

# ŽENIJNÍ ZABEZPEČENÍ RYCHLÉHO TEMP V ÚTOČNÉ OPERACI

V článku chci v potřebném rozsahu vysvětlit a na konkrétních podmínkách středoevropského válčisti zdůraznit složitost překonávání vodních toků. Půjde o překonávání několika vodních toků za sebou nebo i současně při různých vzdálenostech mezi nimi a tím i usnadnění, či vyloučení možností manévrování stejnými přepravními prostředky na více vodních tocích.

Útočné operace pozemního vojska jsou charakterizovány hromadným používáním jaderných zbraní a ostatních prostředků hromadného ničení. I když připustíme, že zpočátku půjde o omezené války konvenčními prostředky, musíme počítat s tím, že v dalším přejdou eskalací v omezenou jadernou válku a v konečné fázi evropského válečného konfliktu mezi dvěma koalicemi dojde ke všeobecné jaderné válce. Operace se za těchto podmínek budou vyznačovat vysokými tempy a rychlou manévrovou činností vojsk ve složitých podmínkách pozemní, vzdušné a radiální situace.

Tempo v útoku vojsk v průběhu operace nebude stejnoměrné, bude záviset především na vzájemném poměru sil, možnostech ničení nepřítele jadernými zbraněmi a na podmínkách pro manévr. V průměru bude dosahovat 40–60 km za den.

V útočné operaci budou vojska překonávat značné množství vodních překážek, na kterých může nepřítel budovat obranu. Zpravidla ji buduje na přístupech nebo přímo na jejich březích, kde vytváří rozbořená pásma a prostory ženijních záta-

rasů, radiálně a chemicky zamořené. Přesto však překonávání vodních překážek vojsky nesmí snižovat tempo postupu. Aby tento požadavek byl dodržen, musí vojska překonávat vodní překážky z chodu a na široké frontě, bez ohledu na šířku vodních překážek a na síle a způsobu bránění nepřítelem.

Základními podmínkami, které zabezpečují úspěch násilného přechodu vodní překážky z chodu, je důsledné zplánování a organizace násilného přechodu již za postupu k překážce. Rozhodnutí pro násilný přechod vodní překážky vydává velitel již při přípravě operace, nebo je-li překážka v operační hloubce, v jejím průběhu. Za přibližování k vodní překážce si na základě včasného a všestranného průzkumu upřesňuje charakter překážky a úseky nejvýhodnější pro její překonání. Násilný přechod z chodu, na široké frontě a ve vysokém tempu, zůstává i přes současnou vysokou nasycenost obojživelnými bojovými prostředky aktuálním požadavkem a jedním z nejdůležitějších úkolů jak vševojskových svazků a útvarů, tak i ženijního vojska. Přes vysokou nasycenost obojživelní bojovou technikou motostřeleckých jednotek a zvýšenou schopností brodění tanků i další techniky, musí ženijní náčelníci divize i náčelníci ženijního vojska armády počítat s nutností přepravit přes nebrodné vodní překážky po mostových přepravištích na stupni svazek 50 až 60 % dopravní a bojové techniky a na stupni svaz 70–80 % dopravní a bojové techniky záloh a 2. sledu.

## **Stručný geografický popis a charakteristika vodních překážek ve střední Evropě**

Značná hustota vodních překážek ve středoevropském prostoru, zvláště pak převážně nepříznivý směr jejich toku (sever — jih), je vážnou překážkou rychlému rozvíjení útočných operací. Vodní překážky se vyznačují různou hloubkou, šířkou a rychlostí proudu, odlišným rozsahem inundačního území a specifikou břehů, dna i údolí.

Podle šířky je můžeme rozdělit na úzké (do 50 m), které tvoří 65—70 %, střední (do 200 m) 20—25 % a široké (nad 200 m) 5—10 % všech vodních překážek. Při dodržení plánované rychlosti pohybu vojsk můžeme odvodit, že v průměru budou vojska překonávat jednu úzkou řeku denně, střední jednou za 2—3 dny a širokou jednou za 7—10 dní.

Podél některých vodních toků vedou paralelně splavné kanály s množstvím zdymadel, jejichž břehy jsou často zpevněny kameny nebo železobetonem. V některých případech jsou stěny kanálů svis-

lé a břehy středních a širokých vodních toků zajištěny hrázemi. Kanály jsou budovány různé podle místních terénních podmínek a to pod úrovní, v úrovni i nad úrovní terénu.

Na většině toků jsou vodní nádrže a přehrady, které svým případným zničením mohou způsobit stržení mostů a rozsáhlé záplavy spojené s devastací terénu. Význam vodních přehrad jako vodních překážek může dále zvýšit použití jaderných výbuchů pod vodou, čímž dojde nejen k prudké změně režimu vodní překážky, ale i k silnému radioaktivnímu zamoření jak vody, tak i pobřežního pásma terénu.

Z vodních toků představují překážku manévru zvláště řeky: DONAU, RHEIN, MAIN a NECKAR. Další, střední a úzké vodní toky mohou být překážkami pohybu vojsk svými hluboce členěnými a zarýznutými údolními a místy i bažinami, zejména v povodí jižních přítoků řeky DONAU, při zvýšených vodních stavech nebo větších deštích.

### **Zabezpečení násilných přechodů vodních překážek**

Zvýšení nasycenosti obojživelnými bojovými a dopravními prostředky utváří a svazků, zvláště pak začlenění doprovodných mostů (AM-50, MT-55) již od stupně motostřeleckého (tankového) praporu, kladně ovlivnilo možnosti zřizování mostových přepravišť ze ženijních normovaných prostředků. Značně se tím snížila zatíženost těchto prostředků, zvláště z hlediska potřeby času ponechání na překážkách pro přesuny vojsk a zrychlil a usnadnil se jejich manévry. Toto umožňuje zasazování přepravních prostředků v kratší době a na výhodných směrech. Mnohdy můžeme současně se zahájením násilného přechodu zasazovat i prostředky ke zřizování přívozových přepravišť (GSP) a po

obsazení nepřátelského břehu zahajovat okamžitě stavbu mostových přepravišť z normovaného materiálu:

- na stupni svazek můžeme zříditi z 1/2 PMS 119 m 60tunového plovacího mostu a přívozové přepraviště o celkové kapacitě 6 PTS-10;

- na stupni vševojsková armáda máme 3 soupravy PMS (3X 227 m);

- na stupni front mohou se počty přepravních prostředků i jejich organizační začlenění značně lišit, což je dáno samotným složením frontu, zvláště pak počtem armád. Tento stupeň zpravidla posiluje přepravními prostředky vševojskové armády prvního sledu a druhosledovou armádou před zasazením.

### **Hlavní zásady plánování a přípravy násilných přechodů vodních překážek, použití ženijních sil a přepravních prostředků**

K násilnému přechodu vodní překážky využíváme především úseky, kde je obrana nepříteli slabší a kde jsou příznivé podmínky pro přepravu vojsk. Rozhodnutí pro násilný přechod plánují velitelé s potřebným předstihem již při přípravě operace a upřesňují je v jejím průběhu. Vojska přecházejí k násilnému přechodu obvykle v sestavě, ve které útočila.

Přepravní prostředky určené pro vojska vysunujeme do sestavy prvního sledu.

Ženijní útvary a přepravní prostředky vyčleněné do zálohy přesunujeme za prvními sledy na hlavním směru, v pohotovosti k zesílení přepravy na plánovaných úsecích násilného přechodu. Nepodaří-li se přechod vodní překážky z chodu, organizujeme násilný přechod s plánovitou přípravou v nejkratší době.

Velitel armády předvídá a organizuje násilný přechod z chodu na celou hloubku operace.

Úkoly svazkům k násilnému přechodu z chodu a potřebné přepravní prostředky přidělujeme včas, minimálně jeden den před příchodem k vodní překážce.

Velitel divize v souladu s bojovým úkolem divize na podkladě zpráv o nepříteli, vodní překážce a okolním terénu organizuje násilný přechod z chodu ihned po přijetí úkolu. Ve svém rozhodnutí stanoví:

- složení a úkoly představenému odřadu s důrazem na rychlé pronikání k vodní překážce a obsazení přepravišť,
- bojovou sestavu vojsk, způsob a pořadí násilného přechodu, jakož i přidělení a začlenění přepravních prostředků,
- úseky násilného přechodu vodní překážky plukům 1. sledu,
- počet a druh přepravišť,
- směr činnosti a úkoly na protilehlém břehu.

Úkoly stanoví postupně za přibližování k řece, na základě získaných podkladů a zpráv průzkumu.

Jedním ze základních dokumentů štábů všech stupňů, které plánují násilný přechod vodní překážky, je grafikon přepravy. Zpracovává jej operační oddělení v součinnosti s ženijním náčelníkem (který dává potřebné odborné podklady), velitel a náčelníky druhů vojsk a služeb. Podřízeným zasíláme výpisy.

Pontonové jednotky a útvary s přepravními prostředky přidělujeme tak, aby mohly být začleněny do bojové sestavy ještě před dosažením výchozí čáry. Po přesunu vojsk k překážce zaujímají úseky pro násilný přechod a zabezpečují přepravu hlavních sil divize prvního sledu armády.

Záložní přepravní prostředky se připravují za svazky 1. sledu a jsou připraveny k manévru do úseků násilného přechodu některého z přepravovaných svazků. Zálohy vytváříme na všech stupních velení až do hodnoty 30 % všech použitých přepravních prostředků.

Pro zabezpečení včasného příjezdu k vodní překážce vyčleňujeme pro útvary s přepravními prostředky zvláštní osy nebo jen uvolníme osy na určitý čas. Pro přesun těchto prostředků za složitých komunikačních podmínek můžeme využít vrtulníků.

V důsledku hlubokého členění sil a prostředků operačních a bojových sestav, rychlého tempa útoku a nerovnoměrného postupu vojsk na jednotlivých směrech, jakož i vysoce manévrové činnosti, budou vojska nucena organizovat násilný přechod několika vodních překážek součas-

ně. Kombinace násilných přechodů postupných i souasných na několika vodních překážkách denně, je jedním z charakteristických rysů překonávání vodních překážek v soudobé útočné operaci.

Průměrné normy ztrát na přepravních prostředcích dosahují denně 8–10 % a za armádní operaci v průměru až 45 % (Žen-1-6, tabulka 3). Proto zesiluje prvosledové armády a nahrazuje ztráty jejich přepravních prostředků vyšší stupeň, který má však rovněž omezené možnosti. V důsledku snížené kapacity mostových souprav budeme přecházet v některých případech i ke zřizování mostových přepravišť únosnosti pouze 20 tun (1 PMS = 387 m) a přívozové přepravy (1 PMS = 16 přívozů à 40 tun). Tento způsob přepravy bude vhodný především na středně širokých překážkách, kdy kolová technika by se připravovala po mostech, tanky broděním pod vodou a ostatní těžká technika po přívozech nebo pásových samohybných souladách. Ve zvýšené míře budeme využívat nízkovodní dřevěné mosty pro urychlení manévru mostových souprav všude tam, kde to místní možnosti materiálových zdrojů a kapacita dřevařských závodů dovolí.

Rozmach útočné operace vyžaduje i časté nasazování přepravních prostředků pro udržení vysokého tempa postupu. Tento požadavek zabezpečí jen rychlý a promyšlený manévr mostovými soupravami v celém pásmu násilného přechodu, nebo na další vodní překážky i při požadavku překonávání několika překážek za sebou. Tím můžeme rovněž snížit nebezpečí zničení přepravních prostředků nepřítelem a udržet jejich vysokou bojeschopnost.

Počet přepravišť na divizi prvního sledu stanovíme podle bojové sestavy, možností přepravních prostředků a výhodných úseků pro násilný přechod. Zpravidla v úseku přepravy divize zřizujeme plavidlová přepraviště, přívozová přepraviště a mostová přepraviště. Kromě toho za zvlášť vhodných podmínek zřizujeme brodová přepraviště a přepravu tanků pod vodou.

#### V úseku násilného přechodu divize z přepravních prostředků zřizujeme:

— při přechodu středně široké vodní překážky (50–120 m) 1–2 mosty z organických prostředků ženijního praporu divize ( $\frac{1}{2}$  PMS);

— při násilném přechodu vodních překážek širokých nad 120 m budou první sledy (nebude-li divize posílena přepravními prostředky) přecházet po přívozových přepravištích, a to i za situace silné

letecké aktivity nepříteli, při dostatku přepravních prostředků. Z přívozových přepravišť na mostová budeme zpravidla přecházet v noci.

Divize na hlavním směru bude zpravidla zesilována přepravními prostředky od armády tak, aby byla schopna po přechodu prvních sledů (v některých zvláště výhodných případech již i pro ně) zřizovat minimálně jedno mostové přepraviště. Pro pluky prvního sledu bude účelné, zvláště na hlavním směru divize, organizovat přívozovou přepravu z PMS, nebo pásové samohybných soulodí. Pluku vyslanému jako předsunutý odřad divize přidělujeme pásová samohybná soulodí nebo 1/4 PMS pro zřízení přívozového, nebo mostového přepraviště.

Na divizním mostovém přepravišti počítáme i s vyčleněním času pro přepravu druhých sledů, záloh a týlů pluků prvního sledu. Plánovaný čas uvádíme i v grafikonu násilného přechodu divize a ve výpisech z grafikonu přepravy pro útvary prvního sledu.

Hlavní síly divizí prvního sledu operační sestavy armády musí být schopny překonat vodní překážku při zřízení dvou mostových přepravišť za 3–4 hodiny, při jednom mostovém přepravišti za 5–6 hodin. Přepravními prostředky můžeme reálně manévrovat na další vodní překážku vzdálenou minimálně 60–70 km, což při tempu postupu 40–60 km za den znamená možnost zřizování mostů z téže soupravy každý druhý den. Po skončení přepravy hlavních sil divizí prvního sledu, řízení přeprav, zvláště po mostových přepravištích, organizujeme centrálně v rámci armády.

Na stupni svazek nemůžeme pro nízkou kapacitu a technické parametry strojních prostředků ženijního praporu nahrazovat normované mosty nízkovodními. Pro jejich značnou pracnost nemůžeme též vyčlenit další jednotky pro tento úkol a zabezpečit úkol v požadovaném tempu.

**Armádní organické přepravní prostředky můžeme použít k**

- zesílení boje divizí prvního sledu,
- zabezpečení přesunů druhých sledů a záloh armády,
- nahrazení ztrát přepravních prostředků u divizí.

Počty mostových přepravních prostředků ženijního vojska armády dovolují dočasně zesílení násilných přechodů vodních překážek svazky prvního sledu na středně širokých tocích (do 200 m) hodnotou asi 1/2–3/4 PMS. Nebo můžeme zabezpečit těmito prostředky přesuny druhého sledu a záloh armády, stavbou normo-

vaných mostů o celkové délce 681 bm šedesátitunového mostu.

Druhé sledy a zálohy armády musí přejít přes středně širokou vodní překážku do 12–15 hodin. V případě větší hustoty vodních překážek, nebo obtížnosti manévru přepravními prostředky a z toho vyplývajících nedostatečné kapacity organických přepravních prostředků na stupni divize — armáda, tyto stupně dočasně posilujeme přepravními prostředky frontu.

Pro zkrácení doby přepravy v zájmu rozptýlení vojsk při přepravování druhého sledu a záloh armády využíváme též přívozových a plavidlových přepravišť a přepravování části tanků pod vodou.

Omezené počty normovaných mostových souprav, potřeba jejich 2–3 násobného vestavění a rozebrání v průběhu armádní útočné operace, při současném ponechání mostových přepravišť pro potřeby přísunů a přesunů vyššího stupně velení, vyžadují nahrazování plovoucích mostů mosty nízkovodními, dřevěnými z místních zdrojů. Cílem nahrazování je uvolnit co nejdříve normované soupravy z provozu (opotřebení) a převést přepravu na mosty nízkovodní, uvolněné mostové soupravy ošetřit a mít připraveny k dalšímu použití. Nahrazování těchto mostů můžeme však plánovat až od stupně armády výše.

Výrobní kapacita strojního parku pontonového pluku a ženijního opevňovacího praporu ženijní brigády se novou organizační strukturou zvýšila trojnásobně a zabezpečuje výrobu prvků pro zřízení čtyř nízkovodních mostů za armádou prvního sledu, každého o délce 90 m v průběhu jednoho dne.

Zesílení armád dalšími přepravními prostředky předpokládáme jen při překonávání několika za sebou jdoucích středních a širokých vodních překážek (nad 200 m), nebo při větších ztrátách armádních mostových souprav, které mohou mít vliv na splnění úkolu.

Naproti tomu téměř vždy uvažujeme s posílením armády samohybnými pásovémi soulodími, které přidělujeme po rotách divizím na směru hlavního úderu armády při překonávání středních a širokých vodních překážek, pro urychlení přepravy především tanků a raketových prostředků.

Nadřazený stupeň velení může přepravními prostředky dále:

- zřít za každou armádou prvního sledu, nebo v její prospěch na středně širokých vodních překážkách tři mosty;
- nebo zřít a udržovat současně 6 mostů na vodních překážkách šířky do 227 m;

— mít pro ovlivňování tempa operace silnou ženijní zálohu přepravních prostředků (1 PMS v záloze i při použití jedné z předchozích variant), pro nahrazení ztrát na soupravách u armád;

— směřit pontonové soupravy stavbou nízkovodních mostů a tak umožnit manévry soupravami na další širokou vodní překážku;

— zabezpečit rychlý a široký manévry zálohami pontonových souprav na téže vodní překážce, rozebráním mostů a jejich vestavením na jiném úseku.

Požadavky zabezpečení vysokého tempa útočné operace armády kladou zvýšené nároky jednak na možnost vševojskových jednotek zabezpečit násilné přechody vodních překážek vlastními obojživelnými bojovými prostředky, jednak na zřízení jednotlivých druhů přepravišť z normovaných přepravních prostředků. I přes vysokou nasycenost útvarů obojživelnou technikou zůstává v bojové a především operační sestavě dosti prostředků, které nejsou schopny překonávat samostatně vodní překážku.

Vzhledem k tomu, že i na stupni svazek většina jednotek a útvarů vyžaduje zabezpečení přepravy, zůstává i nadále hlavním druhem přepravy na tomto stupni mostové přepraviště. Vševojskový svazek je schopen svou polovinou PMS zabezpečit si přepravu přes vodní překážky v šířce do 60 m stavbou dvou mostů, nebo jedno-

ho mostu o délce 119 m, bez manévru či dalšího posilování z armádního stupně.

Současná struktura armádních pontonových prostředků zabezpečuje možnost zesílení boje divizí na hlavním směru a mít zálohu přepravních prostředků k plnění nepředvídaných úkolů a zabezpečení přepravy druhých sledů a záloh armády.

Struktura a kapacita pontonových útvarů vyššího stupně zabezpečuje narůstání tempa v operační hloubce a umožňuje za každou armádou vést silné zálohy přepravních prostředků s možností zříditi celkem v pásmu frontu šest mostů přes širokou vodní překážku a mít zálohu materiálu pro další most.

Prapor pásových samohybných soulodí umožňuje zesílení přepravy tankového svazku na směru hlavního úderu armády na střední a široké vodní překážce, či jeho decentralizované použití pro zesílení boje tankových útvarů divizí prvního sledu.

Dovedný manévry přepravními prostředky, či včasné zasazení nových, zvláště mostových souprav si ponechává i nadále svůj velký význam jako účinný prvek zabezpečující bojeschopnost a efektivní využití těchto prostředků, pro použití na delších vodních překážkách a nahrazení ztrát na tomto materiálu.

Plovoucí mosty můžeme nahrazovat nízkovodními jen v omezené míře a to od stupně vševojsková armáda výše.