

K BOJOVÉ POHOTOVOSTI TÝLU

V článku chci stručně ukázat na některé pozitivní výsledky, kterých jsme dosáhli za posledních několik let při zvyšování bojové pohotovosti a připravenosti týlu. Dále poukážu na některé otázky, kterým bychom měli věnovat více pozornosti při rozpracování v nejbližší perspektivě.

V týlu došlo k ujednacení činností na základě jednotné směrnice pro uvádění vojsk do bojové pohotovosti a jejího rozpracování do podmínek týlových svazků, útvarů a zařízení.

Dosáhli jsme zkrácení doby nakládání pohyblivých zásob materiálu. K tomu se zaměřila iniciativní a intenzivní činnost kompetentních orgánů všech stupňů řízení týlu. Především ke zrychlení nakládání a vyvážení zásob účinně přispěla svépomocná úprava skladů a řada různých racionalizačních opatření. Koncem roku 1975 bylo např. napaletováno na operačním stupni 60 % zásob materiálu, na vojskovém stupni pak 26 % (kromě munice, jejíž paletování bude realizováno v dalším období).

Značný důraz jsme položili na zabezpečení vojsk mechanizačními prostředky pro urychlení a usnadnění nakládání, překládání a vykládání materiálu. Tato opatření mají značný vliv na urychlení procesu uvádění týlů do bojové pohotovosti a kromě toho i pro snížení počtů osob, vyčleňovaných do nakládacích skupin.

Výrazně se zvýšila bojová pohotovost úseku zásobování PHM. Polní sklady byly organizačně přebudovány, odlehčeny a zmodernizovány. Důležitou skutečností je jejich částečné zpohyblivění. Časovou normu pro jejich rozvinutí jsme zkrátali o 30 %. Ještě většího efektu jsme dosáhli při naplňování automobilních cisternových útvarů. Tato činnost byla oproti dříve platné časové normě snížena téměř o 60 %. Do systému doplňování motorové techniky pohonnými hmotami a mazivy jsou zaváděny automobilní cisterny — plniče letecké techniky a velkoobjemové přepravníky pohonných hmot. Byly též zavedeny některé druhy nových olejů a pohonných hmot, což přispělo k prodloužení doby životnosti PHM i prodloužení meziprávních norem motorů.

Rozsáhlá práce byla vykonána i na úseku týlu letectva. Přešli jsme na armádní leteckou základnu v novém pojetí, zvýšili tonáž automobilních dopravních útvarů, upravili jsme odpovědnost za materiální zabezpečení letecké armády. Vytvořily se výhodnější podmínky pro přísun leteckých pohonných hmot z frontových skladů do skladů letecké armády polním potrubím, popř. i železničním transportem. To se může kladně projevit v uvolnění části automobilních cisternových prostředků z tohoto úseku pro bezprostřední zásobování a doplňování vojsk.

Zvýšila se bojová připravenost týlových orgánů velení při rozvíjení a činnosti polních zásobovacích základů a útvarů jejich obsluhy. Velitelské kádry těchto orgánů jsou připraveny od začátku řídit činnost vytvářených týlových svazků, útvarů a zařízení (TSÚZ) a organizovat přechod z mírového na polní zásobovací systém.

Tyto skutečnosti zdaleka nevyčerpávají všechna opatření ke zvýšení bojové pohotovosti týlu. Šlo jen o některá podstatná. Za zmínku ještě stojí často opomíjená otázka, která hraje významnou roli v bojové pohotovosti, a to nejen v týlu. Jde o ubytovanost vojáků z povolání. Např. léta 1971–1975 byla, díky velení naší armády a vynaloženému úsilí ubytovacích a stavebních orgánů, nejspěšnější v tomto směru ze všech předchozích období. Za uplynulých pět let byl ubytován značný počet vojáků z povolání v místech výkonu služby a počet žadatelů o byt v současné době je nejnižší, jaký kdy v naší armádě byl.

Naznačené dobré výsledky mají svůj společný základ jak v teoreticky rozpracovaných otázkách týlového zabezpečení, tak i v získaných poznatcích z praktické činnosti. Jsou mimo jiné výsledkem soustavné a intenzivní ideové výchovné činnosti velitelů, politických pracovníků a týlových funkcionářů, kteří vedou své podřízené ke správnému chápání požadavků vysoké bojové pohotovosti v celém jejím komplexu.

V dalším je třeba pokračovat v rozvíjení dobrých výsledků při zvyšování bojové pohotovosti týlu. Máme ještě řadu rezerv, a to jak teoretického, tak i praktického rázu. Teoreticky je třeba především ujasnit optimální vybavenost jednotlivých stupňů mechanizačními prostředky pro manipulaci s materiálem a stejně tak i výši (hranici) napaletování zásob, neboť z hlediska doplnění potřebných druhů materiálu vojskům v krátkých lhůtách nebude účelné veškerý materiál dodávat jen paletovaným způsobem.

Stejně tak je nezbytné rozpracovat v nejbližší době problematiku činnosti TSÚZ na teritoriu po jejich vytvoření až do doby zahájení operace. K této otázce — viz článek generálmajora ing. Josefa Mikulce, VM 2/1976.

Ve zbývajících částech výcvikového roku 1975/1976, ale i v dalších obdobích je třeba jako trvalou metodu práce přijmout vyhledávání rezerv ve zkracování lhůt rozvíjení týlu a zvyšování připravenosti zásob pro mechanizovanou manipulaci.

Do komplexního pojetí bojové pohotovosti týlu zahrnujeme i úkoly dalšího zvyšování jeho schopnosti všestranně zabezpečovat vysoce pohyblivou bojovou činnost vojsk, což je konkrétním požadavkem RMNO pro přípravu vojsk ČSLA ve výcvikovém roce 1975/1976.

V soudobé válce musíme být připraveni na nepředvídané a zcela neočekávané situace, které se jistě zdaleka nebudou podobat těm, které známe z posledních velkých válečných konfliktů. S tím počítáme i v týlu a musíme předvídat ty nejsložitější situace v jeho práci.

Je vhodné si uvědomit, že jsou tři hlavní týlové objekty, které budou trvalými a vyhledávanými cíli nepřátelských úderů (všech jeho moderních bojových prostředků). Jsou to

- komunikace všech druhů,
- zásoby materiálních prostředků,
- spolu s místy a orgány velení vojskům i místa velení týlu.

Pozornost v dalším chci zaměřit na první dvě otázky.

Pozemní komunikace všeho druhu ve spojení s dopravními prostředky, které se pohybují po nich a přepravují zásoby materiálu, jsou páteří celého týlového zabezpečení vlastních vojsk. Je to jinými slovy vojenská doprava, která je prostředkem zástupce velitele pro týl k zabezpečení všech přepravních úkolů při realizaci včasného vytváření a doplňování potřebných zásob vojsk.

V současné době je představa taková, že železniční doprava bude přepravovat cca 80 % zásob z teritoriálních skladů (základů) do frontových základů, popř. vykládacích stanic (V/S) na obnoveném železničním tahu za vojsky. Automobilní doprava je hlavním druhem dopravy v operačním i vojskovém týlu, tj. z frontových základů (popř. V/S na železnici) až ke spotřebitelům — jednotkám a zbraňovým systémům. Potrubní doprava má stále vzrůstající význam, a to jak na teritoriu, tak u polních vojsk. Vodní doprava má jen dílčí význam, se kterým v našich podmínkách nepočítáme ke zvýšení přepravní kapacity dopravních prostředků. Vzdušná doprava vzhledem k ekonomické stránce má v našich podmínkách též jen dílčí význam. Využíváme ji zejména k dopravě raket a bojových hlavic a pochopitelně k zásobování vzdušných výsadků. Jinak je značně perspektivní a v některých případech může být jediným druhem dopravy, který zabezpečí včasný přísun nejnужnějších materiálních prostředků pozemním vojskům.

Hlavními druhy dopravy jsou tedy dnes doprava železniční a automobilní, hlavními komunikacemi železnice a automobilní silnice.

Největší množství materiálu je soustředěno v armádních a zejména frontových základnách.

Základním úkolem vojenské dopravy je dodat vojskům včas, v potřebném množství a druhích materiální a technické prostředky, které vojska v dané době potřebují.

K zabezpečení tohoto úkolu v současné době řešíme postupně, podle ekonomických možností, řadu otázek v této oblasti novým způsobem.

Např. zvyšujeme podíl těžkých automobilů, návěsů a přívěsů v automobilních dopravních útvarech, zavádíme opatření ke zrychlení toku zásob v operačním i vojskovém týlu (průměrná rychlost je dnes pouze cca 7 km/h), vynakládáme úsilí ke zvýšení tempa obnovy železnic, ke zvýšení podílu potrubní dopravy na celkovém množství přisunovaných PHM apod.

Tato a jiná opatření jsou bezesporu efektivní, účinná a jejich přínos ke zvýšení bojové pohotovosti týlu a k upevnění týlového zabezpečení vojsk je mimo pochybnost.

Při všech úvahách o týlovém zabezpečení nemůžeme opomíjet otázky ničení komunikací v soudobé válce. Komunikace, zejména po jaderných úderech, budou ve svých rozhodujících místech zcela zničeny, zamořeny, na dlouhou dobu nesjízdné, stejně jako objekty na nich přes vodní, horské aj. překážky. Pohyb na válčišti potřebnou rychlostí bude možný jen pro vozidla k tomu

účelu vybavená (tanky, bojová vozidla pěchoty apod.). Ostatní vozidla budou v tempech zaostávat. Toto zaostávání se bude s rozvíjením operace stále zvětšovat. Proto ke zvýšení manévrovosti a odolnosti týlu bude vhodné uvažovat s tím, aby na jednotlivých stupních vojskového týlu byla zavedena vozidla se stejnými či co nejvíce zblíženými parametry pohybu a průchodivosti jaké má technika zabezpečovaných bojových útvarů. Půjde tedy o to, aby v podmínkách nesjízdných komunikací byly zásoby materiálu těchto stupňů vezeny stejnou rychlostí, jakou se budou pohybovat vozidla bojová.

Je sice pravda, že předpokládané válčiště se vyznačuje vysoce rozvinutou komunikační sítí. Avšak při vedení bojové činnosti bude třeba v nejlepším případě vyhledávat objížďky (bude-li to při současném pohybu bojových útvarů a nesouvislé frontě vůbec možné), a i to může znamenat značně opožděný přísun materiálu jednotkám a útvarům.

Řešení můžeme hledat v trvalém přimknutí týlových jednotek k bojovým, tzn. vyzbrojit je stejnou technikou. Tím odstraníme nejslabší článek činnosti vojskového týlu.

Obdobná problematika, tj. otázka pohyblivosti, i když v poněkud jiné kvalitě, se projevuje i v operačním týlu.

Zásobovací základny vyššího svazu jsou rozvíňovány na železnici, své vlastní automobilní svazky ani útvary nemají. Nejsou tudíž pohyblivé. Tato skutečnost je pro průběh soudobé operace dosti závažná. Jejich pohyblivá oddělení se vyčleňují vždy po dvou dnech, a to postupně na celou hloubku operace. Vytváření oddělení zajišťují automobilní prostředky, přičemž rameno přesunu se postupně prodlužuje a může dosahovat v určitém stadiu operace až 400—500 km. V takovém případě můžeme ovšem zajistit plynulé zásobování vojsk jen s velkými obtížemi. Tuto zkušenost ukázala mj. cvičení NEUTRON-75.

Jinými slovy, za současné organizace týlu vyššího svazu může dojít k odtržení zásobovacích základen, rozvinutých na železnici, od vojsk, zejména při plnění dalšího úkolu až na zhruba 500 km, neboť po obnovené železnici přesunout zásoby k této době se může podařit v nejlepším případě na 200—300 kilometrů (a to na jednom železničním směru). Vykładací stanice, organizované postupně na obnoveném železničním směru, mohou jen částečně otázku plynulého zásobování řešit. Je třeba počítat s tím, že nepřítel bude ničit železnice ještě důkladněji než silnice a s jejich tempem obnovy můžeme počítat velice střízlivě. Z toho vyplývá, že v systému organizace týlu vyššího svazu chybí další pohyblivé prvky, tj. předsunuté základny, které by byly s to přiblížovat a zároveň i členit zásoby do celé hloubky válčiště, vyčleňovat podle potřeby pohyblivá oddělení v prostoru a čase, podle vývoje operační situace. Otázka je složitá i proto, že polní zásobovací systém nelze na tomto stupni rozvinout dříve, než třetí den operace, dojde-li k nenadálému zahájení války.

Vzhledem k tomu můžeme přijmout toto řešení.

K zabezpečení plynulého přechodu z mírového zásobovacího systému na polní vytvořit již v míru ve zvoleném prostoru na území státu **týlovou základnu** na bázi stacionárních zařízení. Tato základna by plnila úkoly se zahájením operace ve prospěch vojsk na hlavním směru. Měla by své automobilní útvary. Po přiblížení zásob by vyčleňovala za vojsky **předsunutou základnu**, která by byla pohyblivá (na automobilních prostředcích) a disponovala by silami a prostředky pro vyčleňování **pohyblivých oddělení**. Tím můžeme dosáhnout postupného pokrytí celé hloubky útočné operace. Při plnění dalšího úkolu je kromě toho situace usnadněna ještě tím, že z týlové základny na teritoriu

můžeme materiál do předsunuté základny přisunovat jak automobilním transportem, tak polním dálkovým potrubím, a ke knoci operace i po úseku obnoveného železničního směru. Tím odpadnou velké vzdálenosti, které je třeba překonávat v dnešním zásobovacím systému, zejména vrácením se automobilních prostředků na neúměrně velké vzdálenosti. Kromě toho, po přemístění předsunuté základny do hloubky můžeme vyčlenit např. z týlové základny na teritoriu další pohyblivý prvek k překlenutí velké vzdálenosti mezi týlovou a předsunutou základnou.

Tento systém, postavený na vytvořené týlové základně na vlastním území a pohyblivých předsunutých základnách, rovněž zabezpečí větší rozptýlení zásob v průběhu operace i zvýšení množství zásob poblíž vojsk.

Na tomto hlavním směru týlového zabezpečení by byly nasazeny hlavní síly automobilních dopravních prostředků, prostředky potrubní dopravy a hlavní síly a prostředky železničního a silničního vojska.

Zabezpečení vedlejšího směru můžeme řešit dosavadním způsobem.

Ve svých názorech vycházím ze skutečnosti, že v soudobé operaci přísuny materiálních prostředků mohou se zpožďovat pro nedostatek sjízdných komunikací, neboť ty společně s prostory soustředění zásob budou představovat objekty intenzivních úderů nepřítele. Větší rozptýlení zásob na menší vzdálenosti od vojsk umožní mít část zásob k dispozici za materiál zničený, či poškozený. Zároveň s tím se budou automobilní útvary pohybovat po kratších ramenech přísunu a tím se zmenší i nebezpečí odtržení zásob od vojsk na velké vzdálenosti. Náčelníci jednotlivých základen budou mít ve vlastní podřízenosti automobilní dopravní svazky a útvary. To vše může do značné míry kladně ovlivnit materiální zabezpečení vojsk v útočné operaci.

Pokud jde o zařazování automobilních prostředků do dopravních útvarů operačního stupně, je nezbytné, aby to byla vozidla výhradně s vysokou průchodivostí a s rychlostí rozhodně ne nižší, než mají vozidla soudobých typů.

Těmito opatřeními můžeme dosáhnout zvýšení bojové pohotovosti týlu i na operačním stupni.