

KLAMNÉ ŽENIJNÍ PŘEPRAVY

Organizace klamných ženijních přeprav je součástí operačního maskování. Klamné přepravy řešíme organizačně, provozně i technicky na principu a z hlediska utajení hlavních (skutečných) přepravišť, klamné činnosti demonstrační a imitační, protiradiolokačního maskování a komplexního zabezpečení přeprav. Klamná přeprava musí být uskutečněna souběžně či ještě lépe s předstihem ve srovnání se skutečnou přepravou, avšak zároveň s dovedným utajením skutečné přepravy buď skrytím nebo znenápadněním. Skutečná přeprava s hlavními a se záložními přepravišti musí z hlediska maskování respektovat volbu vhodných míst přepravišť se skrytými přístupy, utajení příprav v využitím noci, manévru soulodí ve vodě ze skrytého místa stavby (např. z ramen řek při déle trvající stavbě z materiálu SMS), dále nutnost maximálního znenápadnění zřizovaných přepravišť a později i provozu na nich. Klamná přepraviště včetně přístupů je možné zřídít s využitím demonstračních, zastírajících, imitačních a radiolokačních prvků.

Možné varianty (typy) klamných přepravišť můžeme z hlediska koncepce a

rozsahu druhů ženijního materiálně technického zabezpečení rozdělit do šesti hlavních skupin [1—6]:

1. Klamné přepraviště, vytvořené dýmovou clonou, zřizujeme souběžně se zastíráním skutečného přepraviště dýmovou clonou; jeho kvalita a hodnota je charakterizována možným „odmaskováním“ radiolokátorem, minimální spotřebou sil a prostředků, přepravní pasivitou (nulová kapacita přepraviště) a závislostí na povětrnostních podmínkách.

2. Klamné přepraviště s dílčí demonstrační přepravou plavidlovou či přívozovou a s dýmovou clonou, zřizované souběžně s dýmovou clonou na skutečných přepravištích, je charakterizováno možným odmaskováním malé kapacity přepraviště radiolokátorem, potřebou určitého množství sil a ženijních přepravních prostředků, dále pak částečnou aktivitou přepravy.

3. Klamná přeprava s dílčí skutečnou demonstrační přepravou plavidlovou nebo přívozovou, s klamným mostem z koutových odražečů a s dýmovou clonou je typická obtížným odhalením i radiolokátorem zvláště při oživení a „osvícení“ přístupů k přepravišti koutovými odražeči, dále je

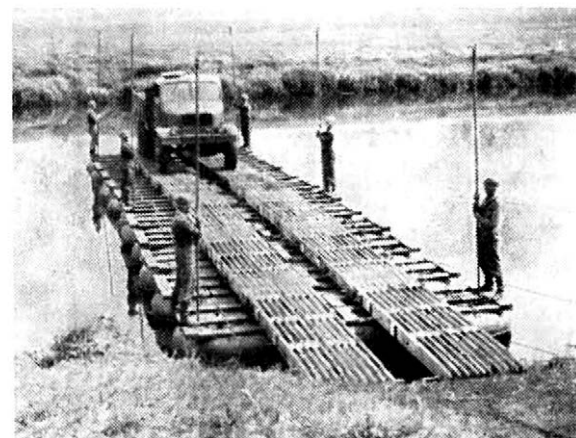


Obr. 1 Most PMS za provozu

typická potřebou určitého množství sil, zejména přepravních prostředků i maskovacích prostředků a relativní pasivitou přepraviště mimo aktivní demonstrační plavidlové či přívozové přepravy.

4. Vodorovná maska (která by byla zřizována pravidelně nad mostem) použitá v místě klamného mostového přepraviště je zjištělná při nedostatečném ožívání demonstračním pohybem znázorňujícím přesuny jednotek, má relativně malou spotřebu materiálu, můžeme ji použít jen na

Obr. 2. Možná varianta improvizovaného mostu malé únosnosti (cca 10 t), kterým by bylo možné imitovat most PMS



úzkých a popřípadě na některých středně širokých překážkách (obtížnost řešení pro velká rozpětí); negativním znakem je úplná pasivita přepraviště.

5. Maketa mostu plovoucího nebo nízko vodního či ponořeného v eventuelní kombinaci s přerušovanou dýmovou clonou je z hlediska rozhodujících parametrů charakterizována obtížným odhalením jakýmkoli prostředky, relativně velkou spotřebou materiálu, nutností soustavného ožívování demonstračními přesuny a úplnou pasivitou přepraviště.

6. Skutečný most malé únosnosti imitující most vyšší únosnosti (eventuelně v kombinaci s přerušovanou dýmovou clonou) je charakteristický velmi obtížným odhalením, relativně velkou spotřebou materiálu, možností plné aktivity přepraviště, neboť může zajistit přepravu břemen, jichž je u motostřeleckých útvarů většina, a rovněž výhodným poměrem mezi kapacitou přepraviště a jeho hmotností. Účelnost používání klamného mostu malé únosnosti představujícího most vyšší únosnosti můžeme dokumentovat příkladem porovnávajícím vztah hmotnosti obou mostů a jejich kapacit: Na jednom automobilu Praga V3S můžeme převážet buď cca 8 bm desetitunového improvizovaného mostu (upraveného na klamný most PMS), schopného přepravovat většinu vozidel motostřeleckých útvarů nebo cca 12 bm makety mostu SMS, jež je zcela pasivní. Poměr 2:3 ve prospěch makety mostu z hlediska hmotnosti zdaleka nevyváží poměr 1:0 ve prospěch klamného mostu malé únosnosti z hlediska přepravní kapacity mostu.

Pasivitu klamného přepraviště je nutné ve většině případů hodnotit zcela negativně. Je proto třeba, aby klamná přepraviště byla rentabilní z hlediska poměru vynaložených sil i prostředků a účinné přepravní kapacity.

Z celkového porovnání a zhodnocení jednotlivých variant klamných přeprav vyplývá, že vhodné jsou varianty 1, 2 a 6, jako méně vhodné můžeme klasifikovat varianty 3 a 4, a jako zcela nevhodnou variantu 5. Varianty klamných přepravišť 1, 2 a 3 mají význam především pro taktický stupeň velení, varianty 4, 5 a 6 význam operační.

Z hlediska komplexního zabezpečení přeprav je nejen vhodné používat klamných přeprav ve variantě 1, 2, 3 a 6, ale též je nutné dovedně kloubit manévry plovoucím mostem s klamnou přepravou tak, jak je dále uvádím na možném příkladě z taktického stupně velení: Na záložním přepravišti (před manévrem plovoucím mostem) je nutné maskovat stavbu pobřež-

ních přechodových částí a plánovanou pozdější skutečnou přepravu buď uskutečněním „demonstrační klamně přepravy“ (aby nepřítel nabyl dojmu, že jde o klamnou přepravu) nebo znenápadněním; po manévru mostem na připravené záložní přepraviště je účelné zřídít z původního hlavního přepraviště klamně přepraviště a odpoutávat tak pozornost od nově zřízeného (přemístěného) hlavního přepraviště.

Řešení klamných ženíjních přeprav přes vodní překážky v rámci operačního maskování je náročný úkol. Úspěch komplexního řešení klamných přepravišť však závisí na kvalitním vyřešení detailů, především na úplnosti a tím i na věrohodnosti jednotlivých klamných přepravišť a neméně na jejich provozu. Oživování klamných přepravišť řešené výhradně jako demonstrační činnost je zcela pasivní, naopak skutečný provoz na klamném přepravišti plní mimo svůj demonstrační a imitační prvek a mimo svůj aktivní prvek z hlediska přepravních kapacit při přechodu vodních překážek i další prvek dílčí

rozptýlenosti sil a prostředků útočících vojsk. Prostor předpokládaného válčiště není tak velký, aby se mohl dělit na sektory nasycené či přesycené vojsky i prostředky pro hlavní směry útočné činnosti na jedné straně a na druhé straně na „vakuové“ sektory, které by kromě minimálních jednotek, zabezpečujících plánovanou komplexní činnost operačního maskování, byly pro bojové jednotky či útvary zcela nepřipustné. Vodní překážky jsou nejchoulostivějším pásmem z hlediska zranitelnosti vojsk. Maximální snahou všech stupňů velení je proto překonávat je na široké frontě, což bude z hlediska charakteristik vodních překážek na předpokládaném válčišti velmi obtížné. K místnímu kanalizování vojsk bude při přechodu vodních překážek docházet v každém případě. Proto bude nutné v co největší míře vytvořit pro nepřátelský průzkum klamnou situaci především z hlediska hlavních a vedlejších směrů útočné činnosti vlastních vojsk. A k tomu mohou sloužit mimo jiné i aktivní klamná přepraviště.