

MOŽNOSTI PLAVIDLOVÉ PŘEPRAVY V ČSLA

Plavidlová přeprava je jedním ze základních druhů přeprav přes vodní překážky. Její význam v soudobém boji neustále roste, neboť se snažíme překonávat vodní překážky z chodu, na široké frontě a co nejvíce omezit soustředování jednotek na přepravištích.

Článek 112 předpisu Vševojsk-2-3 (Násilný přechod vodní překážky) ukazuje možnosti plavidlové přepravy na

- obojživelných obrněných transportérech,

- obojživelných přepravních prostředcích ženijního vojska,

- ostatních přepravních prostředcích (útočné čluny, výsadkové lodky, gumové čluny apod.), ve výjimečných případech i na improvizovaných prostředcích.

Vzhledem k tomu, že improvizovaných přepravních prostředků použijeme jen výjimečně, může plavidlová přeprava probíhat v podstatě dvěma způsoby.

Při prvním způsobu používají motostřelecké jednotky svých organických obojživelných obrněných transportérů (bojových vozidel pěchoty). Přeprava probíhá v kolobězích, ale plovoucí bojová vozidla (OT) vyjíždějí po překonání vodní překážky na protilehlý břeh, kde pokračují v útočné činnosti. To je hlavní způsob plavidlové přepravy v ČSLA.

Druhý způsob připadá v úvahu tehdy, nemají-li motostřelecké jednotky obojži-

velná vozidla a musí se přepravit přes vodní překážky na jiných přepravních prostředcích. Může jít o útočné čluny, výsadkové lodky, nafukovací čluny apod., nebo samohybná obojživelná vozidla, kterými jsou vybaveny ženijní útvary. Tyto přepravní prostředky se po vysazení osob nebo vyložení zbraní, vozidel či materiálu na protilehlém břehu vracejí pro další přepravní sledy (dál přepravují koloběhy).

Možnosti plavidlové přepravy na obojživelných obrněných transportérech

Plavidlová přeprava jednotek na obojživelných OT se liší značně od klasické plavidlové přepravy koloběhy. Je proto vhodné odlišit ji i názvem. Dosud však všeobecně používáme pouze výrazu „plavidlová přeprava“.

Pod pojem „obojživelné obrněné transportéry“ zahrnují OT-62, OT-64, OT-65 a OT-70 (bojové vozidlo pěchoty).

Motostřelecké jednotky, vybavené obojživelnými obrněnými transportéry, překonávají vodní překážky v sestavě, ve které k nim dorazily. Rozsah ženijního zabezpečení je pak omezen a jeho jednotlivé úkoly plní vojska přímo v průběhu přepravy.

Po příchodu vojsk k vodní překážce mají se prapory prvního sledu přepravovat

v rozvinuté sestavě pod ochranou paleb dělostřeleckých a tanků. Značným problémem je však vjezd a hlavně výjezd obrněných transportérů z vody na protilehlý břeh za aktivní činnosti nepřítelů. Velká většina vodních překážek na západoevropském válcíšti má totiž regulované břehy, které sice zpravidla umožňují vjezd do vody bez větších úprav, avšak úprava těchto břehů pro výjezd OT z vody je poměrně velmi náročná. To značně ztěžuje plavidlovou přepravu ve všech moderně vybavených armádách a nikde se dosud nepodařilo zmíněný problém uspokojivě vyřešit.

Břehy můžeme upravit ručně (jen v málo případech, dovolí-li to charakter břehů), nebo pomocí trhavin a ručně dokončit. V obou případech počítáme s tím, že po výjezdu dvou až tří transportérů z vody bude břeh rozbahněn do takové míry, že další transportéry na téměř již nevýjedou.

K zabezpečení výjezdu z vody můžeme též využít lana navijáku transportéru zachyceného za strom nebo jiného vhodného předmětu na protilehlém břehu. Tyto způsoby jsou však časově náročné a vyžadují, aby osádka po připlutí k protilehlému břehu vystoupila z transportéru a vedla boj, zatímco řidič s jedním či dvěma vojáky zabezpečí výjezd OT na břeh. K tomu ovšem musí být motostřelecké jednotky vycvičeny v zacházení s trhavinami. Tyto trhaviny (asi po čtyřech normovaných táhlech náložkách na jednom vozidle) vezou sebou v transportérech. Čtyři náložky obsahují cca 30 kg tritulu a stačí na úpravu jednoho výjezdu. Postup práce viz předpis Žen-2-9 (Ženíjní práce druhů vojsk) čl. 398 a 399.

Ke svéráznému řešení problému výjezdu transportérů z vodních překážek přikročili Francouzi. Podle zpráv západního odborného tisku Francie vyvíjí speciální ženíjní doprovodné vozidlo „Enfrac“, jehož hlavním úkolem má být poskytování pomoci OT při výjezdu z řek. Jde o obojživelný pásový transportér se speciální nástavbou k překonání příkrých a rozbahněných břehů a k vyprošťování uvázlé techniky. Má účinný naviják a v přední části hydraulicky ovládané rameno s drápákem, které umožňuje výjezd na příkrý břeh. V zadní části má dozerovou radlici, určenou k úpravě výjezdu z vody a k očištění břehů a řeky od nevýbušných zátarasů.

Vývoj takového prostředku podtrhuje, že zabezpečení výjezdu obojživelných OT z vodních překážek je problémem opravdu závažným, avšak vzhledem k úzce specifickému předurčení zmíněného pro-

středku nepočítám s jeho masovým zavedením.

Ráz břehů značně ovlivní způsob překonávání vodního toku obojživelnými OT. V zásadě můžeme hovořit o čtyřech možnostech.

Prvý způsob (nejjednodušší) spočívá v překonání řeky bez úprav břehů v takové sestavě, v jaké jednotka dosáhla vodní překážky. Nebude častý, neboť břehy, které nevyžadují úprav pro výjezd z vody, vyskytují se u řek na předpokládaném válcíšti jen velmi zřídka a setkáváme se s nimi zpravidla pouze na vodních zdržích nad přehradami (nejsou-li přehrady vypuštěny nebo zničeny).

Druhý způsob spočívá v tom, že transportéry rot prvního sledu přistanou u protilehlého břehu, převážná část osádek vystoupí, rozvine se a zdolává nepřátelské odpory, zatímco řidiči s omezeným počtem vojáků upravují břeh pro výjezd transportérů z vody. Značnou nevýhodou tohoto způsobu je, že všechny transportéry jsou poměrně dlouhou dobu nehybné na vodě a jsou snadno zasažitelné palbou protivníka. Je-li však protilehlý břeh členěn tak, že chrání transportéry před přímou dělostřeleckou palbou (jako např. v řadě úseků řeky Vltava), je tento způsob vhodný.

Třetí způsob předpokládá, že v první fázi se přepraví přes řeku, upraví výjezdy a vyjede na nepřátelský břeh třetina až polovina transportérů rot prvního sledu, zatímco ostatní OT zabezpečují jejich činnost palbou z vlastního břehu. Potom se přepraví přes řeku i tyto transportéry, přičemž využijí již upravených výjezdů. V některých případech budeme moci využít dobu nutnou pro úpravu výjezdů na přepravu koloběhy.

Čtvrtý způsob předpokládá, že motostřelecké jednotky jsou vybaveny skladnými nafukovacími čluny, které tvoří stálou součást výbavy OT. Tento způsob použijeme, když protilehlý břeh vyžaduje větší úpravy pro zabezpečení výjezdu z vody, není dostatečně členěn a převýšen nad vodní hladinou a neskýtá transportérům ochranu před přímou dělostřeleckou palbou protivníka v době úpravy výjezdů. Pak mohou transportéry zaujmout vhodná postavení na východním břehu a palbou umlčovat odpory protivníka, zatímco roty prvního sledu překonají řeku na nafukovacích člunech a upraví části sil výjezdy na protilehlý břeh. Potom teprve překonají řeku obojživelně OT a je-li to možné, naloží na protilehlém břehu ponechané nafukovací čluny.

Volba některého z těchto způsobů překonání vodní překážky bude pochopitelně

závislá na síle a aktivitě nepřítel, na charakteru vodní překážky a břehů a na dalších okolnostech.

Překonání vodních překážek plovoucími OT má ve srovnání s klasickou plavidlovou přepravou v koloběžích i některé další zvláštnosti:

Prapory prvního sledu pluku na obojživelných OT zpravidla nebudou procházet kontrolním propouštěcím místem a budou postupovat až k vodní překážce v rozvinuté bojové sestavě. Pro řízení přepravy nebude třeba určovat správce přepraviště, protože jejich úkoly budou prakticky plnit velitelé útočících praporů a rot prvního sledu, kteří budou řídit boj a přepravu jednotek svými spojovacími prostředky.

Prapory druhých sledů pluků, popř. i další sledy na plovoucích OT, se dostávají v průběhu útočného boje na přístupy k vodní překážce zpravidla po plukovních cestách v proudech. Jejich přístup k přepravištím musíme přísně řídit a regulovat; proto musí projít kontrolním propouštěcím místem. Vlastní činnost na přepravišti musí řídit správce přepraviště, kterým bude důstojník přepravujícího se praporu. Správce přepraviště musí dobře regulovat pohyb od kontrolního propouštěcího místa a počítat se zdržením prvních sledů na vodní překážce.

Pokud bude přeprava prvosledových praporů a jejich bojová činnost na protilehlém břehu úspěšná, není důvodu, proč by prapory druhého sledu nepřekonávaly vodní překážku na plovoucích OT v rotních nebo praporních proudech. I v tomto případě bude ovšem nutné věnovat potřebnou pozornost úpravě výjezdů. Půjde sice o omezený počet těchto výjezdů, jejich úprava však bude náročnější, neboť na jednom místě bude vyjíždět z vody celý rotní nebo praporní proud.

Z hlediska ženijního zabezpečení je nutné na přepravištích plovoucích OT splnit především tyto úkoly:

- vést ženijní průzkum přístupů k vodní překážce, vjezdů a výjezdů, povahy (rázu) vodní překážky s důrazem na rychlost proudu,

- odminovat, upravit a vytyčit přístup k vodní překážce, vjezdy a výjezdy.

Tyto úkoly budou zpravidla plnit motostřelecké jednotky svými silami a prostředky. Se ženijními jednotkami (asi jedno ženijní družstvo na obojživelném OT na jeden prvosledový motostřelecký prapor) je třeba počítat hlavně pro průzkum a odminování přístupů k vodní překážce a břehů.

Zhodnocení způsobnosti obojživelných OT překonávat vodní toky

Abychom si mohli udělat reálnou představu o možnostech plavidlové přepravy obojživelnými OT, je třeba zhodnotit příslušnou techniku, kterou máme v ČSLA.

Základními obojživelnými OT jsou OT-62, OT-64, OT-65 a postupně je zaváděn OT-70. Chceme-li zhodnotit vhodnost těchto prostředků pro plavidlovou přepravu, je třeba uvést druh jejich podvozku, schopnost překonávat stoupání (pro posouzení možnosti výjezdu na strmé břehy), způsob pohonu na vodě a maximální rychlost plavby. Všechny parametry viz tab. 1. Pro porovnání jsem zařadil i nejmodernější současné prostředky, zavedené v západních kapitalistických armádách, z nichž transportéry AMX-10 P a Marder mají být základním prostředkem svého druhu ve francouzské a západoněmecké armádě v druhé polovině sedmdesátých let.

Z tabulky je patrné, že hlavní kapitalistické armády definitivně přecházejí na obojživelné OT. Dokonce i armáda NSR byla nucena transportéry Marder (původně nebyl obojživelný) dodatečně uzpůsobit pro plavbu. Tím se jen potvrdila správnost koncepce armád Varšavské smlouvy, které zavedly obojživelné OT do výzbroje již v počátku šedesátých let.

Údaje o stoupání jsou v tabulce myšleny pro pevný a suchý terén. Při výjezdu z vodních překážek je však i suchý břeh namočen vyjíždějícím transportérem, což možnost výjezdu snižuje zejména u kolových OT. Tak např. OT-64, který na suchém a pevném podkladě vyjede stoupání se sklonem do 31°, překoná při výjezdu z vodní překážky zhruba sklony s těmito hodnotami:

- do 15° na písčitojilovitých březích,
- do 23° na březích s únosným šterkovitým povrchem,
- do 25° na kamenem zpevněných březích.

Pásové transportéry jsou pro vjezd do vodních překážek i výjezd z nich vhodnější a hodnoty sklonu břehů, které jsou schopny vyjet, neklesají se snížením únosnosti břehů v takové míře, jako např. u kolového OT-64.

Můžeme říci, že obojživelné OT v ČSLA mají ve srovnání se stejnými prostředky předních kapitalistických armád mnohem větší schopnost překonávat strmé břehy při výjezdu z vodních překážek. Proto úprava těchto břehů pro jejich výjezd bude méně náročná, ale budeme ji v naprosté většině případů zabezpečovat.

Tabulka 1

Parametry obojživelných OT, ovlivňující způsobilost pro překonávání vodních překážek

Označení	Překoná stoupání	Podvozek	Způsob pohonu na vodě	Rychlost plavby v km/h	Na vodě bezpečně ovladatelný do rychlosti proudu		Ve výzbroji armády
					km/h	m/s	
OT-62	35°	pásový	2 vodomety	10,8	9,8	2,7	ČSSR
OT-64	31°	kolový	2 lodní šrouby	9,7	8,7	2,4	ČSSR
OT-70	35°	pásový	pásky	8,0	7,2	2,0	SSSR ČSSR
AMX-10 P	27°	pásový	2 vodomety	8,0	7,2	2,0	Francie
M-113-A 1	27°	pásový	pásky	5,8	5,1	1,4	USA NSR
Marder	27°	pásový	pásky*	6,0*	5,4	1,5	NSR

* – použitím přídavných nafukovacích vaků je obojživelný.

Poznámka: Údaje jsem převzal z předpisů pro naše OT, ze Zprav-51-6 z r. 1973 a z časopisu Vojennyj zarubežnik.

Způsob pohonu na vodě značně ovlivňuje manévrovací schopnost obojživelných OT při plavbě a má vliv i na rychlost plavby, která je jedním z nejdůležitějších parametrů pro posouzení schopnosti OT překonávat vodní toky.

Průměrná rychlost proudu vodních toků na našem předpokládaném válčišti je za normálních podmínek 1,4 m/s, maximální rychlost 2,3 m/s, výjimečně více. Z tabulky je patrné, že rychlost plavby našich OT je na odpovídající úrovni, umožňuje překonat za normálních podmínek většinu vodních toků bez většího splutí. Poněkud menší rychlost plavby OT-70 je způsobena pohonem pásů, je však vykompenzována parametry tohoto prostředku.

Celkově můžeme konstatovat, že parametry našich OT, které mají vliv na jejich schopnost překonávat vodní překážky, jsou na velmi dobré úrovni.

Možnosti plavidlové přepravy na obojživelných prostředcích ženijního vojska

V nedávné minulosti byly hlavním prostředkem pro plavidlovou přepravu v ženijním vojsku ČSLA obojživelné automo-

bily BAV 485 (střední obojživelník kolový) a K-61 (velký obojživelník pásový). První má únosnost na vodě 3,5 t a druhý 5 t.

Tato vozidla měla svůj význam hlavně v době, kdy motostřelecké jednotky nebyly vybaveny obojživelným OT a kdy bylo nutné (a je dosud u motostřeleckých jednotek, které plovoucí OT nemají) tyto jednotky přepravovat na plavidlových přepravištích koloběhy.

U svazků, jejichž motostřelecké prapory mají obojživelné OT, překonávají jednotky vodní překážky na těchto transportérech. Každý mspr má však dosud asi 10–12 břemen, která nejsou obojživelná a která musí přepravit na přívozovém či mostovém přepravišti, nebo na plavidlových přepravištích, vybavených prostředky ženijního vojska. Jde hlavně o praporeční bezzákluzové kanóny, neplovoucí transportéry T-810, raketometry a vozidla čtyřtýlového zabezpečení. Mimo dvou bezzákluzových kanónů všechna tato břemena přesahují únosnost prostředků BAV-485 i K-61.

V současné době jsou ve výzbroji ženijního vojska ČSLA obojživelné trans-

portéry PTS-10, které mají na vodě únosnost 10 t a jsou tedy schopny přepravit všechna břemena motostřeleckých praporů. Tyto transportéry jsou pro násilné přechody vodních toků přidělovány plukům prvního sledu a jsou využívány pro přepravu břemen motostřeleckých praporů, některých plukovních břemen a ke zpětné přepravě raněných. Pro přepravu raněných jsou tyto transportéry zvláště uzpůsobeny a můžeme na nich upevnit 12 nosítek.

Přidělené transportéry PTS-10 postupují k vodní překážce za prapory prvního sledu, zaujmou východiště k přepravě, kde naloží břemena přepravovaná prvním koloběhem, a jakmile obojživelné OT prvosledových praporů překonají vodní překážku, vyjedou z východiště k přepravě a zahájí přepravu. Určitou nevýhodou je, že přepravovanou techniku musíme nakládat i vykládat na břehu.

Transportér PTS-10 překoná při vjezdu do vody i výjezdu z vody s břemenem sklon břehu 15 stupňů. Břehy budou tedy téměř vždy vyžadovat v místech vjezdu a výjezdu úpravu, a to náročnější, než u obojživelných OT.

Plavidlová přeprava motostřeleckých jednotek, které nejsou vybaveny obojživelnými obrněnými transportéry

Jak jsem již uvedl plavidlová přeprava motostřeleckých jednotek, které nejsou vybaveny obojživelnými OT, nebude pravidlem. Přesto s ní musíme i v současné době počítat. K přepravě v tomto případě použijeme jednak přepravních prostředků motostřeleckých jednotek (výjimečně i přepravních prostředků získaných či vyrobených z místních zdrojů) a jednak obojživelných přepravních prostředků ženijního vojska. V tomto případě můžeme i plně využít transportérů BAV-485 a K-61.

Při postupu k vodní překážce (nejpozději při překračování výchozí čáry k přepravě) musí být plavidlové přepravní prostředky začleněny na svém místě v sestavě prvosledových praporů. V patřičné vzdálenosti od vodní překážky shromáždí se tyto prostředky v místě soustředění přepravních prostředků, které může být totožné s východištěm k přepravě. Jednotky, které se mají přepravit prvním koloběhem, zde nasednou na samohybné přepravní prostředky a jedou na nich k řece, kde ihned zahájí přepravu.

Jednotky, které se mají přepravit prvním koloběhem na nesamohybných pře-

pravních prostředcích, odnášejí tyto prostředky z místa soustředění přepravních prostředků k vodní překážce, spouštějí je na vodu a přepraví se na nepřátelský břeh. Přepravní prostředky s obsluhou se vrací k výchozímu břehu a naloží jednotky přepravované dalším koloběhem, které mezitím dorazily z východiště k přepravě k řece.

Východiště k přepravě se za těchto okolností volí co nejbližší od vodní překážky, už od vzdálenosti asi 500 m. Je to proto, aby přepravované jednotky byly schopny za dobu trvání jednoho koloběhu zdolat pěšky vzdálenost z východiště k přepravě k řece odplutí. V případě, že nemůžeme volit východiště k přepravě v dostatečné blízkosti od vodní překážky, musí jednotky zaujmout vždy jednu, případně více mezilehlých čar, umístěných co nejvhodněji tak, aby terén na těchto čarách skýtal možnost skrytu.

Motostřelecký prapor se zpravidla přepravuje na jednom plavidlovém přepravišti, na kterém může jedním koloběhem přepravit jednu motostřeleckou rotu s posilovými prostředky, a to na úseku širokém zhruba do 500 m.

Záloha přepravních prostředků se na plavidlovém přepravišti nevyčleňuje. Je-li na jednom přepravišti více druhů plavidel, řadí se na čáře odplutí podle rychlosti pohybu na vodě tak, aby na protiproudě straně přepraviště byla plavidla nejrychlejší a na poproudě straně nejpomalejší. Na každých 10–12 plavidel musí správce přepraviště vyčlenit jedno plavidlo jako záchranné.

Tento způsob plavidlové přepravy je pochopitelně ve srovnání s plavidlovou přepravou jednotek, vybavených obojživelnými obrněnými transportéry, nevýhodný a to hlavně z těchto důvodů:

- nelze překonávat vodní překážku na široké frontě a dochází k centralizaci jednotek na poměrně úzkém úseku,

- jednotky nejsou po dobu přepravy ochráněny proti pěchotní palbě protivníka,

- přeprava je značně pomalejší,

- nemáme-li ženijní obojživelné prostředky, činí značné potíže přeprava lehkých doprovodných zbraní, pro něž zřizujeme jednoduchá soulodí,

- motostřelecké jednotky vedou boj na protilehlém břehu poměrně dlouhou dobu bez doprovodných prostředků, což značně omezuje možnost manévru.