

MANÉVR

PŘEPRAVNÍMI PROSTŘEDKY

V ÚTOČNÉ OPERACI ARMÁDY

Dosažení, udržení a rozvíjení vysokého tempa v operaci je jeden z rozhodujících faktorů k dosažení vítězství. Při snaze dosahovat vysokých temp postupu vojsk vybavených složitou technikou bereme v úvahu i okolnosti, které brání zvyšování temp. Půjde především o překonávání aktivního odporu nepřítele a pak také o to, jak rychle a bez velkých zdržení překonávat přirozené i umělé překážky a zátarasy, zejména na hlavních směrech v konkrétním terénu.

Nejdůležitější z přirozených překážek, které negativně ovlivňují požadované tempo operace jsou příčné horské hřebeny a pohoří, vodní toky a překážky. Okolom ženiijního vojska je v rámci ženiijního zabezpečení operace s plným využitím bojové techniky a vycvičenosti vojsk dosáhnout technického a organizačního zvládnutí problematiky překonávání vodních překážek vojsky.

Tento úkol musí splnit ženiijní vojsko a to v rámci ženiijního zabezpečení vysokého tempa operace — 60 až 80 i více km/den — jako jeden z hlavních úkolů.

V současné době vlivem nebývalého technického rozvoje v ozbrojených silách je tento úkol pro ženiijní vojsko zcela reálný. Konkrétním dokladem o výrazných možnostech ženiijního vojska a jeho ženiijní techniky je pontonová mostová souprava — PMS, mostová souprava — MS, přepravníky mostu PM-55, mostní tanky MT-55 A, mostní automobily AM-50, pásová samohybná soulodí GSP a další. Doba nutná k přípravě, sestavení a použití této techniky je minimální. Velmi pozitivně

ovlivňují překračování vodních toků bojové vozidla pěchoty, která prakticky umožňují jednotkám 1. sledu překročit řeku bez podstatné časové ztráty.

Postupným vybavením všech motostřeleckých jednotek uvedenými prostředky bude mizet rozdíl mezi bojem v normálních podmínkách na pevném terénu a bojem na vodních tocích nebo bojem o vodní toky, i když vodní tok využitý jako přední okraj obrany bude útočnou činnost ztěžovat.

V dalším se pokusím ukázat na druhy a možnosti soudobých přepravních prostředků a na jejich nejvýhodnější využití.

Přepravních prostředků nebude mít ženiijní vojsko vševojskové armády nikdy tolik, aby např. jednou použité mostové soupravy mohly být ponechány na již prvními i druhými sledy svazků překročených řekách po celou dobu operace (5 až 7 dnů). Proto bude nutné vestavěné přepravní prostředky zvedat, opravovat, doplňovat a urychleně přisunovat k jednotkám 1. sledu.

Formy a způsoby jak neefektivněji použít již jednou vestavené přepravní prostředky (soupravy) volíme podle podmínek na daném operačním směru. Nejvýhodnější je způsob posílení divizí 1. sledu armády přepravními prostředky na první dva dny operace a během druhého dne dodat divizím 1. a 2. sledu potřebné přepravní prostředky na třetí a čtvrtý den. Tím zároveň nahradíme ztráty způsobené nepřátelskou činností během přesunu přepravních prostředků v sestavě divize

i v průběhu provozu při vlastní přepravě na řece.

U armády je výhodné vytvořit jednu až dvě zálohy mostových souprav, které by postupovaly na směrech s úkolem posilovat divize 1. sledu a divize 2. sledu před zasažením do boje přepravními prostředky. Do těchto záloh budou přecházet zvednuté a nízkovodními mosty nahrazené plovoucí mostní soupravy. Zde také počítám s možností odmoření a dezaktivace zasažených motorových souprav, jejich opravami a kompletací.

Z toho plyne nutnost rychlého a promyšleného manévru přepravními prostředky v rámci armády s cílem jednak maximálně využít každou mostovou soupravu, jednak mít v armádě dostatečnou zálohu mostových souprav s možností rychlého přesunu na nejdůležitější směry postupu vojsk armády. Pro rychlé překonávání vodních toků ve vysokém tempu používáme především nejvýkonnější a co do postupu stavby nejrychlejší druhy přeprav. Toto umožňují plovoucí obrněné transportéry, bojová vozidla pěchoty, tanky, vytyčené a předem připravené brody a plovoucí mosty potřebné únosnosti.

V prvé řadě, (kde to podmínky dovolí) vyhledáváme a využíváme brody. Jde nejen o normální nízké brodění, ale také o hluboké brodění a přepravu tanků pod vodou. Při volbě brodové přepravy vždy velmi podrobně prozkoumáváme dno řeky v místě brodu (jde o podrobný ženíjní průzkum).

V dalším pořadí budeme zřizovat plavidlová, přívozová přepraviště a plovoucí mosty, protože ne na každé řece budou

podmínky pro zřízení dostatečného množství brodových přepravišť.

Na širokých řekách při nedostatku mostových souprav a podle konkrétních podmínek použijeme přívozové přepravy převážecích soulodí PMS a pásových samohybných soulodí GSP. Pásová samohybná soulodí zpravidla přidělíme po organických celcích prvosledovým divizím, u kterých předpokládáme, že budou překonávat široké vodní překážky.

První sledy divizí a pluků použijí především výsadekové přepravy a to zejména plovoucích obrněných transportérů a bojových vozidel pěchoty.

Cím více bude mít armáda v útočné operaci možnost využít brodění a obojživelných vozidel, tím spolehlivěji bude zabezpečeno dodržení vysokého tempa útoku divizí a tím více budou mosty, jako přepravní prostředek 1. sledu, ztrácet pro jednotky prvních sledů svůj význam. To je v souladu se současným požadavkem moderního vedení útočné operace. Plovoucí i neplovoucí mosty budou převážně sloužit k přepravě 2. sledů, týlů a týlových zařízení armády, záloh a jednotek, které nemají obojživelná vozidla.

V současné době však počítáme v plné míře s přepravními prostředky všeho druhu, tedy i s mosty a to nejen normovanými na plovoucích nebo pevných podpěrách, ale také s nízkovodními dřevěnými mosty. Ty budou zpravidla nahrazovat mosty plovoucí a budou sloužit svazkům 2. sledů a týlovým zařízením.

Použití a manévry přepravními prostředky značně ovlivní i některé další činitele. Nejsilnější je ovlivní terén.

Vliv terénu na manévry přepravními prostředky s důrazem na PMS

K dosažení reálného řešení manévru přepravními prostředky je třeba vyhodnotit počet řek v útočném pásmu a jejich základní údaje (šířku, hloubku, rychlost proudu, přílehlý terén, cesty apod.). Z toho vyhodnotit kolik vodních toků bude nutné v celé hloubce daného operačního směru překonat a jejich vzájemné vzdálenosti. Každý daný směr bude skýtat jiné podmínky a řešení proto bude odlišné. Chceme-li dojít k určitým konkrétním závěrům zvolíme si jeden operační směr.

Vycházíme-li z charakteru středoevropského válečného terénu, můžeme reálně počítat, že vševojsková armáda bude překonávat v celé hloubce operace 12 až 14 řek a kanálů, z nichž budou 8 až 10 řek o šířce 10 až 40 m, 3 až 4 řeky o šířce 60 až 70 m a jedna široká řeka 200 až 250 m. Kromě

toho budou v útočném pásmu armády ještě další říčky a potoky o šířce menší než 10 m, většinou brodné, které na stupni armády nemusíme uvažovat.

Bude-li armádní útočná operace trvat 5 až 6 dnů, pak na jednotky 1. sledu připadne denně překonat 2—3 řeky, z toho jednu vážnou překážku. Přepravní prostředky vestavěné v prvním dnu operace nemůžeme tedy použít ještě v tomto dnu. Po rozebrání zpravidla přejdou do zálohy armády. Teprve druhý den je můžeme znovu přidělit s tím, že budou použity v noci nebo během třetího dne.

Za reálný předpokládám názor, že není možné jejich znovunasazení tak, že po přepravě divizí 1. sledu (za 5 až 10 hodin) budou tyto soupravy rozebrány a ještě též den použity. Je třeba počítat s bojevou činností nepřítelů, jako možnosti

hromadného nasazení ZHN, včetně raketových jaderných, kterými bude působit na naše přepravy. Nepřítel nám bude způsobovat jednak nenávratné ztráty přepravních prostředků a také ztráty dočasně — návratné. Do kategorie dočasných ztrát řadíme technické poruchy na pontonových dílech a vozidlech, z nichž se soupravy skládají, jejich zamoření otravnými látkami apod. K zamoření BOL a RL látkami bude docházet velmi často a proto bude trvat nejméně půl dne, než se po rozebrání uvedou do použitelného stavu.

Dále je třeba uvážit rychlost postupu divizí 1. sledu a tím vznikají vzdálenosti, které budou nuceny opětovně používané mostové soupravy překonávat při postupu za 1. sledy. Může se stát, že tyto soupravy pro velké stále se zvětšující vzdálenosti nedorazí včas na místo vestavení během jednoho dne a že dojde k jejich zesazení až v noci nebo v průběhu dalšího dne.

Základní otázkou pro úspěšný manévrcestovními soupravami je stanovení počtu mostů pro každou divizi 1. sledu a počet mostů pro divize 2. sledu. Počet mostů závisí také na množství mostových souprav a ženijních jednotek, které má armáda a na sestavě vojsk, která budou mostových přepravišť využívat. Např. divize v 1. sledu armády musí svými prvosledovými jednotkami překonat řeku s využitím brodů, hlubokým broděním a zejména na plavidlových přepravištích vybavených obojživelnými vozidly, nebo na obojživelných vozidlech a bojových vozidlech pěchoty prvosledových motostřeleckých jednotek. Další útvary armády se již budou přepravovat po vestavených mostech.

Stanovení počtu mostů pro divizi je omezeno jednak počtem mostových souprav u divize armády a jednak šířkou řek, které mají překonávat, jejich vzájemnými vzdálenostmi a dalšími faktory. V podstatě jsou to činitelé, kteří rozhodující způsobem ovlivní možnosti a operativnost manévru mostovými soupravami a dalšími přepravními prostředky.

Současná operačně taktická norma předpokládá pro každou divizi 1. sledu A 2 mosty únosnosti 60 t a v případě nutnosti pro jednu divizi 1. sledu až 3 mosty.

Valná část sil 1. sledu divize se přepravuje na druhý břeh řeky na široké frontě broděním a pomocí obojživelných prostředků. Pro přechod po dvou mostech zůstávají proti divizi 1. sledu 2 pochodové proudy, každý o délce cca 60 km. Oba proudy přejdou po mostech v plukovních nebo praporečnických prouděch asi za 5 až 6 hodin. Z toho vyplývá také možnost se-

jmutí plovoucích mostů z řeky, nedojde-li k podstatnému narušení činnosti nepřítel a nebude-li nutné nahrazovat ztráty, anebo nebude-li velitel A po těchto mostech přepravovat divize 2. sledu A.

Uvažujeme-li stavbu mostu ze soupravy PMS přes řeku asi 60 m širokou při ztížených podmínkách za 30 minut a rozebrání mostu za 60 minut, pak most můžeme sejmuti cca za 6 až 7 hodin po zahájení jeho stavby. K tomu časová záloha 25 %, pak je celkový čas 8 až 9 hodin. Za tuto dobu postoupí vojska při průměrném tempu, např. 6 až 8 km/h (podle odporu nepřítel na předmostí) 50 až 70 km (ne při průlomu). Podle toho je třeba vzít v úvahu dobu potřebnou pro zařazení mostové soupravy opět za 1. sledy. Při těžkostech předjíždění, napadání proudů nepřítel ze vzduchu apod. dojdeme k závěru, že divize 1. sledu budou v té době ve vzdálenosti asi do 100 km od řeky. Tzn., že již vychází svými prvními sledy na druhou řeku. Z toho plyne, že použít mostové soupravy můžeme znovu nasadit až na další den nebo zařadit do zálohy A a divizím 1. sledu přidělit nové mostové soupravy a to již v době příchodu na řeku. V tom případě můžeme použít a zvednuté mostové soupravy zasadit třetí den operace.

Výjimečně můžeme počítat s přesunem mostových souprav vzduchem. K tomu je nutné vytvořit podmínky, mimo jiné zabezpečit dostatečný počet vrtulníků velké únosnosti, popř. letounů. Další závažnou podmínkou k takovému manévru je dostatečný počet a kapacita potřebných přistávacích ploch (polních letišť) v blízkosti stavby mostu. Při přesunu mostových souprav vzduchem je možnost jejich častějšího použití.

V rámci manévru přepravními prostředky je tedy výhodné přidělit divizím 1. sledu mostové soupravy na první a druhý den útočné operace armády, aby na první řece mohly použít přidělené přepravní prostředky a pro další řeku jim zůstaly vlastní organické přepravní prostředky.

Armádní ženijní nebo pontonové jednotky, které budou mít část svých přepravních prostředků vestavených na řece, můžeme v tomto případě použít pro stavbu nízkovodních dřevěných mostů. Tím nahradíme mosty z PMS, které můžeme sejmuti z řeky.

Bude výhodné, abychom po zahájení operace a použití mostových souprav divizí již tyto nerozlišovali na divizní a armádní, ale soustřeďovali je tak po sejmutí z řek v ženijních zálohách A a po úpravě

a kompletaci (odmoření) je znovu přidělovali divizím.

Armáda svými organickými PMS zpravidla nebude schopna zabezpečit zřízení dostatečného počtu mostových přepravišť pro celou hloubku útočné operace.

Manévr a použití nízkovodních mostů a mostů MS

K přepravě přes úzké řeky, jejichž šířka nepřesáhne 20 až 40 m, by nebylo ekonomické používat soupravy plovoucích mostů PMS. Přechody přes tyto řeky budou zpravidla zabezpečovat odřady zabezpečení pohybu pluků a divizí jednak vytčením brodů, vestavením mostových souprav MS, vezenými dřevěnými mostními poli, mostními tanky a mostními automobily AM-50.

Použití některého z uvedených prostředků a způsobu přepravy bude záviset na hloubce vody, šířce řeky, charakteru dna, břehů na rychlosti proudu. Bereme v úvahu, že kapacita brodů bývá zpravidla omezena. Nemůžeme předpokládat, že by jedním brodným úsekem řeky prošel celý motostřelecký pluk nebo tankový prapor bez rozšiřování a úpravy brodu, vjezdů a výjezdů. Ekonomičtější zpravidla bude, aby čelní jednotky využily brodu a současně připravovaly a zahájily stavbu mostu z MS nebo AM-50, po jehož dokončení by přeprava pokračovala po něm.

Podobně bude za určitých podmínek výhodné kombinovat brody s mostními tanky a dřevěnými nízkovodními mosty (mostními poli) vezenými OZP i vyrobenými v dřevozávodech pro daný konkrétní úkol.

Při kombinaci brodů s ostatními mostovými přepravami je třeba počítat s ženijním průzkumem dna dané řeky.

Manévr mostovými soupravami MS bude výhodné uskutečňovat ve spolupráci s jednotkami frontu. Vestavené mosty MS může po dohodě převzít front a dát za ně armádě náhradu, čímž se ušetří síly a obtížné přesuny materiálu. Tuto zásadu nemůžeme uplatnit vždy, bude to záviset na úkolech jednotek v rámci frontu.

Front bude mít zpravidla zájem jen na některých mostech a to v pásmu té armády, za níž povede svůj 2. sled nebo jeho hlavní část.

V místech, kde na mosty z MS budou navazovat cesty z nízkovodních dřevěných mostů A, je třeba mosty z MS ponechat do té doby, než se po nich přepraví 2. sled A a armádní tyl.

Zvýšenou pozornost vyžaduje zabezpečení 2. sledu A. Ne vždy bude 2. sled přepraven po již postavených nízkovodních

Má-li A úspěšně splnit cíle útočné operace, pak je třeba ji posílit soupravami PMS tak, že část mostových souprav bude A dodána před zahájením útočné operace a další mosty budou zabezpečeny prostředky frontu v průběhu operace.

dřevěných mostech. Někdy musíme počítat s ponecháním plovoucích mostů ze souprav PMS na řece tak dlouho, až bude ukončen přesun divizí druhého sledu a záloh armády.

Počet nízkovodních dřevěných mostů se bude řídit časem pro stavbu, potřebou armády, možnostmi, ženijního vojska armády a počtem připravených mostních prvků. Značný vliv na použití nízkovodních dřevěných mostů bude mít materiální situace v prostoru zřízení daného mostu v případě, že most bude třeba vyrobit z místního materiálu v dřevozávodech, který by měl být zřízen co nejbliž řeky.

Pro přechod 1. řeky bude zpravidla čas připravit si materiál na stavbu ještě v době přípravy a plánování armádní útočné operace. Je-li připraven mostní materiál pak vlastní stavba nízkovodního dřevěného mostu (dále NDM) na pilotových podpěrách v délce 60 m a únosnosti 60 t bude trvat jedné ženijní rotě s četou beranidel 3 až 4 hodiny.

Na druhé řece široké 40–60 m bude nutné postavit nejméně 2 armádní NDM.

Na dalších řekách bude stavba NDM otázkou frontu. Je však také možné, že front pověří armádu zřízením NDM i v hloubce operačního pásma.

Podle zkušeností plánujeme zdvojení mostového přepraviště — NDM — brodem nebo podvodní přepravou, abychom eliminovali tak důsledky předpokládaného úsilovného ničení NDM nepřítelem. Ve vhodných podmínkách je výhodné budovat také ponořené NDM.

Zkušenosti ukazují, že stavby NDM armádními ženijními jednotkami je třeba řešit v úzké součinnosti s náčelníkem ženijního vojska frontu. Ten zpravidla účinně přispěje armádě 1. sledu svými prostředky a silami a rozsah posílení v tomto směru uvede již ve svém nařízení. Rovněž je nutné při plánování a stavbě NDM úzce spolupracovat se silničními a týlovými jednotkami A. V místech, kde povedou přes řeky AVAS mohou tyto jednotky na prvních řekách postavit místo NDM mosty z týlové mostové soupravy TMS. V útočné operaci kdy se PAZ přesunuje zpravidla denně, může být tento způsob součinnosti řešení oboustranně výhodný.

Vliv vzdušných výsadků na usnadnění přeprav a manévru přepravními prostředky

Vzdušné výsadky mohou značně přizpůsobit ovlivnit rozsah použití přepravních prostředků v útočné operaci armády. Mimo jiné, můžeme výsadky s výhodou použít k obsazení stálých, zejména mostových přepravišť v hloubce nepřátelské sestavy a jejím týlu. Zpravidla půjde o velké silniční i železniční mosty, které mohou podstatně urychlit přepravu svazků armády a ušetřit velké množství mostových souprav. Hlavní pozornost při plánování a použití vzdušných výsadků bude velitel frontu a armády věnovat mostům přes široké řeky.

Dovedné použití vzdušných výsadků v součinnosti s předsunutým oddílem divize (ve větší hloubce i bez něj) je schopeno obsadit mosty v nepřátelském týlu, zabránit jejich zničení a udržet je do příchodu čelních sledů vlastních vojsk. Z toho důvodu je třeba všestranně zvažovat, na které řeky a v které fázi operace jej

použít, aby bylo zabezpečeno splnění úkolů operace a dodrženo stanovené tempo postupu vojsk.

Shoz vzdušného výsadku musí být sladěn s vlastními jadernými údery. Jaderné údery vedené ve prospěch vzdušného výsadku nesmějí mít v tom případě epicentra na řece, ale v terénu od řeky vzdáleném tak, aby most (objekt) nebyl zasažen.

Vysazený vzdušný výsadek musí v místě činnosti — na předmostí — vyvíjet vysoce aktivní činnost, chránit nejen vlastní objekt, ale i přístupy k němu.

Úkolem ženijních jednotek ve vzdušných výsadcích je průzkum a desadjustace mostu a jeho technické vyhodnocení. Dalším úkolem ženijních jednotek je průzkum a odtarasení přepraviště a přístupů k němu, vyhledávání míst vhodných ke zřízení záložního přepraviště a ženijní zabezpečení bezprostřední ochrany objektu.

Vliv jaderných zbraní a ostatních zbraní hromadného ničení na manévr a použití přepravních prostředků a ochrana před jejich účinky

Použitím ZHN nepřitelem může mít negativní vliv na manévr přepravními prostředky a může značně zpomalit tempo útočné operace. Z mnoha nejrušnějších způsobů negativního působení ZHN na manévr přepravními prostředky pokládám za nejdůležitější dva.

V prvním případě může nepřítel pozemními výbuchy zpomalit přesuny mostových souprav k řece. Za druhé může shozem jaderných pum přímo na řeku znesnadnit nebo znemožnit vlastní přechod řeky anebo zničit již vestavený mostový materiál.

Zamořené úseky terénu s vysokou úrovní radiace překonávají mostové soupravy stejně jako vojska objížďkou, průjezdem zamořeného terénu a průjezdem po deaktivaci terénu.

Který z těchto způsobů velitel přesunující se mostové soupravy zvolí bude záviset jednak na rozhodnutí velitele proudy, ve kterém se daná souprava bude přesunovat, nebo na veliteli proudy vlastní soupravy v případě, že se tato přesunuje v samostatném pochodovém proudy.

Velitel proudy mostové soupravy musí vzít v úvahu stupeň zamoření terénu, míru snížení radiace a zamoření osob přesunujících se v uzavřeném automobilu; dále dávku zamoření — ozáření, kterou již stavební jednotka a technika obdržela při předchozím překonávání zamořených prostorů, charakter a stav cest po nichž má souprava překonat zamořený úsek apod.

Př. rozhodování a volbě způsobu překonání zamořeného terénu musíme předpokládat, že každé zdržení proudy v radioaktivní stopě (odstraňování závalů apod., které je možné jen v ochranných prostředcích, což práce značně prodlužuje) má za následek zvýšení dávky radiace ženistů a může danou ženijní jednotku vyřadit na určitou dobu z bojového použití.

Kromě uvedených způsobů překonání zamořeného prostoru mostovou soupravou, můžeme za výhodných podmínek přepravit mostní materiál přes zamořený terén vzduchem.

Použije-li nepřítel jaderného úderu na řeku před nebo již v průběhu přepravy jednotek a techniky, dojde k rozsáhlému ničení přepravišť a to nejen tlakovou vlnou, ale také přívalovou vlnou vody a ke změně celkového režimu dané řeky. Výbuchem se vytvoří přirozené přehrady, které musíme co nejrychleji uvolnit. Voda v přívalové vlně bude vysoce radioaktivní, přilehlý terén na březích zamořen a podle povahy břehů také zaplaven a rozbahněn. Protiproudě nad centrem výbuchu se zpravidla vytvoří po několika desítek hodin těžce překonatelná vodní nádrž. Pod touto nádrží voda bude postupně přechodně ubývat, což má za následek přerušení přepravy na plovoucích mostech (pokud tyto nejsou zcela zničeny). K takovému stavu může dojít za velmi krátkou dobu po výbuchu — podle rychlosti odtékání vody.

Za této situace je třeba řešit přepravu přechodem z mostové přepravy na brodovou nebo dokonce jízdu po dně koryta řeky vytyčením normálních vest. Při takovém řešení je stále třeba počítat s vysokou úrovní radiace a podle toho organizovat činnost ženijní jednotky i přepravovaných jednotek v ochranných prostředcích.

Pokud jde o účinky tlakové vlny, pronikavé radiace a zamoření, popř. světelného záření na materiál mostových souprav, musíme s nimi počítat. Nevestavené soupravy podle možnosti chránit v okopech a využitím terénu. Nejúčinnější ochranou normovaného mostového materiálu za přesunu nebo v prostoru rozmístění je rozptýlení podle zásad, které platí obecně pro ochranu techniky v takové situaci. Soupravu nebo několik mostových souprav v prostoru soustředění je nutné vždy rozdělit do menších celků a rozmístit je na

velkém prostoru 4 až 6 km od sebe. Z toho plyne, že pro polovinu soupravy PMS divizního ženijního praporu bude třeba připravit nejméně dva takové prostory. Při dostatku času a potřebné techniky bude nutné vždy usilovat o zapuštění vozidel s PMS do země a chránit ji tak před účinky jaderného výbuchu podle zásad platných pro automobilní techniku.

Pro vestavené mostové soupravy prakticky není preventivní ochrana proti účinkům jaderných zbraní. Počítáme s tím, že soupravy napadené jaderným úderem po vestavení na řeku budou z velké části zničeny tlakovou a přívalovou vlnou a kromě toho silně zamořeny. Proto mechanicky nepoškozené, avšak zamořené PMS budou zpravidla schopny dalšího bezprostředního použití, budou vyžadovat opravu a zejména deaktivaci a odmoření.

Závěr:

V článku jsem se snažil ukázat na složitost manévru přepravními prostředky v útočné operaci vševojskové armády, na jednom z možných směrů předpokládaného válčiště.

Chci zdůraznit, že zásadním předpokladem pro úspěch násilných přechodů řek v útočné operaci armády (na všech stupních) je vytvoření letecké převahy na nejdůležitějších směrech a v prostorech a ochrana zejména frontových a armádních přepravišť na širokých řakách prostředky vojsk PVO. I tak je však v útočné operaci armády třeba počítat s účinky ZHN na přepravní prostředky a reálně kalkulovat se ztrátami, které budou poměrně vysoké. Na rozhodujících směrech mohou dosáhnout i 50–60 % ztrát mostových souprav.

Otázce ztrát budeme při plánování potřeby přepravních prostředků v armádní útočné operaci věnovat zvýšenou pozornost. Reálný pohled na možné ztráty a nepříznivé faktory, které mohou působit zejména na PMS v podmínkách použití jaderných zbraní a také na možnost náhrady způsobených ztrát, zpravidla povede k vyšším požadavkům na počty mostových souprav již při plánování operace a ženijního zabezpečení v oblasti organizace násilných přechodů vodních toků na celou hloubku armádní útočné operace.