

K POCHODU DIVÍZIE NA VEĽKÚ VZDIALENOSŤ

V článku v potrebnej postupnosti nadväzujeme na materiál uverejnený vo VM č. 7/1982, kde boli zovšeobecnené niektoré pohľady na presuny vojsk v podmienkach nášho územia.

V tomto článku podrobnejšie rozobereme niektoré otázky, ktoré ovplyvňujú voľbu optimálneho variantu **pochodu divízie na veľkú vzdialenosť** (ďalej len pochodu NVV). Zároveň tiež doplníme podnetné návrhy plk. gšt. Ing. Zdeňka Bažanta uverejnené vo VM č. 8/1981.

V súčasnosti čím ďalej tým viac narastá dôležitosť a význam požiadavky, zakotvenej vo Vševojsk-1-1 v čl. 138 tým, že: "... vojská musia byť kedykoľvek schopné presunúť sa na veľké vzdialenosti." O tom, že sa problematika presunov a pochodov NVV dostáva do popredia pozornosti, svedčí aj obsahové zameranie Rozkazov ministra národnej obrany. Zatiaľ čo pre výcvikový rok 1980/81 bolo uložené "... zvláštnu pozornosť venovať na precvičovanie a vykonávanie presunov a preskupení na veľké vzdialenosti za zložitej situácie pri komplexnom využití všetkých druhov dopravy," tak o rok neskôr bol dôraz položený "... na hlbšie zvládnutie taktiky organizácie presunov ... a u divízií pozemného vojska okrem iného zvyšovať pripravenosť vojsk na vykonávanie presunov."

S prihliadnutím na špecifiku nášho štátu, ktorá je daná nielen polohou, tvárnosťou a pokrytosťou územia, ale i bezprostredným susedstvom s pravdepodobným nepriateľom — moderne vyzbrojenými armádami NATO, môžeme predpokladať, že v prípade začatia agresie s použitím zbrani hromadného ničenia budú naše vojská najčastejšie vykonávať pochod, včítane pochodu NVV. Tento predpoklad je naďalej ovplyvnený skutočnosťou, že v súčasnosti ČSSR patrí hustotou 58 km ciest na 100 km² medzi najvyspelejšie štáty Európy. Na pochod majú bezprostredný vplyv aj trasy diaľničného charakteru (teraz 375 km, ale podľa výhľadového plánu 8 diaľničných ťahov o dĺžke viac ako 1700 km), hlavné komunikačné ťahy (napr. Humenné—Žilina 346 km, Trebišov—Košice—Zvolen—Veselí nad Moravou 600 km, alebo Žilina—Olomouc—Plzeň—Stříbro 500 km) a najdôležitejšie cesty základnej siete (dovedna 23 rôznych variantov paralelných

a rokádnych cestných ťahov), ktoré tvoria viac ako 18 % celkovej dĺžky našich ciest. Navyše v našich podmienkach existuje téměř úplné napojenie obcí a osád na cestnú sieť, čo umožňuje voliť obchádzky okolo hlavných komunikačných uzlov.

Pod pojmom pochod NVV rozumieme, že sa jedná o pochod, ktorý je dlhší a presahuje rámec jedného celodenného pochodového výkonu. Aj v tomto prípade treba si vymedziť koľko kilometrov je celodenný pochodový výkon. Podľa Vševojsk-1-1 článku 140 môže dosahovať 200 až 250 km, podľa nových názorov 300 aj viac km za deň, ale pri pochode s predvídaním začatia boja 150—200 a v našich podmienkach i 100 km. V prípade pochodu v horách, zalesnenom teréne, v zime, alebo v hmle, môže dosahovať 200—250 km a v niektorých prípadoch aj menej. Skutočnosťou je, že za zložitých podmienok sa môže dosiahnuť priemerná rýchlosť 10—15 km . h⁻¹ v noci, alebo 15—20 km . h⁻¹ vo dne (Vševojsk-2-4, čl. 24). V takomto prípade by bol v noci za 10—12 hodín pochod iba na vzdialenosť 100—200 km, alebo 150—180 km, zatiaľ čo vo dne na vzdialenosť 150—180, alebo 200—240 km. Pokiaľ by čas na pochod bol kratší, tým dostaneme aj nižšiu celkovú hodnotu.

Preto by nebolo správne vychádzať z jednotnej normy rýchlosti pochodu platnej pre deň a noc, ale skôr urobiť jej diferenciáciu podľa skutočnej situácie, tvárnosti terénu, poveternostných podmienok a podľa toho, či pochod bude prebiehať po cestách spevnených, nespevnených, prípadne v teréne.

Za predpokladu, že značná časť pochodu, v dôsledku používania ZHN bude prebiehať v teréne, tak jednotnú normu pre zmiešané kolóny 25—30 km . h⁻¹ nesplní z delostrelectva H 122 mm, max. 20 km . h⁻¹, H 152 mm ťahané (12 km . h⁻¹), kanón 100 mm (20 km . h⁻¹) a RM 130 mm (20 km . h⁻¹). Z automobilovej techniky P V3S (21 km . h⁻¹), mostný tank T-55A (16—20 km . h⁻¹), PLdvK 30 mm a PLK 57 mm (do 15 km . h⁻¹) včítane rakiet.

Na stanovenie jedného celodenného pochodového výkonu má bezprostredný vplyv aj rozdielne obsahové náplne a spotreba PHM v lete a v zime u jednotlivých typov bojovej a dopravnej techniky. Napr.: OT-62 pri náplni 400 l prejde v lete 222 km (spotreba 180 l) a v zime 214 km (210 l); OT-64 s náplňou 350 l prejde v lete 522 km (67 l) a v zime 380 km (92 l); OT-65 s náplňou 210 l — 456 km (46 l) a 411 km (51 l); OT-70 s náplňou 462 l v lete 308 km (150 l) a v zime 271 km (170 l); OT-810 s náplňou 240 l — 320 km (75 l) a 282 km (85 l). Tank T-55 (T-55A) s náplňou 960 l — 225 km (425 l) a 202 km (470 l). Automobilová technika s jednou náplňou prekoná v priemere 500—600 km. Z uvedených údajov o náplniach a normách spotreby (pozri PHM-1-1/1978 a PHM-21-5/1974) je patrné, že pochodové možnosti, zvlášť u T-55 a OT-62 a v zime i u OT-70 a OT-810 nedosahujú požadovanú vzdialenosť 300 a viac km, čo by sa muselo riešiť formou prídavných obalov (sudov) a doplnením PHM vo vopred stanovenom a zaistenom priestore. Tým zároveň dochádza nielen k predĺženiu doby pochodu, ale zvyšujú sa nároky na organizáciu plynulého (súbežného, prípadne postupného) doplnenia PHM, bez prerušenia pochodu ostatných vojsk divízie, pokiaľ doplnenie nie je organizované pri poslednej zastávke pred zaujatím priestoru denného (nočného) odpočinku.

Ak vychádzame tiež z jednotnej rýchlosti zmiešaných prúdov vo dne aj v noci 25—30 km . h⁻¹, tak za 10 hodín pochodu sa prekoná vzdialenosť 250—300 km. Avšak na celkový čas pochodu má bezprostredný vplyv aj počet zastávok. Podľa Vševojsk-1-1, čl. 146 sa po každých 2—3 hodinách pochodu určovala malá za-

stávka a na začiatku druhej polovice celodenného pochodového výkonu veľká zastávka v trvaní 2—4 hodiny.

V súčasnosti sa majú určovať zastávky po každých 3—4 hodinách pochodu v trvaní do jednej hodiny a na začiatku druhej polovice pochodu opäť zastávka do dvoch hodín. Z uvedeného vyplýva, že na stanovenej vzdialenosti budú potrebné dve zastávky v trvaní do troch hodín (prvá do jednej hodiny, druhá do dvoch hodín na odpočinok vodičov), čím sa celková doba na pochod zvýši až na 13 hodín.

V prípade, že pre pochod bude vyčlenených 12 hodín, čo zodpovedá vzdialenosti 300—360 km, tak celková doba pochodu dosiahne 15 hodín. Zostávajúci čas 11, alebo 9 hodín pre činnosť v priestore denného (nočného) odpočinku je skutočne minimálny a vyžaduje dokonalú vnútornú aj vonkajšiu súčinnosť pri plnení rôznych úloh pre dosiahnutie pohotovosti pre ďalší pochod. Napr. požiadavkom je, aby vojská pri pochode NVV dostali dvakrát za 24 hodín teplú stravu, a to spravidla pri príchode do stanoveného priestoru a pred jeho opustením. Ak pripočítame k tomu potrebný čas na ošetrovanie bojovej techniky a doplnenie PHM u všetkej techniky, tak zostáva veľmi málo času na skutočný odpočinok jednotiek a niektorých výkonných orgánov.

Ak má divízia uskutočniť v priebehu jedného dňa pochod na vzdialenosť 300 a viac km, treba podľa členitosti terénu diferencovane stanoviť vyššiu hranicu jednotnej rýchlosti, alebo zvýšiť potrebný počet hodín pre pochod. Avšak zvýšenie počtu hodín bezprostredne znižuje celkové možnosti kvalitnej prípravy v priestore denného (nočného) odpočinku na ďalší pochod.

Divízia pri pochode NVV môže v priebehu niekoľkých dní prekonať vzdialenosť 1000—1500 a viac km. Práve táto skutočnosť, že sa bude jednať o viac denných pochodov, ktoré sa budú od seba líšiť v komplexnom pochodovom zaistení, tylovom a technickom zabezpečení, a to podľa toho ako sa divízia bude približovať k línii frontu, ovplyvní aj možnosti zásahu rôznych prostriedkov nepriateľa, čo bude mať bezprostredný vplyv aj na činnosť veliteľov a štábov.

Divízia môže napr. v priebehu 4 dní vykonať pochod na 1200 km s rôznymi celodennými výkonmi, čo závisí od vycvičenosti vodičov (prvý deň 400 km, ďalšie dni po 300 km a posledný deň pochodu 200 km — s prechodom do boja) a dokonalého komplexného zabezpečenia.

Z toho môžeme vyvodiť, že pochod NVV má svoju špecifiku, ktorá sa bezprostredne premietne do rozhodovacieho procesu veliteľa a práce štábu. Napr. v predpise Vševojsk-1-1, v hlave 7 sú uvedené doteraz platné ustanovenia pre jednodenný pochod. Ďalej v článku 154 je uvedený obsah rozkazu veliteľa pre pochod na jeden deň. Podobne je tomu aj pri organizácii súčinnosti. Chybí tu rozpracovanie zvláštností, ktoré pochod NVV prináša. Pritom pri stanovení úlohy veliteľovi divízie platí zásada, že úloha sa konkretizuje na jeden deň a orientačne sa upresňuje na ďalší deň bojovej činnosti. Ak vychádzame z tejto zásady, tak pri pochode NVV by mala byť veliteľovi divízie stanovená konkrétna úloha na 1—2 dni pochodu (v závislosti od celkového počtu dní pochodu) a orientačne na celú dobu pochodu.

Táto požiadavka je ovplyvnená tým, že je podstatný rozdiel v tom, pokiaľ divízia po skončení pochodu NVV zaujme určitý priestor ako vševojsková záloha, alebo priamo z pochodu prechádza do bojovej činnosti. A práve rozdielnosť činnosti po skončení pochodu znamená vykonať zo strany veliteľa a štábu celý rad odlišných a veľmi náročných opatrení, ktoré vyžadujú čas nielen na prípravu, ale aj na realizáciu.

Bezprostredný vplyv na komplexné pochodové zaistenie, tylové a technické zabezpečenie pochodu divízie NVV má dĺžka pochodového prúdu a počet pochodových osí.

Dĺžka pochodového prúdu divízie je závislá od počtu všetkých vozidiel a od stanovených vzdialeností medzi vozidlami, jednotkami a útvarmi. Za predpokladu, že u motostreleckej divízie je okolo 2200 vozidiel a pre jedno vozidlo s medzerou počítame asi 50 m (vrátane jeho dĺžky), tak dostaneme súvislý pochodový prúd v dĺžke 110 km. Podľa organizačnej štruktúry sa prúd motostreleckej divízie člení až na 40 práporných prúdov (každý o 50–60 vozidlách), čo predstavuje 39 medzier po 5 km (Vševojsk-1-1, čl. 144) a predĺženie o 195 km, čo celkove robí 305 km na jednej pochodovej ose. Iba pre predstavu, pri jednotnej pochodovej rýchlosti pre zmiešané prúdy 25–30 km . h⁻¹ by zadná časť prúdu dosiahla úroveň čela prúdu za 12,5–10,16 hodín.

Podľa súčasných názorov pokračujú tendencie v zmenšovaní medzier medzi prápornými prúdmi na 2–3 km a plukovnými na 5 km. Vzdialenosť medzi vozidlami zostáva do 50 m. V takomto prípade sa pochodový prúd divízie na jednej ose skráti na 190–230 km (čo vyžaduje čas pri rýchlosti 25 km . h⁻¹ 7,6–9,2 hodiny a 30 km . h⁻¹ 6,3–7,6 hodiny).

Počet pochodových osí bude závislý od kapacitných možností cestných ťahov a pokiaľ to konfigurácia terénu a ďalšie podmienky dovoľia, môžeme predpokladať, že pre divíziu sa určia 2–3 pochodové osi, čím sa dosiahne skrátenie celkovej dĺžky prúdov na 95–115 km, alebo 63,3–76,6 km na jednej pochodovej ose.

V súvislosti s tým budeme určovať aj pochodové zaistenie, ktoré sa bude navyše meniť podľa toho, ktorý deň a v akej vzdialenosti od frontu sa pochod uskutočňuje. Napr. pri pochode na vzdialenosť nad 700 km sa na pochodových osiach môže vysielat pre čelné zaistenie len čelná pochodová záštita do 5–10 kilometrov. Zároveň za tylovými jednotkami to bude zadná pochodová záštita do 3–5 km.

Pri pochode na vzdialenosť 200–600 km od čiar dotyku úmerne vzrastá nebezpečenstvo priameho napadnutia rôznymi prostriedkami nepriateľa, včítane vysadenia jednotlivých druhov výsadek. Na pochodovej ose sa bude spravidla vysielat predvoj na vzdialenosť 20–30 km od hlavných síl divízie. Zároveň na zaistenie čela prúdu sa bude vysielat jednotka do 3–5 km, ako priame zaistenie. Vzhľadom na to, že pre pochodujuce jednotky vzrastá nebezpečenstvo napadnutia z rôznych strán, je výhodné, aby v pochodovej zostave jednotiek boli vopred určené jednotky na rýchle vyslanie a plnenie úloh útočnej pochodovej záštity alebo bočného zaistenia.

Zároveň treba, aby na každej pochodovej ose bola určená jednotka ako protivýsadeková záloha na plnenie nepredvídaných úloh pri stretnutí s výsadekom nepriateľa. Pritom zloženie protivýsadekovej zálohy by malo zabezpečovať nielen mobilitu na rýchly zásah, ale i potrebnú údernú silu začlenením delostreleckých jednotiek, protitankových zbraní, protiletadlových prostriedkov a ženijných jednotiek s materiálom pre zatarasovanie, mínovanie a ničenie. Podľa celkovej dĺžky pochodovej zostavy sa môže v niektorých prípadoch pri narastaní nebezpečenstva určiť, že protivýsadeková záloha bude začlenená na jednom mieste (v prostriedku), alebo na niekoľkých miestach (na čele a v prostriedku, u každého pluku) a s rôznou kombináciou.

Podľa celkovej situácie môže byť pre protivýsadekovú zálohu vyčlenená až letka dopravných vrtuľníkov alebo bojových vrtuľníkov, ktoré okrem rýchlej

prepravy osôb, bojovej techniky a materiálu vzduchom, sa môžu zúčastniť palubnými zbraňami a raketami na ničenie jednotiek nepriateľa. Obdobne sa vrtuľníky môžu zúčastniť na zabezpečení bokov pochodujúcej divízie vytváraním dymových clon (za 1 minútu letu vytvorí dymovú clonu až 100 m vysokú a 1650 m dlhú), pokladanie mínových zátarasov (za 3—4 minúty mínové pole 1150—1300 m dlhé) a plnenie iných úloh.

Ďalšou požiadavkou je, aby zvýšená pozornosť bola venovaná zadnému pochodovému zaisteniu včítane priameho zadného zaistenia každého prúdu a jednotky.

Pri pochode na vzdialenosť do 200 km od čiar dotyku, to znamená pochodu s očakávaním začatia boja, sa okrem prvkov čelného, bočného a zadného pochodového zaistenia vysielajú, na rozhodujúcom smere, predsunutý odriad do vzdialenosti 1,5—2 hodiny pochodu, t. j. 30—60 km.

Skutočný počet pochodových osí a celková dĺžka pochodových prúdov divízie majú bezprostredný vplyv aj na zabezpečenie spojenia. Ak vychádzame z predpokladu používania jadrových zbraní, tak vzdialenosť medzi pochodovými osami by mala byť 5—10 km. Pritom sa nedá vylúčiť, že v horskom a zalesnenom teréne by požadovaná vzdialenosť mohla byť podstatne menšia, ale nebude to možné zabezpečiť pre zlé cestné možnosti. Napr. pri prejazde Dražanskej vrchoviny sú cestné možnosti iba na smere Prostějov—Protivanov, ďalej Prostějov—Dražany alebo Vyškov na Moravu—Kulíšov ovplyvnené aj rozdielnou vzdialenosťou medzi jednotlivými komunikáciami počnúc od 8—14 alebo až 20 km. Aj keď tento príklad je uvádzaný iba náhodne, často budú horšie podmienky vzhľadom na členitosť terénu, zamorenie alebo iným spôsobom znepriatelené priestory.

Ak vychádzame z dosahu spojovacích prostriedkov, môžeme vyvodiť, že je zabezpečené spojenie v rámci práporu, pluku a v celej divízií. Avšak v skutočnosti záleží tiež na tom, aká bude dĺžka pochodovej zostavy divízie, aký bude okolitý terén a aký stupeň rušenia je možné predpokladať zo strany nepriateľa.

Podľa súčasných názorov sa predpokladá, že na osách pochodu sa budú určovať regulačné miesta (čiar) po 3—4 hodinách pochodu (pri jednotnej pochodovej rýchlosti pre zmiešané prúdy po 75—100 km alebo 90—120 km), kedy uvedená doba je totožná so zastávkou (do 1 hodiny alebo do dvoch hodín v druhej polovici pochodu). V takomto prípade sa podstatne zvýši dosah väčšiny spojovacích prostriedkov praporečných, plukových a divíznej siete, ak sa na mieste používajú rôzne tyčové, predĺžené, teleskopické a drôtové antény.

Pre zabezpečenie nepretržitého spojenia a zvlášť za pochodu bezprostredne prispieva vzdušné miesto velenia (ďalej len VMV), ktoré sa vytvára vrtuľníkovým oddirom v počte 1+3 dopravných vrtuľníkov Mi-8T vybavených rádiovými stanicami pre spojenie s pozemnými rádiovými stanicami u vojsk divízie.

V prípade, že VMV bude vo výške 100 m nad terénom, potom je zabezpečený dosah 30 km, pri výške 300 m už 60 km, pri výške 500 m 80 km a 1000 m až 120 km. Je samozrejmé, že výška letu a tým aj dosah sa bude regulovať podľa aktívnych protiopatrení nepriateľa a tiež v akej vzdialenosti bude divízia od čiar dotyku.

Pre zabezpečenie činnosti VMV môžeme stanoviť aj predpokladané režimy činnosti, ako napr.:

- streh na zemi v pohotovosti na vzlet a prevzatie velenia,
- streh vo vzduchu v pohotovosti na prevzatie velenia,

- plnenie funkcie pozemného veliteľského stanovišťa,
- plnenie funkcie vzdušného miesta velenia.

Podľa uvedených režimov činnosti môže byť VMV v strehu vo vzduchu alebo na zemi nepretržite, alebo podľa vopred spracovaného grafikonu.

Ďalším prostriedkom skvalitnenia VMV je obmena uvedených vrtuľníkov vrtuľníkom Mi-24 D, ktorý s vybavenými rádiovými stanicami zabezpečuje pozemný dosah od 30 do 70 až 150 km.

Pre zabezpečenie a priame zaistenie VMV pri rozmiestnení na zemi a vo vzduchu sa javí vyčleniť roj bojových vrtuľníkov Mi-24, ktoré vybaví variantom výzbroje vhodným pre efektívne ničenie rôznych nepriateľských cieľov. Navyiac v každom vrtuľníku môže byť umiestnených 6—15 príslušníkov od motostreleckých jednotiek, ktoré budú vykonávať priame zaistenie, ochranu a obranu VMV, včítane plnenia ďalších úloh. Za letu, alebo pri pristátí môže 6 príslušníkov s využitím držiakov viesť paľbu z okien kabíny vrtuľníka, čím sa zvýši palebná sila vrtuľníkov.

Pri pochode divízie po 2—3 pochodových osách bude ďalšie VMV organizované u jedného z plukov. Tým by bolo zabezpečené spojenie aj za podmienok pochodu vo veľmi členitom a zalesnenom teréne a pri lete v minimálnej výške. Zároveň ďalšie VMV by tvorilo určitú zálohu divízneho VMV.

V podmienkach rozhodnej a vysoko manévrovej bojovej činnosti a pri vykonávaní pochodov NVV sa stále viac ukazuje ako účelné začleniť do organizačnej štruktúry divízie až 2 i viac letiek (po jednej letke dopravných a bojových vrtuľníkov) na plnenie rôznych úloh, ako je vysadzovanie prieskumných skupín, preprava rakiet, ženijných súlodí a mostoviek, rýchle mýňovanie, zatarasovanie a dymovanie, preprava viacrozmerých nákladov, doprava zbraní a techniky na ťažkojazdne miesta a dominanty (spojovacie, delostrelecké alebo prieskumné prostriedky). Pri pochode NVV môžu vrtuľníky zabezpečovať prepravu orgánov poriadkovej služby do poriadkových úsekov, na východiskovú a regulačnú čiaru, stanovište správcu poriadkového úseku (priestoru) alebo stanovište regulačnej, poriadkovej hliadky, smerníkov, prepravovať časť motostreleckých jednotiek a jednotiek druhov vojsk a špeciálnych vojsk do priestoru denného (nočného) odpočinku, organizovať a zabezpečovať nepretržité spojenie vytváraním VMV, prepravovať vyčlenené jednotky do určených priestorov pre zabezpečenie bočného pochodového zaistenia alebo pre rýchly zásah proti výsadkom nepriateľa.

Využitie vrtuľníkov pre prepravu orgánov poriadkovej služby má pri pochode divízie NVV ďalekosiahly význam. V súčasnosti má rozhodujúci vplyv na určenie počtu poriadkových orgánov celková dĺžka celodenného pochodového výkonu (300 a viac km). Rozhodujúcim kritériom pre určenie potrebného množstva síl a prostriedkov je požiadavka zabezpečiť dodržiavanie časových a priestorových parametrov pri dodržaní poriadku a regulácie pohybu. Požiadavka zvýšeného počtu poriadkových orgánov je daná tiež situáciou, keď pochod sa uskutočňuje neznámym terénom, kde môže dôjsť k roztrhaniu alebo zabúdeniu prúdov pochodovej zostavy, prípadne po napadnutí prúdov silami nepriateľa alebo zneprístupnenie niektorých priestorov, kedy treba regulovať nové obchádzky k pôvodnej ose pochodu.

Pri určení počtu poriadkových orgánov treba vychádzať aj z analýzy množstva a stupňov ťažkosti jednotlivých priestorov, ktoré sú neprehľadné a pre orientáciu zvlášť v noci veľmi náročné. Pri analýze jednej pochodovej osi na hlav-

nom cestnom ťahu v dĺžke 300 km môžeme vyvodíť, že takýchto priestorov (miest) je tu napr. 17. Z tohto počtu v piatich prípadoch treba regulovať na jednom mieste (potreba 10 osôb), v šiestich prípadoch na dvoch miestach (12 osôb), v štyroch prípadoch na troch miestach (12 osôb) a v dvoch prípadoch na štyroch miestach (8 osôb). Tento stupeň ťažkosti je zameraný iba na priestory miest (sídliisk), ktoré sú na predpokladanej ose pochodu.

Spolu pre 2—3 pochodové osi by bolo treba 84—112 osôb. Pritom na uvedenej dĺžke pochodu je spravidla až 5 nechránených železničných prechodov, kde sa má určovať poriadková hliadka v počte 1+4 osôb (na troch osiach dovedna potreba ďalších 75 osôb). Predpokladá sa, že na vzdialenosť 10—25 m obojstranne prejazdu budú smerníci, ďalej na 1000 m pozorovatelia so signálnymi a spojovacími prostriedkami (Dopr-2-1).

Po začatí agresie a v dôsledku rozrušenia železničných zvrškov, by sa tieto opatrenia neuplatňovali a pokiaľ áno, tak vzhľadom na možnú činnosť prieskumno-diverzných jednotiek a záškodníckych skupín nepriateľa, aby sa uplatňovala zásada, že každé stanovište sa zdvojí (jeden požadovaného počtu na tri pochodové osi. Pre odstránenie uvedenej disproporcie bezprostredne napomôže využitie vrtuľníkov, ktoré majú celý rad predností. Môžu prepraviť vzduchom za letu v prízemnej výške a niekoľko metrov nad terénom, organické jednotky veliteľskej čaty a roty včítane dopravných a spojovacích prostriedkov (motocykle, osobné, terénne vozidlá, včítane P V3S). Podľa potreby môžu pristávať alebo vzlietnuť z minimálnej plochy o rozmere 50×50 m, a to i do miest ťažko dostupných (vysadenie nad korunou stromov, pomocou špeciálnych pristávacích plošiek, povrazových rebríkov atď.). Majú značnú manévrovaciu schopnosť, pretože môžu počas jednej hodiny uletieť vzdialenosť 200—240 km . h⁻¹.

A práve dopravná rýchlosť vrtuľníkov umožňuje, že poriadkové orgány a zvlášť regulačné hliadky a smerníci nemusia byť rozmiestňovaní na dĺžku celodenného pochodu, ale iba na vzdialenosť 3—4 hodín pochodu, čo sa rovná vzdialenosti medzi regulačnými čiarami (pri rýchlosti 25—30 km . h⁻¹ = 75 až 120 km). Pri dosiahnutí regulačnej čiary bude spravidla organizovaná zastávka do 1 hodiny. Počas tejto doby môžeme s využitím vrtuľníkov zabezpečiť rozmiestnenie poriadkových orgánov na ďalších 100—120 km. Prednosťou vrtuľníka v tejto fázi je, že môže na základe situácie, ktorá vznikla, postupne rozmiestniť poriadkové orgány s predstihom na vzdialenosť 30—35 km (uletí za 7—8 minút a jednotky prekonajú pri rýchlosti 25 km . h⁻¹ za 1,2—1,4 alebo za 1—1,16 hodiny). Je zrejme, že využitie vrtuľníkov pri pochode na veľkú vzdialenosť nachádza široké uplatnenie. Práve s týmto prostriedkom a pri správnom využití jeho predností môžu sa odstrániť aj niektoré nedostatky v organizácii poriadkovej služby. Preto si táto problematika zasluhuje ďalšie rozpracovanie.