

síly výsadku a přejít k soustředěné bojové činnosti pro splnění jiného úkolu. Takto složitou bojovou činnost ovšem je schopný uskutečnit jen výborně vycvičený výsadek, dobře technicky vybavený, řízený schopnými veliteli, kteří se umí dovedně vyhnout snahám nepřítele o zničení výsadku.

Konečně vyvstává značně obtížný problém sloučení rozptýleného výsadku na velkém prostoru s vojsky útočícími čelně. Ukazují se celkem dva možné způsoby, případně jejich kombinace, byla-li vynucena okolnostmi.

V prvním případě velitel praporu po splnění úkolu shromáždí prapor ve vhodném prostoru soustředění, z něhož prapor vyvede ke sloučení s pozemními vojsky, když se předtím dohodouly běžné normy součinnosti pro sloučení.

Ve druhém případě, když soustředění praporu před sloučením z jakýchkoli pří-

čin není možné (vzdálenosti, bojová činnost nepřítele, terénní překážky atd.), rozhodne se velitel praporu ke sloučení po takových skupinách, ve kterých je vedena bojová činnost. Pro tento případ musí velitel praporu domluvit po pojítkách součinnost pro sloučení, tj. domluvit prostory a opatření pro sloučení jednotlivých skupin. Vlastní činnost pak stanoví krátkými nařízeními jednotlivým skupinám. K soustředění praporu tak dojde až po překročení skupin výsadku vlastními vojsky.

Sloučení sil brigády bude obdobné, nedoporučuje se však shromažďovat ve větším rozsahu než po praporech. Protože se jedná o velmi citlivou etapu bojové činnosti výsadku, je třeba sloučení usku- tečňovat utajeně a využívat všestranně klamání a zastírání. Je třeba také organizovat bojové zabezpečení výsadku v úplném rozsahu.

Civilní a vojenská silniční doprava

VM č. 5/65

Podplukovník Vojtěch Machulda, GSc

Autor článku dává celou řadu podnětných názorů. S některými názory však plně nesouhlasím a chtěl bych k nim vyjádřit svůj názor především z hlediska všetylového pracovníka z oboru operačního týlu.

Autor vychází z některých slabých stránek současného systému silničního zabezpečení v týlovém prostoru frontu a armády, ze zkušeností silničního zabezpečení na teritoriu státu a doporučuje zcela přejít na systém silničního zabezpečení jako je na teritoriu. Tento systém je založen na principu příčného přehražování s doprovodem pochodových proudů. Přitom však zcela opomíjí nedostatky navrhovaného systému.

Autor přeceňuje rozsáhlost příčného manévru v soudobé operaci. Myslím a zkušenosti ze cvičení to dokazují, že v armádním a frontovém týlu bude se většina proudů (i v počátečním období) přesunovat směrem k frontě — podélně.

Jakýkoliv systém silničního zabezpečení musí umožňovat příčný manévr i v hloubce týlového prostoru frontu (armády). Nelze však tento příčný manévr přeceňovat a nutno jej stále vidět s reálnými možnostmi a potřebami velení a spojení přesunujícím se proudům. Současný systém silničního zabezpečení v operačním týlu však podmínky pro příčný manévr splňuje.

Jsou plánovány a rozvíjeny příčné silnice na úrovni frontových základů (předsunutých frontových základů a jejich oddělení, pohyblivých raketových technických základů, nemocničních základů, pohyblivých armádních základů) a podél velkých vodních nebo terénních překážek. V tomto duchu řeší vytváření příčných silnic Směrnice pro operační týl.

Promítneme-li tyto předpokládané příčné silnice do celkové organizace týlu frontu a armády, dojdeme k závěru, že příčné silnice rozvíjíme téměř každý den

operace, na hloubku 50 — 80 km. Vezme-li v úvahu potřeby velení proudům za přesunu (pokud jím nebudeme velet přímo) cestou silničních orgánů a reálné naše možnosti v oblasti spojení, je tato norma zcela postačující a umožňuje proud zhruba v rozsahu dvou hodin zachytit. Samozřejmě za předpokladu, že do prostoru příčné silnice bude spojení, což ve stejném rozsahu předpokládá i příčné přehrazení, které navrhuje autor. Je také skutečností, že na některých cvičeních není příčným silnicím věnována potřebná pozornost a jejich význam, nejen co do hustoty, ale i obsazení je podceňován.

Těžiště pohybu v soudobé operaci v týlovém prostoru frontu a armády bude ve směru k frontě a systém silničního zabezpečení toto musí umožňovat, při zachování reálné možnosti příčného manévru. V tomto prostoru (asi do 100 km od předního okraje) nutno zajistit velitelům volnost operačního manévru (asi od čáry rozvinutí PAZ).

Souhlasím s autorem v jeho snaze po co nejširším využívání celé silniční sítě v týlovém pásmu frontu a armády s cílem dosáhnout co největší rozptýlenosti přesunu a maximálního využití všech vhodných komunikací. Tím také vytvoříme výhodnější podmínky z hlediska možnosti napadení proudů apod.

Tato nesporná výhoda navrhovaného systému má jednu velice slabou stránku a to limitující místa na celkové silniční síti, jejichž propustnost udává celkovou kapacitu dané osy, silničního směru, pásma apod. Těmito limitujícími místy jsou přechody přes vodní překážku (brody, mosty) a terénní překážky (přechody přes hornatá pásma) a důležité křižovatky, které nelze obejít. V těchto místech se ztrácí výhoda navrhovaného systému (pokud jde o celkové propustnosti silniční sítě). V našich podmínkách máme zhruba na každých 50 km podélnou řeku (nebo jinou terénní překážku), kterou nelze jinak překonat kolovými vozidly než po mostech (po celý rok nebo jen v určité části roku).

V podmínkách soudobé operace bude se nepřítel vždy snažit narušit dopravu. Největších výsledků v tomto směru dosáhne právě zničením těchto limitujících objektů na silniční síti (mostů a důležitých komunikačních uzlů). Je velmi pravděpodobné, že se soustředí především na ničení těchto objektů. Bude je ničit nejen v prvních hodinách a dnech války všemi

prostředky (jadernými údery, údery letectva, výsadky, záškodníky apod.), ale i náhradní objekty postavené vojsky a týlem armády nebo frontu během operace.

Provozuschopností a kapacitou těchto objektů, tj. v podstatě mostů, bude dána kapacita celkové silniční sítě na daném operačním směru. Při tom musíme počítat s tím, že velkou většinu mostů, postavených v míru, zničí protivník nebo vlastní vojska a že ve frontovém a armádním týlu možno v podstatě plánovat jen s mosty, které budou postaveny v průběhu operace.

Budou to mosty postavené ženijním vojskem, které budou výměnou předány týlu frontu, nebo mosty, které postaví silniční a silniční mostní útvary a svazky armády a frontu (normované nebo improvizované). Tyto možnosti jsou však značně omezeny materiálově a u improvizovaných mostů dřevěných především časově.

Snaha autora po maximálním využití stávajících silničních sítí je správná. Na druhé straně však nelze toto přeceňovat a především vidět reálnou skutečnost danou množstvím a kapacitou přechodů přes překážky, hlavně mostů (normovaných nebo improvizovaných). Myslím, že při správném výkladu a určitém přehodnocení chápání tzv. hlavních a pomocných silnic jako pásem, lze v rozumné míře rozptýlit proudy, využívat více silnic a přitom nepřipustit „zbytečné ježdění“ a hromadění proudů u přechodů přes terénní překážky.

Velkou nevýhodou v navrhovaném systému vidím v tom, že autor rozděluje zodpovědnost za silniční zabezpečení v operačním týlu. Chce v podstatě osamostatnit současně silniční prapory silničních brigád týlu frontu a zreorganizovat je na kontrolní dispečerská stanoviště a podřídit je přímo správě vojenské dopravy (SVD) týlu frontu. Naproti tomu síly a prostředky pro obnovu (tj. především stavbu mostů) začlenit do silničních stavebních a silničních mostních brigád.

Ve své podstatě tento návrh rozděluje současnou jednotnou a velmi účelnou zodpovědnost velitele silniční rot (úseku), praporu (rajónu), brigády (pásma), silničního oddělení SVD týlu frontu na zodpovědnost zvlášť za provoz na silnicích a zvlášť za obnovu (hlavně stavbu mostů), poněvadž při rozvinuté silniční síti lze výstavbu silnic řešit vhodnými objížděkami. Realizací tohoto návrhu přechází přímá zodpovědnost za zabezpečení pro-

vozu po silnici (spojená s reálnou možností toto zabezpečit — provozní, stavební i mostní síly a prostředky na každém stupni) na zásady součinnosti, za přímého řízení až na stupni TVS frontu. Tím vzniká i reálná možnost „obezličky“ z obou stran, jako např. „nemohl jsem splnit, poněvadž v daném prostoru nebyl postaven most“ a pod.

Navrhovaný systém příliš centralizuje přímé řízení a zodpovědnost i za dílčí problémy v silničním zabezpečení na stupni týlu frontu a klade maximální požadavky na zabezpečení spojení (nejen co do počtu spojovacích prostředků, ale i počty podřízených, kterým nutno z TVS frontu velet apod.).

Realizace tohoto názoru by podstatně ztížila a narušila plynulost a nepřetržitost silničního zabezpečení a ztížila velení ze stupně týlu frontu. **Oddělovat obnovu včetně stavby mostů od provozu považují za zásadní nedostatek navrhovaného systému.** Navrhovaný systém nezábezpečuje správnou míru centralizace a pravomoci na příslušný stupeň, zvláště má-li být zachována jeho pružnost řízení při předpokládaném narušení dopravního plánu. Navrhovaným systémem je řízení silniční dopravy daleko více centralizováno na stupni TVS frontu než doposud, při odbourávání dosavadní zodpovědnosti za zabezpečení provozu na nižších stupních.

Autor ve svém návrhu řeší zabezpečení provozu v podstatě doprovodem proudů. Současný systém silničního zabezpečení doprovod proudů podceňoval. Myslím, že v tomto směru bude nutno současné názory přehodnotit ve prospěch návrhu autora. Na druhé straně však nelze jednoznačně upustit od vytyčování (značkami, směrníky) podélných os. V týlovém pásmu frontu se bude pohybovat mnoho jednotlivých vozidel a málo početných proudů, které není „ekonomické“ doprovázet a které nejsou schopny samy se z hlediska přesunu zabezpečit nebo proudů, na kterých má front zásadní zájem. I při realizaci návrhů autora musí tedy zůstat podélné i příčné silnice v rozsahu současných základních silnic na každém operačním směru minimálně jedna silnice podélná a na úrovni základní fronty, PAZ a oboustranně velkých terénních překážek silnice příčná.

Závěrem vyjádřím krátce svůj názor na řešení současných problémů vojenské dopravy.

Složitost soudobé války klade na dopravu vysoké, oproti minulým válkám kvalitativně odlišné požadavky. Přestože podstata úkolů dopravy zůstala, vznikají nové požadavky zejména na její pružnost, operativnost a jednotu řízení.

V soudobé operaci nelze vojska však v potřebném rozsahu a nepřetržitě zabezpečit bez komplexního využívání všech druhů dopravy v teritoriu i na všech stupních polního velení podle jednotného zámyslu.

Podle mého názoru je nutno řídit a organizovat vojenskou dopravu podle těchto hlavních zásad:

- zabezpečit jednotu řízení při komplexním využívání všech druhů dopravy (automobilní, železniční, vzdušné, potrubní a vodní) k zabezpečení zámyslu velitele;

- mít jednotný systém silničního zabezpečení na teritoriu i v týlu polních vojsk při dodržování zásady zodpovědnosti jednoho orgánu v míru i ve válce za silniční zabezpečení na teritoriu i v týlu polních vojsk;

- těžiště silničního zabezpečení na teritoriu v týlu frontu (případně i armády) položit na zabezpečení pohybu směrem k frontě při zachování reálné možnosti příčného manévru po 2 — 3 hodinách jízdy; doprovod proudů kombinovat rozvíjením obsluhovaných podélných a příčných silnic (na každém operačním směru asi jednu podélnou silnici);

- neodtrhovat obnovu od provozu, ponechat odpovědnost za zabezpečení provozu s reálnou možností toto zabezpečit na nižších stupních, v centrálních rukou ponechat pouze prostředky k posilování nebo k plnění speciálních, méně častých úkolů;

- zabezpečit pružné velení se znalostí konkrétní situace a v souladu se zodpovědností, připustit účelnou decentralizaci na nižší teritoriální i polní stupně týlového velení, při zachování možnosti zásadního vlivu centrálního orgánu;

- jako základní druh spojení budovat autonomní rádiové dispečerské spojení, organizované prostorovým způsobem s možností přímého předání nařízení centrálního orgánu na čarách vzdálených od sebe 2 — 3 hodiny jízdy. Zdvojení autonomního dispečerského spojení umožní využíváním prostorového spojení, budovaného v operačním týlu systémem pomocných spojovacích uzlů.