tempem, bojovou činností vojsk ve značných hloubkách obrany nepřítele, činností vojsk v týlu nepřítele, stanou se vzdušné přepravy vojsk a materiálu nepostradatelným druhem přepravy.

Vojska přepravovaná vzduchem na velké vzdálenosti do týlu nepřítele přinášejí prvek překvapení, který při současném vedení operace může vést v krátké době ke značným změnám na frontě. V podmínkách, kdy železniční nebo silniční síť bude na hlavních operačních směrech značně poškozena a tím na určitou dobu nezpůsobitelná pro pozemní přesuny, stanou se vzdušné přepravy na určitou dobu jedním z hlavních druhů přeprav, protože tyto přepravy nejsou závislé na komunikační síti, na terénních překážkách atd.

Organisace přepravy vojsk vzduchem je složitá. Vyžaduje značný počet dopravních výsadekových letounů, kluzáků, vrtulníků, dostatek odletových letišť, dostatek přistávacích ploch, letecké zajištění, obzvláště když se přesuny provádějí do blízkosti fronty nebo z vlastního území na území obsazené nepřítelem.

Při přepravách vojsk vzduchem do týlu nepřítele je nutná těsná spolupráce s vojsky nebo s partyzány působícími v prostoru, kde budou vojska po přeletu vysazena, a s vojsky útočícími čelně.

Všechna tato opatření vyžadují od štábů přepravovaného svazku vysokých organizačních schopností, přesného plánování v těsné součinnosti se štáby dopravního výsadekového a stíhacího letectva.

Dnešní podmínky vedení operace vyžadují ve zvýšené míře používat všech druhů zbraní a všech prostředků sloužících k úspěšnému vedení války, i dopravního výsadekového letectva k hlubokému a rychlému manévru vojsk jak směrem k frontě, podél fronty, tak i do týlu nepřítele a tento rychlý manévr je schopno do značné míry provést dopravní výsadekové letectvo. Proto se tento druh letectva stává dnes nepostradatelným prostředkem přepravy vojsk a je nutno při všech důležitých operacích s ním počítat a také ho používat.

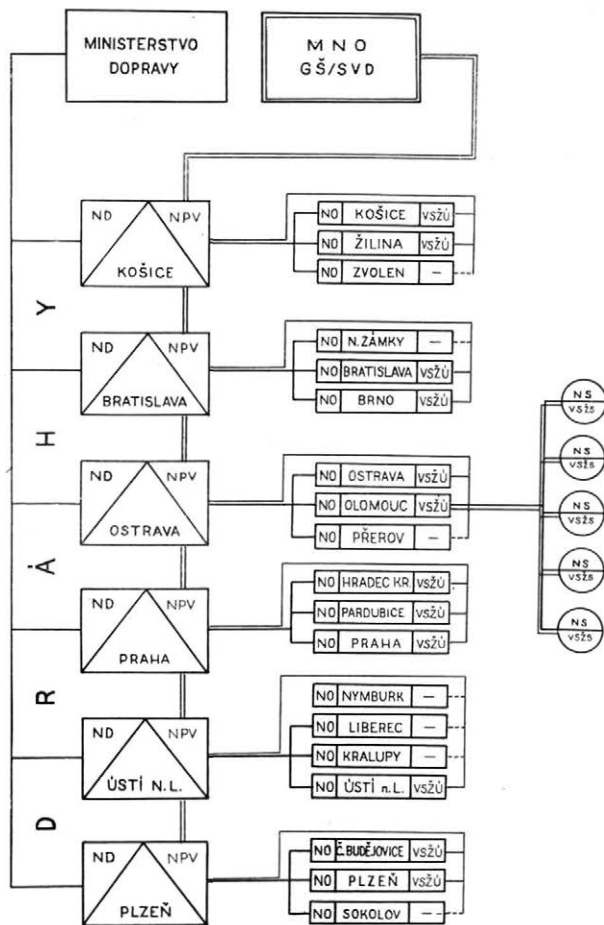
Vydává MNO. Řídí redakční rada: Jan Knotek, Ján Lipový, Václav Voneš, Jaromír Vyhnanek, Zdeněk Malý, Ladislav Hálek, Vladimír Diviš, Miroslav Rybniček, Jaroslav Forst, Karel Rovenský, Josef Slabý, Ludvík Varvařovský, Václav Vítanovský, František Houra, Václav Sadílek, Alois Chládek (redaktor)

Adresa redakce: Redakce časopisu „Vojenská mysl“ MNO, Praha. — Vydává MNO v Našem vojsku, vydavatelství, n. p., Praha. — Tiskne Naše vojsko, tiskárna, n. p., provoz, 2.

V roce 1956 vyjde 6 čísel.

Časopis nelze předplácet, přiděluje se jen služebně.

ORGANISACE ŽELEZNIC V MÍRU



LEGENDA:

orgány
civilní
železniční
správy

ND — náčelník dráhy
NO — náčelník oddělení
NS — náčelník stanice

NPV — náčelník přepravy vojsk
VSŽÚ — voj. správce žel. úseku
VSŽS — voj. správce žel. stanice

orgány
vojenské
železniční
dopravy

POVINNOSTI VOJENSKÝCH ŽELEZNIČNÍCH ORGÁNŮ:

NÁČELNÍK PŘEPRAVY VOJSK

- podléhá náčelníku správy voj. dopravy MNO-GŠ,
- řídí činnost orgánů voj. žel. dopravy v obvodu dráhy,
- organizuje, řídí, kontroluje a zabezpečuje vojenské převozy a transporty po železnici v obvodu dráhy,
- řídí přípravu vojsk pro přepravu po železnici, provádí praktický výcvik jednotek v nakládání a vykládání podle plánů OVD/VVO,
- spolupracuje se štáby svazků (útvář) při zpracování štábní dokumentace a při organizaci přepravy vojsk po železnici.

Náčelník dráhy je povinen bezpodmínečně provést jeho požadavky na provedení vojenských přeprav

VOJENSKÝ SPRÁVCE ŽEL. ÚSEKU

- podléhá náčelníku přepravy vojsk,
- řídí činnost orgánů voj. žel. dopravy v obvodu oddělení dráhy,
- organizuje, řídí, kontroluje provádění železničních přeprav ve svém úseku,
- provádí školení vojsk v přepravě po železnici,
- spolupracuje se štábem svazku (útvary) při zpracování štábní dokumentace a při organizaci přepravy vojsk po železnici.

VOJENSKÝ SPRÁVCE ŽEL. STANICE

- je výkonným orgánem voj. žel. dopravy,
- spolupracuje s náčelníkem stanice na zabezpečení řádného chodu voj. žel. služby.

Poznámka. Oddělení dráhy, neoznačená vpravo zkratkou „VSŽÚ“ nejsou t. č. obsazena. Každému oddělení dráhy podléhá několik železničních stanic — tak jak je na schématu vyznačeno u oddělení dráhy OLOMOUC.

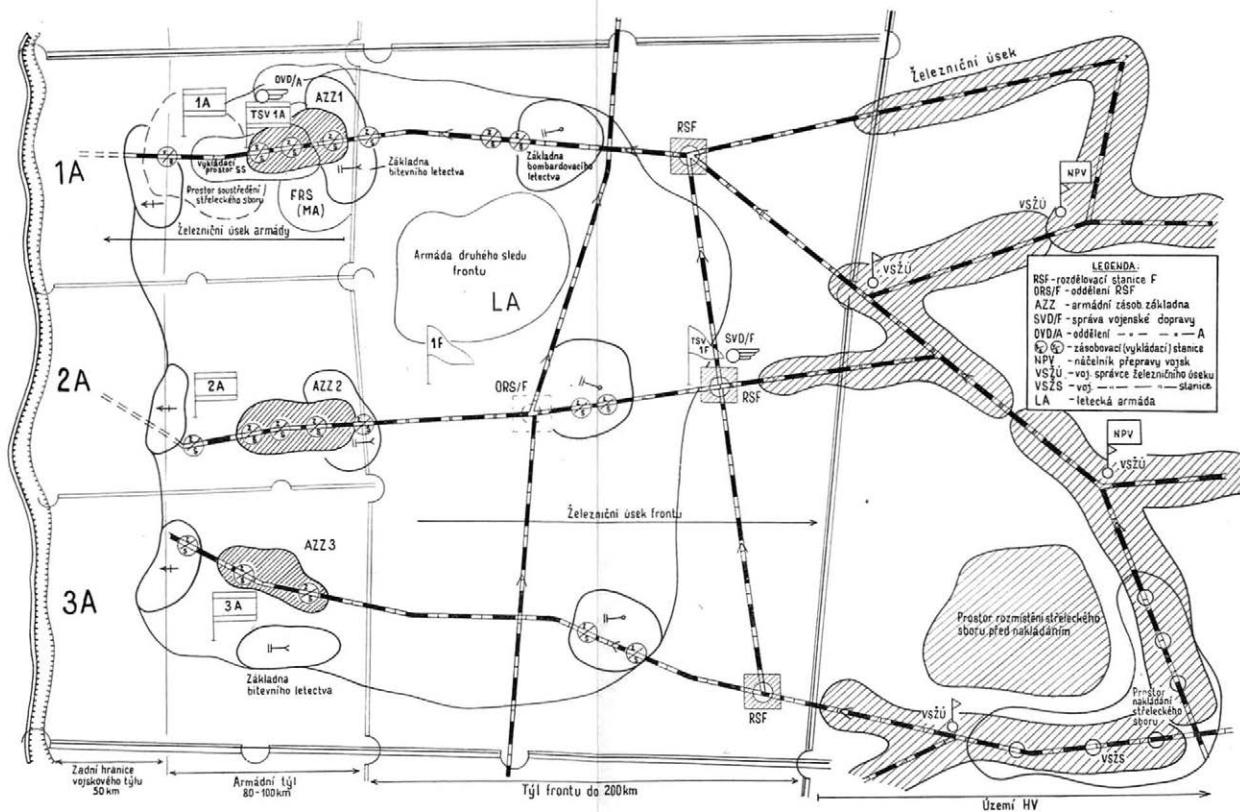


Schéma železniční sítě při operační přepravě vojsk z mimofrontového území k frontě
(Přepravu plánuje a nařizuje HV)

Sehvaluji.
Velitel 20 sd
Podpis
21.00 1. 10.

Příloha 3
T a j n ě
Výtisk čís. 1

ROZDĚLENÍ A VÝPOČET VOZOVÉ POTŘEBY 20 sd PRO PŘEPRAVU PO ŽELEZNICI — ŠTÁB 20 sd BUKOVÁ 1. 10. 20.00

Číslo převozu	Vojenský útvar (převozní jednotka)	Osoby		Děla				Minomety			Raketo- mety	Tanky	Samohyb. děl	Motorová vozidla							Kuchyně	Celková váha nákl.	Vozová potřeba					Celkem vozů	Počet náprav	Celková váha vlaku	Nakládací stanice	Poznámka					
				důst.	podd. muš- stvo	30	57	85	122	82				120	Automobily								Z voj.	Vd	Vk	Pao	Px										
		osob.	nákl 11/2 t												nákl. 3 t	spec.	taž- ná	trak- tory	moto	pří- věry													Z voj.	Vd	Vk	Pao	Px
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17																					
16210	1/4 sp	30	500	2				9						1	43	5	1	3		1		5		15	37	2			54	108		Osobní vozy B, C pro štáby podle potřeby (Jen v míru)					
16211	2/4 sp	30	500	2				9						1	43	5	1	3		1		5		15	37	2			54	108							
16212	3/4 sp	35	510	2				9						1	44	5	1	3		1		5		16	37	2			55	110							
16213	velit. pluku	10	15											2						2				1					1	2							
	velit. hudeb. četa	3	30													2								1		2			3	6							
	průzk. rota	3	35													2				1	1			1	1	2			4	8							
	ženijní rota	3	80													2	1	1						2	4				6	12							
	spojovací rota	3	45													3	1			2				2	3				5	10							
	četa chem. průzkumu	1	15													1		1						1	1				2	4							
	týl 4 sp	5	2																							1			1	2							
	zdrav. rota	2	20											1	1	1	3				1			1	5				6	12							
	int. dílna	1	3											1																							
	protilet. oddíl – 3. četa	1	12													1										3			3	6							
	aut. dopr. rota	2	30											1	1	18				2		3		1	18			19	38								
	Celkem	34	287											5	3	29	6	1		7	1	4		10	14	26			50	100							
16214	četa tech. zabezpečení	1	10												1	5	1									5			5	10							
	vel děl., zbroj. dílna	2	17																					1					1	2							
	pt baterie	2	45	6														6						1	3	6			10	20							
	min. baterie, bat. bezzákl. děl	3	50						6									6			1		1		7				8	16							
	baterie shd	3	32										7											1	7				8	16							
	protilet. oddíl – 1. a 2. četa	2	31													2										6			6	12							
	Celkem	13	185	6					6				7	1	7	1	12				1		4	3	31			38	76								
	atd.																																				

Napsáno v 1 výtisku
čís. 1 pro potřebu štábu
Zprac. SYKORA
Naps. JANDERA
1. 10. 54 čís. 81

Náčelník štábu 20 sd
hodnost
podpis
jméno
Náčelník oper. oddělení 20 sd
hodnost
podpis
jméno
Orgán voj. žel. dopravy
hodnost
podpis
jméno

Poznámka: Tento dokument zpracovávají štáby jednotek počínaje štábem praporu (oddílů) již v míru. Převozy nesmějí mít více než 120 náprav a 1200 tun.

Schvaluji: velitel 6sd
datum
hodnost

NÁVRH NÁČELNÍKA OPERAČNÍHO ODDĚLENÍ ŠTÁBU 6sd NA USPOŘÁDÁNÍ PŘEVOZŮ PO ŽELEZNICI
(příloha k informační zprávě)

Příloha 4
Tajné
Výtisk čís. 1

podpis jméno

Převážní směr	Tempo inter- val	Číslo převozu	Složení převozů	Nakl. stanice (místo)	Zahájení — trvání — ukončení nakládání				Bojové zabezpečení
					6. 10.	7. 10.	8. 10.	9. 10.	
					19,00			4,00	
SEVER	16 1,5	16215	1/40 sp	HRDLÝ					PVO nakládacího prostoru: žel. uzel ROMA VA pěti PVOS. 6pdp chrání prostor STROH. PVO nakládacích stanic pěti útvárů, PAO: MSO žel. orgánů ve VOLOVÉ, MSO 6sd ve Záchraná a vyprošťovací sku- pina, protipožární skupina 6 sd v Součinnost s obnovovacím oddí- lem žel. správy ve Za přepravy pěti útvárů a náčel- níků převozů.
		16230	1/6 dp	KOCLÉROV					
		16216	2/40 sp	HRDLÝ					
		16243	6 žpr	SULICE					
		16218	vel. 40 sp — 1. část	HRDLÝ					
		16231	2/6 dp	KOCLÉROV					
		16219	vel. 40 sp — 2. část	HRDLÝ					
		16233	vel. 6 dp	KOCLÉROV					
		16244	6 spojpr	VIŠŇOV					
		16217	3/40 sp	HRDLÝ					
		16232	3/6 dp	KOCLÉROV					
		16247	1/6 doprpr	ŠIROVÉ					
		16248	2/6 doprpr	SULICE					
		16250	velit. 6doprpr	KOCLÉROV					
		16249	3/6 doprpr	JÍROVÉ					
		16242	6 rmo	KOCLÉROV					
JIH	20 1,2	16221	2/42 sp	HRADISKO					
		16238	1/6 tsp	STROM					
		16246	velit. 6 sd	POŠTICE					
		16222	3/42 sp	HRADISKO					
		16236	3/106 dp	VOLOVEC					
		16223	vel. 42 sp — 1. část	HRADISKO					
		16240	3/6 tsp	STROM					
		16241	6 pto	VOLOVEC					
		16220	1/42 sp	HRADISKO					
		16234	1/106 dp	VOLOVEC					
		16239	2/6 tsp	STROM					
		16224	vel. 42 sp — 2. část	HRADISKO					
		16237	vel. 106 dp	VOLOVEC					
		16225	1/44 sp	VELTEŽ					
		16235	2/106 dp	VOLOVEC					
		16227	3/44 sp	VELTEŽ					
		16228	vel. 44 sp — 1. část	POŠTICE					
		16226	2/44 sp	STROM					
		16229	vel. 44 sp — 2. část	VELTEŽ					
		16245	20 pldp	VOLOVEC					

Zpracováno v jednom výtisku,
čís. 1 pro štáb 6 sd,
Zpracoval: major HORA
6. 10. 55.

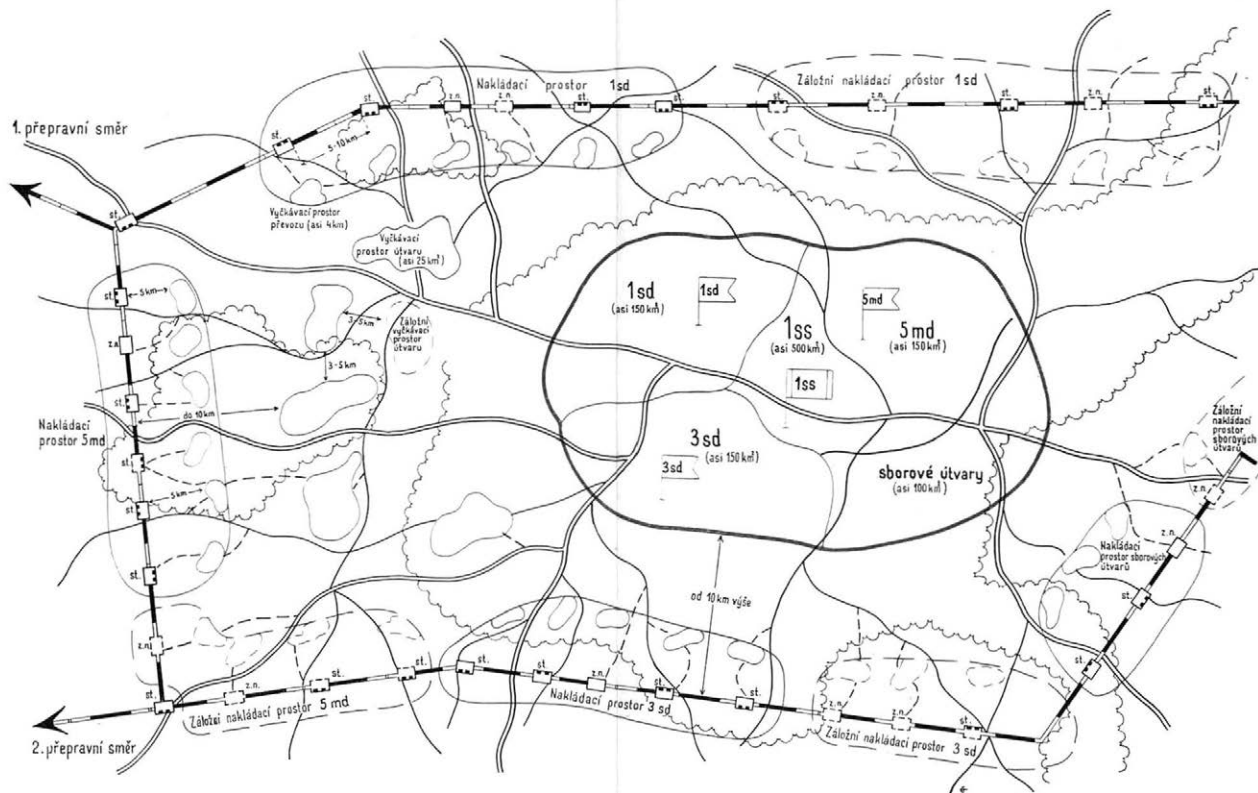
Náčelník operačního oddělení 6 sd:
hodnost
Voj. správce žel. úseku:
hodnost

podpis jméno
podpis jméno

PLÁN NAKLÁDÁNÍ 20 sd
Štáb BUKOVÁ 6. 10. 8.00. Mapa 50 000 r. 1953

Pořad. číslo	Číslo převozu	Rozdělení útvaru (jednotek) na převoz	Vlaková souprava							Prostor rozmístění	Nakládací stanice (místo)	Osa pochodu k nakl. místu	Výchozí čára	Doba přechodu		Vyvěšovací prostor útvaru	Vyvěšovací prostor převozu	Doba nakládání		Doba odjezdu		Číslo vlaku	Bojové zabezpečení	
			Z voj.	Z kuch.	Z	V	Pao	Px	ostat.	Cel- kem				čelem	zádí			zač.	konec	den	hod. min.			
1	2	3									4			9	8	10	11	12	13	14	15			
1	16215	1/4 sp	13			37				50	PONIKLÁ	HRDLÝ	PONIKLÁ VRBNO STROBOV	vidl. silnic 1 km záp. VRBNO	14.55	15.10	les vých. ŠUROLOV	les 3 km již. HRDLÝ	18.45	21.45	6. 10.	22.00	428	PVO vyvěšvacích a nakládacích prostorů střel. pluků prostředky velitelé pluků, 20 pldp zabezpečuje prostor SANA, RISOVCE, SLUKOV s dřívením PVO, 20 pldp a dělostřeleckých baterií, 10 pldp, 20 pldp v ma-kladě, 20 pldp ROMAY A Kladě PVOs, Pohotovostní PVO, POHOTOVOSTNÍ dva hodiny před pohotovostí k nakládání l. převozu, PAO pěti dvorák MSQ v prostoru LÚŽINÁ, Záhlada dosimetr, hlídač od roty chemické ochrany na žel. stanici VOLOVE.
2	16229	1/20 dp četa 20 pldp	5			38				43	ČÍŽICE	KOCLEŘOV	ČÍŽICE KOŠOV	kóta 526 vých. BŘEZI	16.45	17.00	les 4 km jihozáp. KRTELIV	les 1 km záp. ORECHOVICE	20.15	23.15	6. 10.	23.30	429	
3	16216	2/4 sp	13			37				50	VRBOVEC	HRDLÝ	VRBOVEC RUČKOV VRAPICE	křiž. silnice sev. ČÍŽICE	18.15	18.30	les. vých. ŠUROLOV	les 3 km již. HRDLÝ	22.00	0.45	7. 10.	1.00	430	
4	16240	20 žpr (bez jedné rot)	7			44				51	SLUNNÁ	SULICE	SLUNNÁ KONOPIS-TÉ DEJNOV	vidl. silnic 2 km sev. SLUNNÁ	19.45	20.00	les 2 km sev. KRTELIV	les 1 km sev. NOUTONICE	23.30	2.15	7. 10.	2.30	431	
5	16218	Velit. 4 sp., vel., hudeb. četa prázkn., spoj., žen. rota, četa chem. prázkn. zdrav. rota, intend. dílna, protilet. oddíl — 3. četa aut. dopr. rota	8			38				46	OPATOVICE	HRDLÝ	OPATOVICEMOLOV VYTŮN	cíp lesa 1 km sev. TRNICE	21.45	22.00	les vých. ŠUROLOV	les 3 km již. HRDLÝ	1.00	3.45	7. 10.	4.00	432	

Náčelník štábu 20 sd hodnost	podpis	jméno
Náčelník oper. oddělení 20 sd hodnost	podpis	jméno
Voj. správce žel. úseku hodnost	podpis	jméno



Schema prostoru rozmístění a nakládacího prostoru 1 střeleckého sboru

Schvaluji.
Velitel 20 sd
podpis, hodina, datum

PLÁN VYKLÁDÁNÍ 20 sd
Štáb BENEŠOV, 7. 10. 20.00. Mapa 50 000 r. 1952

Příloha 7
Tajně
Výtisk čís. 1

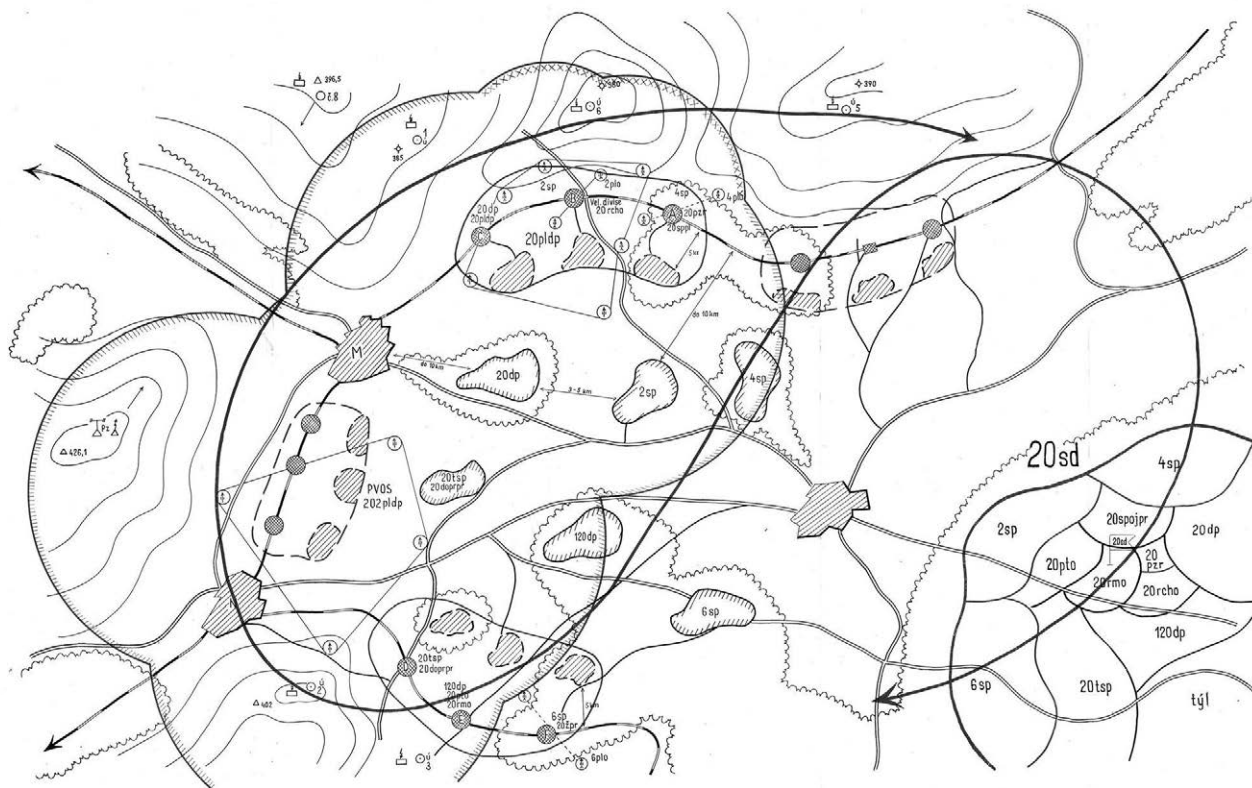
Pořad. číslo	Číslo převozu	Rozdělení útvaru (jednotek) na převozy	Vlaková souprava							Vykládací místo (stanice)	Doba příjezdu do vykl. stanice			Shromazdiště převozu	Pochodová osa a shromazdiště útvaru (prostor soustředění)	Bojové zabezpečení vykl. prostoru
			Z voj.	Z koň.	V	Pao	Px	ostat.	Cel- kem		den měsíc	hod. min.	číslo vlaku			
1	2	3	4							5	6			7	8	9
1	16215	1/4 sp	13		37				50	TÝNEC nad Sáz.	7. 10.	18.10	428	les 5 km sev. PECERADY	TĚPNÍN, JÍLOVÉ u Prahy, DAVLE — les sevzáp. KLÍNEC	PVO vykládacích míst prostředky útvarů, prostor BENEŠOV chrání prostředky PVOS
2	16229	1/20 dp četa 1/20 pldp	5		38				43	POŘÍČÍ n. Sáz.	7. 10.	19.40	429	les 3 km záp. PYŠELÝ	TĚPNÍN, JÍLOVÉ, DAVLE, — les jihových. LIŠNICE	Ochrana přechodů přes VLTAVA u DAVLE, ŠTĚCHOVICE a ŽIVO- HOŠT péčí PVO/A
3	16216	2/4 sp	13		37				50	TÝNEC n. Sáz.	7. 10.	21.10	430	les 3 km sev. PECERADY	TĚPNÍN, JÍLOVÉ u Prahy, DAVLE — TRHOVÁ	20 pldp chrání sestavu divise s důrazem na prostor 120 dp, 20 tsp
4	16240	20 žpr (bez jedné roty)	7		44				51	BUKOVANY	7. 10.	22.40	431	les 2 km jižně TÝNEC n. Sáz.	NETVOŘICE, ŠTĚCHOVICE, — les záp. BOJANOVICE	Regulace na přechodech přes VLTAVA péčí armády, ve vykládacích místech péčí útvarů, v BENEŠOV, NETVO- ŘICE, NEVEKLÖV péčí divise
5	16218	velit 4 sp — 1. část vel. hudeb. četa, průzk. žen., spoj. rota četa chem. průzkumu týl pluku zdrav. rota intend. dílna protilet. oddíl — 3. četa aut. dopr. rota	8		38				46	TÝNEC n. Sáz.	8. 10.	0.10	432	les 3 km sev. PECERADY	TĚPNÍN, JÍLOVÉ u Prahy, DAVLE — KLENEC	
		atd.														

Napsáno v 5 výtiscích
čís. 1 — starší náčelník (nový nadřízený)
čís. 2 — náčelník přepravy vojsk
čís. 3 — správce vykládacího prostoru
čís. 4 — zástupce velitele divise ve vykl. prostoru
čís. 5 — pro štáb divise
Zprac. RUDL
Napsal. LOUKOTKA
7. 10. 54 čís. 116

Zástupce velitele divise pro vykládání
hodnost
Voj. správce vyklád. prostoru
hodnost

podpis
podpis

jméno
jméno



Označení	Význam
	základní nakládací prostor 20 sd,
	záložní nakládací prostor 20 sd,
	vytáčovací prostor útvaru,
	vytáčovací prostor převozu,
	pi baterie 57mm, 30mm,
	pi baterie 85mm,
	okruh účinnosti pld 85mm,
	okruh účinnosti pld 57mm,
	základní nakládací stanice (o štátem nakládaného útvaru) – základní na- kládací stanice,
	hláska divise,
	vidová hláska útvaru,
	hlášený radiolokátor PVOS,
	ochrana stíhačem letectvem,
	prostor rozmístění 20 sd před nakládacím.

1. Zhodnocení vzdušné situace.

Neprůhledná průzkumná letovka plánské jednotky letovny typu RB-45 podlé směr:
 Bombardovací letovka bombardovala skupinu 120 letounů B-36 za silné ochrany silného letovka.
 V výhledu atomové řízení síla MATADOR E-61.
 Vzhledem k dosavadní činnosti nepřátelského letovka a vzhledem k důležitosti průmyslových a leteckých sil v M a N může vyvolat letovka útoky na nakládací prostor divize a letovka přepřevy včetně sil atomových pom (finých sil).

2. Hlavní úkoly PVO.

- včas zjistit vzdušnou nepřítel, uvědomit vojáka a prostředky PVO.
- zneškodnit provádění vzdušného průzkumu a díráním na směr
- odrazit útoky nepřátelského letovka, nálet nosiče A2 a LO v součinnosti s prostředky PVO.
- zabezpečit vyčkávací prostory a nakládací prostor divize s díráním na stanice A, B, C a přesuny útvarů s díráním na sou

3. Organizace průzkumu, pozorování, vyhlášení.

Vedoucí průzkum organizuje HV (letectvem, radiolokátory PVO).
 Pozorování vzdušného prostoru organizují veliteli útvarů za přesuny, v nakládacích stanicích a letovka jedy sítím silných výhledů k posuvu (obhlíd), pluků a u každého přesunu.
 Vůdce hlásky divize č. 8: trig. 396,5.
 Útvarové hlásky polí veliteli útvarů na čarě
 120 dp směr hlásky č. 4 na k. 362 (neustálené)
 20 dp č. 1 na k. 395
 20 tp č. 2 na k. 402.
 Hlavní radiolokátor PVO: trig. 426,1.

5. Organizace součinnosti prostředků PVO.

- a) Se silnicemi letovkami:
 Síťací letovka vede boj s nepřátelskými letovkami od útoky na sever (jih, východ, západ).
 Uvěnit sestavy PVO: Síťací letovka nřl nepřátelské letovky podle výšek 6000 m, nále PLD.
 Hlášení letů a přeletů vlastních silůžů ihned po startu.
 Soustavně signály: Jem Vět letovka — VENUŠE, S15, kývání křídly.
 Zastavte palbu — čísto — SEKTERA, 820, zastávka na levém křídle.
 Zastavte palbu — SLUNCE, 999.
 Atomový poplach — ATOM, ATO.
 b) S PVO: Hlasky divize č. 8 užívají radiové spojení s hláskami radiolokátorem PVO - trig. 426,1; frekvence: 202 pldp (PVO) číselní průmyslových a leteckých sil M a N. Číslo sd zabezpečuje nakládací prostor 20 sd na směr JIH a díráním na PVO stanice D a E a příslušných vyčkávacích prostorů přesunu. Vedení palby plá v nakládacím prostoru 20 sd podle nařízení veliteli 202 pldp.
 c) S leteckými signály: Využití útoků a opatření k likvidaci vzdušného napadení v součinnosti veliteli útvarů (náleží plá přesuny) a vojenskými správi (náleží plá) stanic.
 Zdravotnická a protipožární opatření v prostoru stanic B rajtů zástopek veliteli divize pro PVO v součinnosti s veliteli CO.

6. Opatření na ochranu vojsk a tylu.

- a) Proti síle letícím letovkám vyhlášení do 1/3 pldp hlásky.
 b) Při přesunu a součinnosti vyčkávacích (nakládacích) prostorů doložovat vzdušnou hlásky. Přesuny a nakládání provádějí za tmy. Maskovat řízení sil, bojovou techniku a skupy. Převést maskovací opatření proti řízení letových radiolokátorů a prostředků maskovky. Organizovat protipátrání opatření a dírání.
 Protipátrání útvarů 20 sd v prostoru

7. Spojení.

- a) Útvarové hlásky v radiové síti hlásky hlásky PVO. Frekvence: 450 m.
 b) Hlasky divize č. 8 v radiovém spojení s hláskami radiolokátorem PVO (trig. 426,1). Frekvence:

4. a) Rozdělení a úkoly prostředků PVO 20sd.

Útvar (převodní jednotky)	Organizace Přidělení	PL prostředky				Z organiz. prostředků přiděleno pro ochranu přesuny – počet – komu				Konečná rozdělení PL prostředků na přesuny				Úkoly PL prostředků v nakládacím prostoru	Pohotovost PVO	Doba trvání PVO
		délka		kol. 14,5		délka		kol. 14,5		délka		kol. 14,5				
		2x30	57 85	2x 4x	kol. 14,5	2x30	57 85	2x 4x	kol. 14,5	2x30	57 85	2x 4x	kol. 14,5			
2 sp	1 spr				8				20 dp				6	Zabezpečit přesun a nakládání jednotek pluků a vel. div. ve stanici A. Vyčkávací prostor přesunů chrá- ní 20 pldp.		PVO pluků Do ukon- čení nakládání posledního přesunu pluků
	2 spr				8				120 dp				6			
	3 spr	8 (plo)			8	6 (plo)			20 pto				6			
	vel. 1. č.												2			
4 sp	vel. 2. č.												4	Zabezpečit přesun a nakládání jednotek pluků a 20 spojů ve stanici A. Vyčkávací prostor přesunů chrá- ní 20 pldp.	Prostředky útvarů: 2 hodiny před pře- létováním prvního přesunu a naklá- dání	Ostatní PL prostředky útvarů: 2 hodiny před pře- létováním prvního nakládacího přesunu, a pokud ochrana je přídě- lena
	1 spr				8				20 rma				6			
	2 spr				8				20 spoje				6			
	vel. 1. č.	8 (plo)			8	6 (plo)			2 vel. div.				2			
6 sp	vel. 2. č.												4	Zabezpečit přesun a nakládání jednotek pluků a 20 spojů ve sta- nici F.		
	1 spr				8				2 dopr				6			
	2 spr				8				2 dopr				6			
	3 spr	8 (plo)			8	6 (plo)			2 dopr				6			
20 sp	vel. 1. č.												2	Zabezpečit nakládání ve stanici D. Vyčkávací prostor přesunů a sta- nici D chrání dle PVOs.		PVOs ve nepřetr- žitě perma- nentní
	vel. 2. č.												4			
	1. převoz												2			
	3. převoz												2			
20 dp	vel. 20 sp												2	Zabezpečit nakládání jednotek v C. PVO stanice C a vyčkávacích prostorů zabezpečují dle pro- středků PVOs.		
	1. div.												2			
	2. div.												2			
	3. div.												2			
120 dp	vel. pl.												2	Země PVO stanice E. PVOs zabezpečuje E. Prostor stanic E a vyčkávací prostory přesunů zabezpečuje PVOs. Země PVO stanice E. PVOs zabezpečuje E. Země PVO E. PVOs zabez- pečuje stanic E. Nakládání chrání PVOs ve sta- nici E. 20 pldp chrání stanic A. 20 pldp zabezpečuje stanic B.		
	1. div.												2			
	2. div.												2			
	3. div.												2			
20 pto	vel.												2	Země PVO stanice E. PVOs zabezpečuje E. Země PVO E. PVOs zabez- pečuje stanic E. Nakládání chrání PVOs ve sta- nici E. 20 pldp chrání stanic A. 20 pldp zabezpečuje stanic B.		
	20 pto												2			
	20 rma												2			
	20 spr												2			
20 spoje	vel. div.												2	Nakládání stanic D a vyčkávací prostor přesunů chrání PVOs.		
	1. převoz												2			
	2. převoz												2			
	3. převoz												2			
20 pldp	20 pldp	2	24	12		6-20 dp 6-120 dp			2	24	12		1/4 sp	Zabezpečit vyčkávací prostory přesunů a nakládání stanic na směr „SEVER“ a díráním na ochranu stanic B a C. Palba nastává	Od 15.00 6. 10.	9. 10. 20. 10. 9. 10.

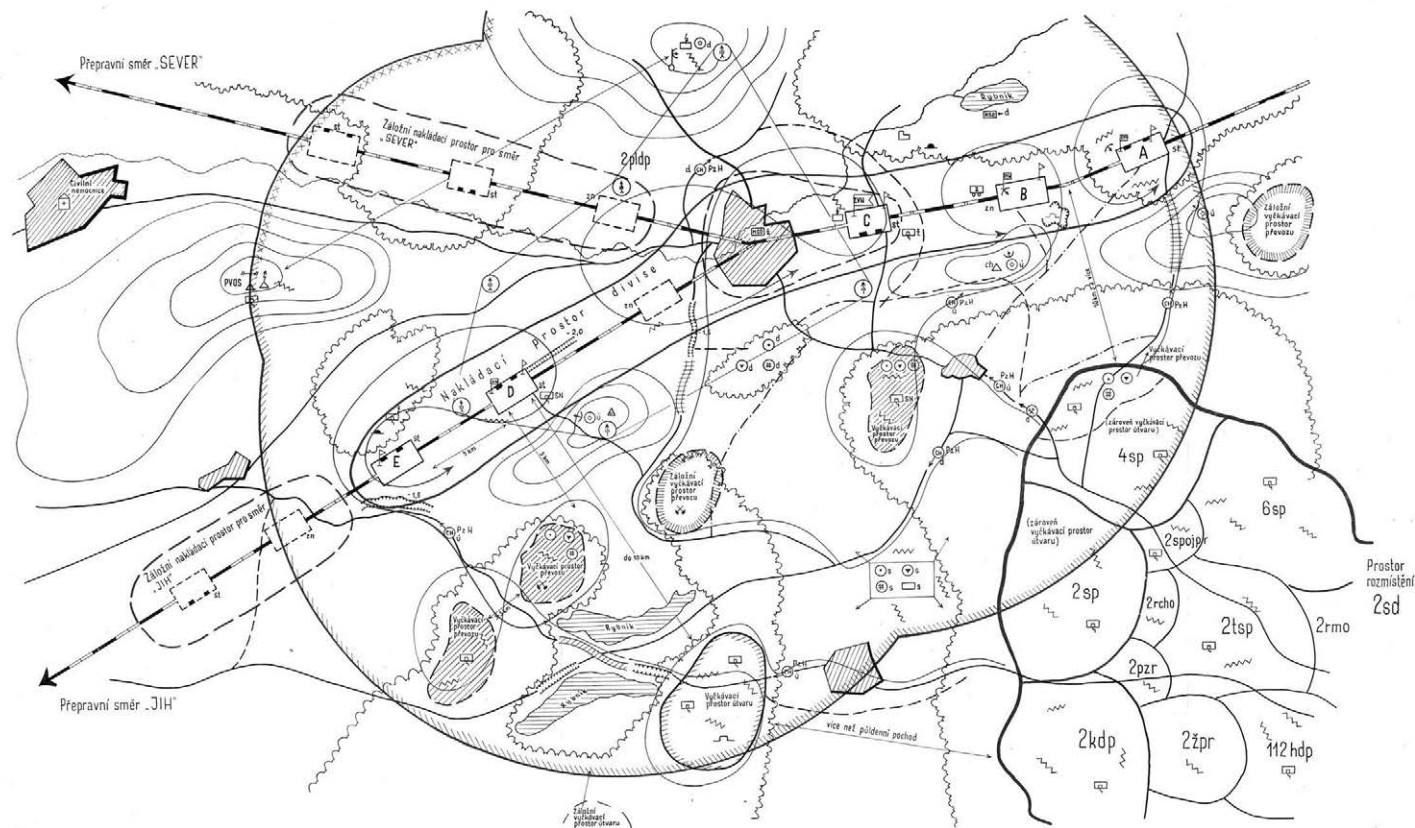
b) Prostředky PVO S.

Druh - označení	Umístění	YS	Úkoly
202 pldp	Palba nastává v prostoru:	—	1. PVO průmyslových závodů a leteckých sil v M a N. 2. PVO nakládacích stanic D a E a příslušných vyčkávacích prostorů přesuny po celou dobu nakládání jednotek 20 sd.
Síťací let. pluk č. 8	Letiště v	—	Zabezpečit nakládání prostor 20 sd před nepřátelskými letovkami útoky podle plánu součinnosti a 202 pldp a PL prostředky 20 sd.

Odlad posledním přesunem divize... ze stanic C ve 4.00 9. 10.

ŠTÁB

20. 10. 24.00 - Mapa 50 000



Náčelník štábu 2. zd:
plukovník

podpis

Juraj KOROLENKO

Náčelník operačného oddelenia:
major

nodes

František NÝVLT

Zhodnocení atomové situace

Nepřítel v dosazích akcí používá atomových pum malé a střední ráže, obnosovaný s výšky 6,000–8,000 m na komunikační a pěší dráha centra s dárzem na prostor
Riziko atomové síly typu MATADOR B-61 bylo středně velký na prostor
BRI, a LO světl nepřítel do prostoru
Lze očekávat, že nepřítelské letectvo bude roztit nakládání divise příp. i s použitím atomových pum malé a střední ráže. Útoky nepř. letectva na přepravy nelze vyloučit.

Úkoly podle postupných činností jednotek

Vz vykládacího prostoru	Zabezpečit pohyb voják a jejich uspořádání pro nakládání s dárzem na prostory
Za přezkou do nakládacích stanic	Zabezpečit přesun jednotek s dárzem na směr
V nakládacích stanicích	Zabezpečit nakládání převozu s dárzem na prostory

Uvědomění vojsk

ATOMOVÝ POPLACH	Atomový poplach — AAA — šifrový děm, nář. (SN), žel. org. (S)
POHOTOVOST PAO	21. 10. 14.00

Rozdělení jednotek 2. roty chem. ochrany divise

Průk. řeta	1 družstvo provádí radiální průzkum oty a prostoru. K dispozici zůstávají velitelé div. pro nakl. v Ostatní družstva odjedou s převazem č.
Čety pro MSO	Zůst. MSO v od hod. ve prospěch sp. typ. týlu. Zbytek odjedou převazem č.

Ženíjní opatření

	Pozice				Vybavení (k dispozici)				Dobudovat				Lhůta provedení (pohotovost)		
	Okopy pro		PAO úkryty pro		Kým	Okopy pro		PAO úkryty pro		Kým	Okopy pro			PAO úkryty pro	
	množstvo	hoj. tech.	lidí	obvar.		lidí	hoj. tech.	lidí	obvar.		lidí	hoj. tech.		lidí	obvar.
Ženíjní příprava vykládacího prostoru	12 km	80	—	—	vojáky starší, nář., žel. org.	6 km	50	—	—	vojáky starší, nář., žel. org.	6 km	30	—	—	21. 10. 14.00
Ženíjní příprava nakládacího prostoru	6 km	50	—	2	vojáky starší, nář., žel. org.	3 km	40	—	/	vojáky starší, nář., žel. org.	2 km	10			
						1 km			/						
Maskování cest	2 ± 1/2 špr a dárzem pro oty č.														
Výprošť. a záchr. skupina	3 ± 1/2 špr a 1 špr — sp v prostoru														
Obnosovací skupina	1 dr 2/2 špr a 1 č — sp v prostoru														
Protipožární skupina	1 dr 2/2 špr v prostoru														
OZP	1 ± 1/2 špr a 1 č — sp a 1 autogreder														

LEGENDA

Označení	Význam	Označení	Význam
	Úkryt PA - vybudovaný starší nář. (SN), žel. org. (S)		maskování cest
	suchý příkop, hluboký 1,5 m, použitelný jako ochr. okop		průchody v ramařem/terénu
	jiskry - bou - střelena (vhodný pro úkryt)		oty převazu
	místo spre, obšty (t - žel., d - divise, s - sboru)		objížky
	V8 zástupce vel. div., útvaru pro nakládání		divise odřad pro zabezpečení pohybu
	průk. chem. (radiální) hlídka útvaru (d), divise (d)		vidové hlídka (d - útvaru, d - divise)
	prostor ohrožený AZ		optické spojení
	obsosovací skupina		ochranné okopy
	vyprošťovací a zachranná skupina		nakládací stanice
	protipožární skupina		záložní nakl. stanice
	zářeba nakl. zařízení		okruh účinnosti PVO - 85 mm
	stanoviště nář. převazu		okruh účinnosti PVO - 57 mm
	chem. pozorovatel		řídicí radiolokátor
	hlášený radiolokátor PVOS		vyklávací prostor útvaru
	opouštěný dár (vhodný pro PAO)		vyklávací prostor převazu
			záložní vyklávací prostor převazu