

## **Některé poznatky automobilního technického zabezpečení útočné operace v počátečním období války**

*Inž. major František Huc l*

S hromadným použitím zbraní hromadného ničení jsou úzce spojeny i otázky a zvláštnosti vedení operací, z nichž hlavní, které budou mít podstatný vliv na práci automobilní služby při technickém zabezpečení boje a operace, jsou tyto:

— velmi naléhavým se stává požadavek pohybu, neboť soudobý boj bude mít od prvních minut ozbrojeného střetnutí výsoce manévrový charakter;

— současně s vysokými tempy je nutné mít na zřeteli, že útočné operace budou probíhat na jednotlivých operačních směrech;

— zvětšená tempa operací budou mít podstatný vliv i na narůstání jejich hloubky;

— zvětšené účinky nových prostředků ničení si vyžadují i větší rozptýlení sestav nejen do hloubky, ale i do šířky.

Tyto a mnohé další okolnosti hluboce ovlivňují materiálně technické zabezpečení bojujících vojsk. Zvláště na automobilní službu a všechny její příslušníky jsou kladeny vysoké požadavky po stránce automobilního technického zabezpečení. Zkušenosti potvrzují, že jednou z vedoucích myšlenek pro tvorbu zámyslu velitele v soudobých podmínkách vedení operace je použití ZHN. A z tohoto hlediska je nutné přistupovat i k řešení otázek automobilního technického zabezpečení. Ukázalo se například, že přes péči, která těmto otázkám byla věnována, mnohem větší pozornost než doposud budeme u automobilní služby věnovat otázkám vyhodnocování radiační situace. V mno-

hých případech dochází k tomu, že automobilní technika, která sice byla radioaktivně zamořena, ale ne v takovém rozsahu nebo stupni, aby nemohla být dále použita k plnění bojového úkolu, je označována za nepojízdnou nebo neschopnou provozu bez úplné dezaktivace. Právě tak ovšem dochází k opačným případům, kdy technika, která byla zamořena v takovém stupni, že její použití by ohrozilo zdravotní stav převážených jednotek, je dále používána k plnění úkolu. Je jen samozřejmé, že takové hrubé chyby a nedostatky ve vyhodnocování vzniklé radiační situace by v případě skutečného boje mohly do značné míry ovlivnit, popřípadě i ohrozit splnění bojového úkolu vojsk. Ukazuje se proto jako nezbytné, aby všichni důstojníci ovládali veškeré pomůcky k vyhodnocování radiační situace, uměli s nimi pracovat. Každý příslušník automobilní služby musí okamžitě po provedených úderech provádět hrubé, operativní vyhodnocení vzniklé situace a na základě tohoto vyhodnocení ihned přijímat potřebná rozhodnutí a dovést je v době co nejkratší k jeho vykonavatelům.

Zvýšenou pozornost budeme věnovat otázkám vyhodnocování vlastních úderů ZHN, abychom popřípadě útvary a zařízení automobilní služby nerozmístili v prostorech zasažených vlastními ZHN a jsou radioaktivně zamořeny.

Větší pozornost budeme věnovat otázce zásobování užitkovou vodou pro motorová vozidla s vodním chlazením, dále i vodou nutnou pro dezaktivaci

techniky před opravou. Většina povrchových vod bude radioaktivně zamořena a v důsledku toho alespoň dočasně nezpůsobilá k použití. Zanedbání této otázky by mohlo ohrozit bojovou pohotovost automobilní techniky a tím i bojujících vojsk.

Řešení této otázky bude vyžadovat úzkou spolupráci všech zainteresovaných složek, zvláště pak orgánů týlu, chemického, ženijního vojska a automobilní správy.

Projevuje se nezbytnost dalšího zkvalitnění řízení podřízených útvarů a zařízení automobilní služby; do této činnosti je nutno zakotvit zásadu — maximálně pro řízení útvarů a zařízení služby využívat osobního styku nadřízené složky s podřízenými. Pro vyjasnění nejasných otázek, upřesnění plánů automobilního technického zabezpečení, koordinaci činnosti útvarů a zařízení služby na jednotlivých stupních, je tento osobní styk nezbytný a důležitý.

To je ovšem jen nepatrná část problému řízení podřízených útvarů a zařízení automobilní služby. K automobilnímu technickému zabezpečení operace jsou v současných podmínkách vytvářeny z dílenských a vyprošťovacích prostředků vyššího operačního svazu dílenské vyprošťovací skupiny.

Tyto skupiny jsou vytvářeny podle situace a potřeby za jednotlivými operačními svazy a působí v pásmu jejich činnosti. K vytváření těchto skupin bylo ATS přistoupeno jednak z čistě odborných hledisek (provádění odsunů a oprav poškozené AT techniky), jednak i pro ulehčení velení a řízení jednotlivých útvarů a zařízení služby. Při tomto způsobu organizace dílenských vyprošťovacích skupin jsou totiž všechny útvary a zařízení služby, zařazené v jedné skupině, podřízeny jednomu z náčelníků opravárenského závodu, zpravidla náčelníku pojiždného a automobilního opravárenského závodu. Tím se velení

a řízení ze strany ATS zúží z několika útvarů na velení jedné skupině, v rámci které pak velí náčelník opravárenského závodu. Při tomto systému řízení podřízených útvarů a zařízení AT služby se ukazuje nezbytné, aby útvary a zařízení služby byly vybaveny rádiovými stanicemi, které by byly zapojeny do spojovací sítě týlu, čímž by bylo zabezpečeno nutné spojení náčelníka ATS vyššího operačního svazu s podřízenými dílenskými vyprošťovacími prostředky služby. Bez rádiového spojení je krajně obtížné udržet s těmito zařízeními spojení za každé situace, které je nezbytné jak pro jejich řízení, tak i pro vydávání rozkazů k jejich přesunu v případě nebezpečí atomového napadení, radioaktivního zamoření, napadení ze strany nepřátelských výsadků, záškodníků atd.

Již v začátku útočné operace v počátečním období války je nutno po provedení úderu raketových a jaderných zbraní nepřítele odstraňovat následky těchto úderů, v nejkratší možné době opravit poškozenou AT techniku, především vozidla raketových útvarů, vozidla zabezpečující velení, OT a jiné a vrátit je bojujícím vojskům.

Pravděpodobné ztráty automobilní techniky během útočné operace vyššího operačního svazu se budou pohybovat okolo 34 % z celkového výchozího počtu vozidel. S tímto procentem ztrát je možno kalkulovat na stupni operační svaz — vyšší operační svaz; není však již možné v této výši kalkulovat ztráty na stupni svazek — útvar, kde na stanovení ztrát AT techniky působí tolik faktorů, že určit za současných podmínek vedení boje a operace alespoň orientační procento ztrát na tomto stupni je prakticky nemožné. Na tomto stupni je nutné bezpodmínečně vždy vycházet z dané konkrétní situace svazku nebo útvaru.

Zkušenosti potvrzují, že ztráty na

automobilní technice v průběhu operace budou mít sestupnou tendenci, přičemž zpravidla největší budou v den jejího zahájení, při hromadných úderech raketových a jaderných zbraní. Možný předpoklad procenta ztrát po dnech útočné operace vyššího operačního svazu (z celkového počtu vozidel) je tento:

| Den | 1 | 2 | 3 | 4 | 5   | 9 | 7   | 8 | 9 |
|-----|---|---|---|---|-----|---|-----|---|---|
| %   | 8 | 5 | 4 | 4 | 3,5 | 3 | 2,5 | 2 | 2 |

Tyto celkové ztráty jsou předpokládány od všech druhů zbraní; jsou v nich uvažovány i ztráty, vzniklé od běžného provozu techniky. Uvažujeme-li hloubku útočné operace 600—800 km i více a koeficient manévru 1,2—1,5, můžeme kalkulovat, že jednotlivá vozidla v průběhu 9 dní útočné operace vyššího operačního svazu budou dosahovat průběhu 900—1200 km i více.

Vyhodnocením účinků všech druhů zbraní na automobilní techniku se ukazuje, že přibližně 55—60 % budou lehce poškozeny, vyžadující BO, asi 15 % budou středně poškozeny, vyžadující SO, 10—15 % budou těžce poškozeny, vyžadující GO a asi 15 % budou nenávratně ztráty.

Tato pravděpodobná procenta možných ztrát po jejich druhích jsou směrnými čísly pro vyšší operační svaz; u svazů je možné očekávat přesuny oprav od běžných ke generálním, tzn., že u svazů je možné očekávat klesání procenta BO a vzrůstání procenta GO.

Hlavním úkolem při provádění oprav poškozené automobilní techniky musí být snaha maximálně zkrátit dobu od vyřazení vozidla do jeho návratu po opravě k jednotce. Ke splnění tohoto úkolu se potvrzují názory, že v průběhu útočné operace počátečního období války veškeré vojskové prostředky musí

provádět pouze běžné opravy poškozené AT techniky (a jen skutečně ve výjimečných případech SO agregátovým způsobem). Přitom si je nutno uvědomit, že za současných vysokých temp vojskové opravárenské prostředky se nebudou plně rozvíjet, budou pracovat prakticky „na chodu“ a proto mo-

hou provádět skutečně jen opravy vyžadující minimálních časových ztrát. Ovšem ani za těchto předpokladů vojskové prostředky nezvládnou celý objem BO, takže jejich část bude postupovat ještě i do dilenských prostředků svazů, budou-li mu přiděleny vyšším operačním svazem, popřípadě jejich malou část mohou provádět i prostředky vyššího operačního svazu.

Prostředky svazu, pokud jejich kapacita nebude plně vytížena prováděním BO, budou provádět SO především speciální techniky a bojových vozidel. Prostředky vyššího operačního svazu pak budou provádět SO a v minimálním počtu GO.

Takovýto způsob provádění oprav zabezpečuje nejrychlejší navrácení maximálního počtu automobilů zpět k bojujícím vojskům. Přesto však ani tento způsob nezajistí návrat veškeré poškozené techniky v průběhu operace, je nutno kalkulovat s tím, že poškozená automobilní technika, vyžadující SO a GO, se v průběhu první útočné operace počátečního období války vojskům nevrátí.

V souvislosti s tím vzniká otázka, doplňování vojsk automobilní technikou; zde je nutno počítat s tím, že doplňování vojsk v průběhu první operace prakticky nepřichází v úvahu. Jednak

z výše uvedených zásad organizace provádění oprav této techniky, jednak i proto, že v opravárenských závodech nebude vytvořena dostatečně vysoká záloha opravených vozidel a dále i proto, že samo národní hospodářství v počátečním období války nebude schopno požadavky armády na doplnění krýt. Proto se ukazuje, že otázkám oprav je nutno věnovat zvýšenou pozornost a zabezpečit jejich maximálně možné vysoké procento provedení. Rovněž otázkám vyprošťování a odsunu poškozené techniky je zapotřebí věnovat největší pozornost; zde je nutno kalkulovat s tím, že v útočné operaci na stupni útvar — svazek nebudou vytvářena shromaždiště poškozené techniky. Poškozená technika bude shromažďována v hnízdech poškozené techniky, poblíž komunikací, kde bude přejímána k odsunům a k opravám prostředky operačního svazu a vyššího operačního svazu. Při organizování vyprošťování a odsunů poškozené automobilní techniky se musí bezpodmínečně počítat s tím, že vyprošťovací vozidla, kterými jsou vybaveny útvary a svazky, je nutné využívat především pro zabezpečení pohybu, vyprošťování a odsun vozidel, vyžadujících běžné opravy, které budou rovněž vojskovými prostředky opravovány. Ostatní vyprošťování a odsuny musí provést jednotky a útvary vyšších stupňů. Z celkového počtu poškozené automobilní techniky v průběhu útočné operace je nutno odsunout speciálními odsunovými prostředky z neopravitelných vozidel 80—85 %, z vozidel vyžadujících GO 90—100 %, z vozidel vyžadujících SO asi 50 %. Zbytek poškozených vozidel je odsunován vracejícími se prázdnými vozidly od vojsk k týlu.

Vyprošťování a odsun pásových vozidel, která jsou automobilním materiálem (např. MAZUR D-350, ATL, ATT, ARSOM) musí být prováděn vzájemně a odsun na větší vzdálenosti na podval-

nících, tažených těžkými kolovými traktory T-141, které jsou zařazeny ve vyprošťovacích rotách. Ukazuje se, že těžká uváznutí těchto vozidel je nutné vyprošťovat pomocí vyprošťovacích tanků ve spolupráci s OTV svazu nebo TTS vyššího operačního svazu.

Potvrzuje se, že zásobování automobilním materiálem je nutno organizovat a podřídit plně prováděným opravám. To znamená, že zásobování musí zabezpečit provedení všech oprav jak vojskovými, tak i dílenskými prostředky vyšších typů. Takováto organizace materiálově zabezpečuje návrat maximálně možného počtu opravených vozidel v co nejkratší době bojujícím vojskům. V zásadě zásobování automobilním materiálem musí vycházet z požadavků opravárenských zařízení.

Sklady útvarů, svazků a svazů je nutno s ohledem na vysoká tempa útočících vojsk vybavit jen tím nejnutnějším materiálem, zabezpečujícím běžné opravy, důležitých pro pojízdnost vozidel. Sklady musí být přitom co nejvíce odlehčeny, aby byla zabezpečena jejich vysoká mobilita; přitom je nutno ovšem počítat s tím, že pravidelné denní zásobování v průběhu operace bude vyloučeno. S doplněním zásob u vojsk je možno počítat až koncem operace, nejdříve však v její polovině; krátkost doby trvání útočné operace totiž jinou možnost nedává.

Složení zásob AT materiálu ve skladu vyššího operačního svazu musí svým sortimentem odpovídat potřebě jednotlivých skladů na všech stupních. To jinými slovy znamená, že v přepravních a ukládacích bednách musí být připraveny zásoby náhradních dílů a součástek pro případ zničení některého skladu útvaru, svazku nebo svazu a na paletách ostatní druhy materiálu, jako pneumatik, akumulátorových baterií a spotřebního materiálu.

Zvláště velké mají být v automobil-

ním skladu vyššího operačního svazu zásoby agregátů k zajištění rychlého provedení oprav během operace, neboť jedině agregátový způsob oprav umožní opravárenským prostředkům zvládnout obrovské úkoly při opravování poškozené automobilní techniky. Na druhé straně tento způsob zásobování umožní zásobovacím orgánům v plné míře uplatnit a využívat mechanizační prostředky pro nakládání a vykládání, urychlit oběh automobilního materiálu, jehož objem jde do tisíců tun během krátké doby trvání útočné operace.

V soudobých podmínkách vedení operací, jako jedna z důležitých a vážných činností, vyvstává otázka ochrany a obrany dílenských vyprošťovacích prostředků, která musí zabezpečit jejich nepřetržitou činnost a nezranitel-

nost. Z hlediska ochrany proti ZHN je zvláště důležitá otázka ukrytí techniky a její pečlivé maskování před pozorováním protivníka; z hlediska nesouvislé fronty a častého používání taktických i operačních výsadek je velmi důležitá otázka obrany dílenských vyprošťovacích prostředků. Organizace ochrany a obrany těchto prostředků řadí se do celkového systému ochrany a obrany týlu. Proto při organizaci ochrany a obrany je nutno přihlížet nejen k ochranným vlastnostem terénu, ale především k celkovému systému obrany týlu a jednotek druhých sledů a plně ji využívat pro ochranu dílenských vyprošťovacích prostředků s tím, aby byla co nejméně zmenšována jejich pracovní kapacita o specialisty, odveňované do strážní služby.

Zkušenosti jen znovu jasně potvrdily, že úkoly automobilní služby v soudobých podmínkách vedení operací narůstají, že podmínky práce služby se stávají obtížnější a složitější. To vyžaduje jak od všech příslušníků služby, tak i od velitelů na všech stupních velení vysokou technickou připravenost, vysokou organizovanost všech prací, směřujících k zabezpečení maximální pohotovosti automobilní techniky před i v průběhu operace a tím, i po automobilní stránce, zabezpečení úkolu, který plní bojující vojska.