

POZNATKY Z PŘESUNŮ NA VELKÉ VZDÁLENOSTI

V přípravě ČSLA k vedení soudobého boje a operace vycházíme ze známých zásad možného způsobu vedení války. Jejich podstatou je vysoké morální, bojové a pracovní vypětí vojáků všech kategorií a velitelských stupňů a vysoká intenzita bojového použití a provozu zbraní, vojenské techniky a dopravních prostředků. Zvlášť významná je intenzita provozu tankové a automobilní techniky, která je základem úderné síly, mobilnosti zbraní a techniky, orgánů a prostředků velení a všestranného zabezpečení. Na stavu a úrovni tankového a automobilního technického zabezpečení závisí do značné míry bojeschopnost vojsk, schopnost vedení vysoce manévrového boje a operace, rychlých změn ve vytváření operačních sestav, plnění úkolů operačních manévrujících skupin a jiné.

Připravenost vojsk, velitelů a štábů, technických a týlových orgánů a prostředků i techniky k takové činnosti v mírových podmínkách můžeme do značné míry prověřit úsilovným pochodem na velkou vzdálenost, organizovaným bezprostředně po uvedení vojsk do bojové (mobilizační) pohotovosti, s plnými počty osob i techniky a s následným taktickým cvičením. Taková cvičení nám skýtají řadu praktických teoretických poznatků a zkušeností s širší platností. Prověřují připravenost nejen taktických, ale i operačních stupňů, jak jsou velitelé schopni taková cvičení zplánovat, zorganizovat, řídit a všestranně zabezpečit. Mnoho cenných poznatků z přípravy velitelů a štábů přinesla zejména cvičení, uskutečněná s plnými počty osob i techniky, při kterých v průměru ujely tanky 600–700 km, BVP a OT 700–800 km a automobily 1600 i více km.

Rozbory těchto cvičení ukazují, že štáby, vojska i prostředky zabezpečení jsou

schopny plnit takové úkoly. Dokáží se během krátké doby zbavovat některých nedostatků, zejména ve velení a řízení pochodu, zvyšování spolehlivosti techniky i v týlovém a technickém zabezpečení. Také řidiči všech kategorií si rychle zvyknou na obtížné podmínky, zvláště řidiči tanků a pásových OT. Někteří však mají ještě nedostatky praxe v jízdě na tvrdých komunikacích.

Přes velké pracovní vypětí cvičících vojsk, zejména velitelů, pracovníků štábů, technických a týlových orgánů, přes rozsáhlou stranickopolitickou práci, velkou obětavost zejména řidičů, technických prostředků a PHM vznikají problémy, které bychom měli hlouběji teoreticky rozpracovat a v praxi procvičovat. Týká se to zejména stanovení reálných základních učebních úkolů, tj. vysoké organizovanosti pochodu, velení a řízení přesunu útvarů, svazků i svazů, časových grafikonů i všeho, co souvisí se zabezpečením maximální účasti techniky při pochodu na velkou vzdálenost na následném taktickém cvičení. Při hlubší analýze těchto otázek je účelné vycházet z poznatků, že rozhodující vliv na úspěch i těchto pochodů má zejména:

- vysoký stupeň bojové pohotovosti a připravenosti vojsk,

- dobrá organizační připravenost úsilovného pochodu a pevné velení v jeho průběhu, včetně dobře organizovaného průzkumu os a zabezpečení pohybu, bojové zabezpečení apod.,

- výtečná připravenost řidičů nejen k řízení vozidla, ale i jako řidičů mechaniků a jejich vysoká morálně politická úroveň,

- dobrý technický stav tankové, automobilní a další techniky, který zaručí takovou spolehlivost, aby během přesunu

nedošlo k vynuceným zastávkám jednotlivých vozidel pro technické závady,

— dobré technické a týlové zabezpečení.

Tyto faktory se vzájemně podmiňují a pozitivně nebo negativně ovlivňují konečný cíl — splnit úkol organizované, včas a s maximálním počtem bojeschopné a provozuschopné techniky a zásob. Zvlášť dobré výsledky dosahují tam, kde je na úrovni soudobých požadavků také dobrá úroveň technické připravenosti vojsk, velitelů a štábů a provozní spolehlivost techniky.

K pohotovosti a připravenosti vojsk

Ukazuje se, že výjezd techniky v časových normách po vyhlášení bojového poplachů nám nedělá (přes dílčí nedostatky) zvláštní problémy. Rezervy jsou především v bojovém rozdělení v souvislosti s vyvezením techniky. Jistě není normální, jestliže vyvezeme v časové normě o 100 % více techniky, než bylo plánováno. Také znalost počtu a příčin nepojízdné techniky, zejména tanků, BVP, OT a techniky druhů vojsk by měla být přesnější. Vyžaduje to vypracovat a realizovat takový systém, abychom tuto důležitou skutečnost všude denně a náročně sledovali a ovlivňovali (zejména velitelé a náčelníci). Jestliže mimo evidované nepojízdnosti máme někde v nepojízdném stavu další desítky techniky a dokonce i techniky nedotknutelných zásob, ukazuje to na závažnost řešení tohoto problému.

U tankové techniky má pro její bojeschopnost a provozní spolehlivost mimořádnou důležitost zásoba km do příští střední nebo generální opravy, ale také také zásoba km životnosti pásů a možnosti provozu do příštího technického ošetření. Jestliže nevěnujeme těmto otázkám náležitou pozornost, může to vést ke stavu, kdy už z prostorů soustředění se přesunu nemůže zúčastnit část techniky. Vyžaduje to také mít takový systém plánování výcviku, provozu a oprav, aby tanková technika vycházela do středních a generálních oprav rovnoměrně v průběhu celého roku. Jestliže nemáme ve výcviku vojsk, provozu a opravách techniky několikaletý výhled, dochází k nahromadění oprav, které pak nemůžeme rychle zvládnout.

Dobrá organizační připravenost usilovného pochodu a pevné velení v jeho průběhu, včetně dobře organizovaného průzkumu os a zabezpečení pohybu, bojové zabezpečení apod. je důležitou podmínkou pro splnění cíle pochodu.

Jako každá složitá činnost, má-li být úspěšná, musí být dobře zplánovaná.

I usilovné pochody musíme řídit podle reálného plánu. V něm musíme respektovat řady stanovené základní principy přípravy, organizace a zabezpečení přesunu, zásady péče o techniku a lidí v jejích průběhu a zásady velení a řízení. Není-li tomu tak a dojde-li k narušení některých těchto principů, nejsou zpravidla splněny ani úkoly přesunu, tzn. dosáhnout určeného prostoru organizovaně, ve stanoveném čase, s plným počtem techniky a v připravenosti k plnění plánovaného bojového úkolu. V této oblasti se prozatím projevuje nejvíce nedostatky, které se opakují.

V přípravném období musí proběhnout v potřebném rozsahu příprava lidí a techniky k pochodu na velkou vzdálenost. Neustálé nástupy, kontroly počtů, vystrojení, vyrovnávání počtů a typů vozidel i některá zaměstnání, která souvisejí s tímto úkolem, odebírají někdy mnoho času. Na techniku, přípravu řidičů k činnosti během pochodu a v případech vynucených zastávek, k dodržování zásad bezpečnosti a řádného odpočinku pak času prakticky mnoho nezbyvá.

Základem úspěchu usilovného pochodu je reálný a konkrétní plán. Důležité je správně stanovit takovou průměrnou rychlost přesunu, která odpovídá vyvíčenosti řidičů, stavu komunikací, povětrnostním a jiným podmínkám. Zvláště důležité je to v případech, kdy řidiči tanků mají malou praxi v jízdě na veřejných kóňích komunikacích, po nástupu nových řidičů a záloh. Nejde zde jen o stanovení průměrné rychlosti pro celý pochod, ale její diferencovanost pro jeho jednotlivé úseky, zejména podle stavu komunikací a povětrnostních podmínek apod. Někdy může být např. 15–20 km, jinde 25–30 km a někde i vyšší. To by měl plán přesunu předpokládat. Nerespektování této zásady může mít dalekosáhlé negativní důsledky v organizovanosti celého přesunu, protože v honbě za časem se narušuje vše. Nedodržují se zejména řádem stanovené zastávky a potřebné ošetření techniky a odpočinek řidičů.

Z hlediska zatíženosti řidičů a techniky je velmi důležité správně rozdělit usilovný pochod na etapy. Výhodnější je v první etapě stanovit menší vzdálenost přesunu než v další. Řidiči si lépe zvyknou, hned z počátku se tak neunaví a poškozenou techniku mohou snáze po opravě přiusnout ke svým jednotkám. Také na technice se nejvíce vynucených zastávek vyskytuje do prvních 100 km. Téměř všechny případy zaspání a únavy řidičů, převrácení a sjetí vozidel z komunikací, všech

ny případy mimořádných událostí bývají během prvé noci pochodu. Vzniká až 80 % všech vynucených zastávek tanků z celého přesunu. Opraveno bývá rovněž v první etapě jen okolo 50 % tanků se závadami, ve druhé etapě pochodu to už bývá až 90 % tanků.

Během přesunu se také nedodrží předepsané vzdálenosti mezi jednotlivými proudy jednotek a útvarů. Ty jsou důležité i proto, že dávají čas k odstranění drobnějších závad na technice, jejím rychlému připojení se k proudům svých jednotek nebo útvarů. Při řízení přesunu nebývá řádně řešen přesun zpoždující se techniky a techniky vyproštěné a opravené. Část techniky také bloudí, protože osádky nebyvají řádně poučeny o osách přesunu, systému regulace a signalizace poruch, činnosti při vynucené zastávce apod.

Při plánování usilovných pochodů musíme na základě získaných zkušeností brát v úvahu také tato hlediska:

- délku přesunu, stanovený čas pro přípravu a přesun, komunikační situaci, možné narušování přesunu nepřitelem a možné vlivy počasí na jeho průběh,

- připravenost řidičů k přesunu za daných podmínek,

- připravenost techniky a její nároky na údržbu a ošetření v průběhu přesunu,

- připravenost orgánů a prostředků technického a týlového zabezpečení k zajištění potřeb techniky a lidí v přípravě a během usilovného přesunu.

Naši velitelé a jejich orgány tyto zásady znají. Znají i následky jejich nerespektování. Skutečností však je, že je někteří nedoceňují a opomíjejí je při plánování a zejména při řízení a v průběhu vlastního přesunu. Nevyplácí se zejména podcenění přípravy řidičů, velitelů vozů a opravářů před plněním úkolu a nedodržování zastávek během přesunu. Zastávky stanovené polním řádem ČSLA, nejsou teoretickým či jiným výmyslem nebo přáním, ale objektivní nutností, vyvozenou z technických možností a parametrů techniky, i z možností a schopností lidského organismu. Např. u tanků je třeba poměrně často znovu napnout pásy tanků. Spotřeba motorového oleje je 10 i více litrů na 1 motohodinu. Je nutná stálá kontrola spojovacích a ovládacích táhel, seřazení ústrojí řízení a jiná. Obsahem zastávek je kontrolními prohlídkami prověřit stav techniky po splnění určité části úkolu, odstranit zjištěné závady a poskytnout zejména řidičům krátký odpočinek. Zastávka je dále určena k opětovnému zorganizování:

proudu, zařazení vozidel, která byla během přesunu pro poruchu vyřazena a dílenskými jednotkami opravena. Během zastávky musí být dílenská specialista připraveni poskytnout pomoc osádkám a řidičům. Následuje-li složitý úsek přesunu, jsou řidiči upozorněni na jeho zvláštnosti. Podle situace mohou při nich být jednotlivě vykonány určité práce, jako např. přepnutí palivových nádrží tanků, namontování řetězů, napnutí pásů, upozornění na nebezpečné komunikační úseky, doplnění motorového oleje aj. Zastávky tedy slouží k obnově spolehlivosti techniky, k opětovnému zorganizování proudu, ke krátkému odpočinku a občerstvení, zejména řidičů. Ve svém souhrnu vytváří základní předpoklady k úspěšnému zvládnutí další části přesunu bez poruch a závad, bez zbytečného vypadávání techniky z pochodové sestavy. Zkušenosti z přesunů vojsk ukazují, že se nevyplácí nedocenění obsahové stránky zastávek. I když se dodržují, ne vždy se během nich činnost řidičů, osádek a dílenských specialistů účelně organizuje.

Vážným problémem je i pochodová kázeň, kázeň řidičů a velitelů během přesunu. O zastavení vozidla v případě závery rozhoduje podle řádů velitel a nikoliv řidič. Velitel zváží, zda s uvedenou závadou vozidlo dojde do příští zastávky (kde bude odstraněna), nebo zda je nutné zastavit. Není správné, že ve většině případů to však bývá tak, že konečné rozhodnutí přijímá sám řidič. To narušuje kázeň a pořádek během přesunu, velitelé nejsou informováni o jeho průběhu a situaci svých jednotek a nemohou reálně informovat ani další stupně velení. Rovněž vzniklé vynucené zastávky by měly být posuzovány velmi náročně. Vždyť za soudobých podmínek zahájení a vedení možné války technika, která bude mít vynucené zastávky, už nikdy nemusí mít možnost dostat se zpět ke svému útvaru či svazku. A to v operačním měřítku může za současného stavu představovat velké počty.

Výtečná připravenost řidičů nejen k řízení vozidla, ale i jako řidičů mechaniků a jejich vysoká morálně politická úroveň je další podmínkou úspěchu přesunu.

Významným funkcionářem při usilovném přesunu je řidič. Zvláště náročná je funkce řidičů tanků, obrněných vozidel, speciální techniky a tahačů. Usilovné přesuny od nich vedle řidičského mistrovství a znalostí techniky vyžadují i dobrou fyzickou připravenost, schopnost překonávat únavu, používat v noci a v mlze infračervené apod. Soudobá vojenská technika i charakter bojové činnosti vyžaduje od řidičů vysoké technické znalosti, zejména

znalosti a dovednost správně obsluhovat techniku během provozu, správně ji ošetřovat během zastávek a možnost pokračovat v jízdě s některými závadami. Důležité je i jejich umění rychle odstraňovat některé nedostatky a drobná poškození za použití nářadí a součástí, které jsou ve vybavení vozidla, nebo které jim poskytně technická uzávěra.

Velká většina řidičů je dobře připravena. Nedají se odradit ani těžkými terénními, povětrnostními a nočními podmínkami. To ukazuje i jejich vysokou morálně politickou uvědomělost. V činnosti některých řidičů jsou však i nedostatky. Při úsilí o dosažení vysokých průměrných rychlostí někteří opomíjejí pravidla správného režimu jízdy, správné funkce rozhodujících mechanismů i pravidla bezpečnosti. Ojedinele se také nedostatečně odstraňují závady při vynucených zastávkách. Kvalita jejich práce (správnost montáže, seřízení, zajištění spojů, šroubů aj.) vyžaduje, aby byla vždy překontrolována. Podobné nedůslednosti v činnosti řidičů vedou k vynuceným zastávkám pro technické závady i k vážným technickým i provozním haváriím. Velmi bedlivě vyžaduje se zamyslet nad připraveností řidičů tanků a pásových OT v jízdě na tvrdých komunikacích, i nad malou zkušeností některých řidičů aut v jízdě v proudech, a u všech kategorií v jízdě s infracistroti.

Dobrý technický stav tankové, automobilní a další techniky, který zaručí takovou spolehlivost, aby během přesunu nedošlo k vynuceným zastávkám jednotlivých vozidel pro technické závady, je další podmínkou úspěchu přesunu.

Při všech tak náročných cvičeních, kdy jde o usilovné pochody i intenzivní bojovou činnost, poměrně často dochází k vysoké poruchovosti techniky, zejména tanků a obrněných transportérů. V roce 1973 došlo na každých 100 kilometrů k vynuceným zastávkám 8 % tanků, 7 % OT a 3 % automobilů. V roce 1980 celkový počet vynucených zastávek činil 16 % tanků, 2 % BVP a 4 % OT. V roce 1983 došlo k 39 % vynucených zastávek tanků, včetně 5 tanků převrácených a 6 zapadlých po sjetí z komunikace. Značná poruchovost bývá i u obrněných transportérů — 21 %. Výrazně lepší situace je zatím u BVP a automobilů (2,6 a 4 %).

Velmi poučné je to, že 60 % závad bývá takového charakteru, že je bylo možno rychle odstranit. Vznikly proto, že během přesunu nebyly vytvořeny potřebné podmínky pro ošetřování techniky za zastávek a odpočinek řidičů, i dalšími zbytečnými příčinami. Stále a stále se potvrzuje,

že především tankové technice je třeba v průběhu výcvikového roku věnovat daleko větší pozornost.

K technickému zabezpečení

Konstrukce i kvalita tanků, obrněných vozidel i automobilů odpovídá požadavkům soudobé války. Jsou spolehlivé, technicky dokonalé, s poměrně malými nároky na údržbu, s vysokou životností. To všechno ale jen za předpokladu, že dodržíme předepsanou údržbu a odbornou obsluhu v souladu s příslušnými řády a předpisy. V technologii údržby a uložení techniky musí být všechny předepsané úkony vykonány včas, v předepsaném rozsahu a kvalitě. Neexistují tzv. drobnosti, které můžeme opomenout, oddělit nebo vykonat podle různých tzv. „vylepšených“ postupů a „doporučení“, jež jsou v rozporu s předpisy. Trvale dobrý stav je u těch útvarů, kde v technickém ošetřování je pevný systém, řidiči jsou dobře vycvičení i jako mechanici a všichni funkcionáři útvaru plní své povinnosti k technice tak, jak stanoví vojenské řády. U takových útvarů je technika kdykoliv připravena i k úsilovným přesunům a k účasti v intenzivní bojové činnosti, bez vynucených zastávek pro technické závady. Kde není takový režim, dochází k vážným nedostatkům v technickém stavu tanků, obrněných vozidel a automobilů, které mají negativní vliv na jejich provozní spolehlivost, tolik potřebnou zejména pro usilovné pochody a intenzivní bojovou činnost.

Celé úsilí kolektivu jednotek a útvarů musí být všude a neustále zaměřeno na trvalou péči o techniku, zejména její preventivní péči a boj proti trpění tzv. drobných nedostatků. Velmi škodlivé je nedůsledné obhajšňování příčiny různých závad na technice a zejména vynucených zastávek, za které někdo nese odpovědnost. Jejich zatajování a zlehčování nevede k pořádku, kázní a výchově k vysoké odpovědnosti za svěřenou techniku, ani k soustavnému odstraňování nedostatků a jejich příčin. V plánování bojové přípravy i v přidělování učebně výcvikové základny ve VVP je třeba vytvářet a dodržovat prostor pro nezbytné ošetřování techniky za zastávek, přestávek ve výcviku i po jeho skončení. Provozní techniku musíme předdávat dalším jednotkám rovněž až po řádném ošetření. Zvláštní pozornost musíme věnovat uložené technice se zvýšeným problémem. Celý problém výcviku na tankové technice vyžaduje hluboké prozkoumání a teoretické vývoje. Kolektivní používání této techniky k výcviku řidičů a jednotek, které ji nemají v osobní odpovědnosti, je tu vážným problémem.

Rovněž dosavadní podmínky pro přípravu techniky na letní a zejména na zimní provoz a kvalita těchto prací nejsou na potřebné úrovni. V období, kdy se tyto odpovědné práce konají, bývá mnohdy vše ostatní důležitější. Negativní důsledky na bojeschopnost a provozní spolehlivost má i značně rozšířená praxe, že náčelníci štábů se neúčastní plánování provozu techniky, jak mají stanoveno. Rozhodnější vliv na celou technickou oblast musí mít velitelé svazků, útvarů a jednotek. Musíme vyžadovat od podřízených velitelů a náčelníků plnění povinností k technice podle Řádu vnitřní služby a rozkazů soudruha ministra č. 010/77 a 015/80. Být náročnější na své technické orgány, ale i více jim pomáhat a podporovat jejich autoritu u podřízených velitelů.

Technické zabezpečení usilovných pochodů je celý komplex opatření, uskutečňovaný technickými a velitelskými orgány všech stupňů, v převážné míře již v mírové činnosti vojsk, velitelů, štábů a technických orgánů. K zabezpečení pomocí vojskům za pochodu při vyprošťování a opravách techniky se (jak je všeobecně známo) organizují technické uzavírací hlídky jednotek a technické uzavěry proudů útvarů a svazků. Technickou pomoc mohou poskytovat i prostředky technického zabezpečení operačních svazů. Opatření technického zabezpečení pomáhají řidičům a osádkám zajišťovat plynulost pochodu, zkracují prostoje poškozené techniky a tím napomáhají vysoké bojeschopnosti jednotek a útvarů po skončení pochodu. Zkušenosti ukazují, že se nevyplácí podceňovat tuto činnost a formální pl-

nění úkolů. Tam, kde velitelé a jejich zástupci pro technické věci pevně a kvalifikovaně technické zabezpečení řídí, tam jsou také úspěchy.

Rozhodujícím faktorem technických opatření jsou zástupci velitelů pro technické věci. Tím, že za podpory svých velitelů důsledně prosazují realizaci všech zásad technického zabezpečení, ovlivňují plánování přesunů a využití zastávek, ošetření techniky po skončení přesunu, organizaci technického uzavírání proudů apod. ovlivňují úspěch usilovných pochodů. Základem technického zabezpečení usilovných pochodů je správné zařazení a úkolování dílenských a vyprošťovacích prostředků (s potřebnými náhradními díly) do pochodových sestav. Zkušenosti ukazují nevýhodnost zařazovat dílenské prostředky vyšších stupňů za provosledové prapory a pluky. Osvědčilo se posilovat je však vyprošťovacími prostředky. Musíme velmi uvážně stanovit dobu oprav jednotlivým opravárenským prvkům, a to na místě vzniku poruchy, kterou techniku evakuovat do určených prostorů a tam ji teprve opravovat apod. Výhodné je vyslat předem do prostorů denních odpočinků dílenské prostředky, které mají pomoci osádkám a řidičům při ošetřování techniky, odstraňování závad a opravách poškozené. K tomu účelu je možné využít i technické prostředky operačních svazů. Opravárenské jednotky a útvary významně přispívají vojskům rychlými opravami a vyprošťováním ke splnění úkolu cvičení. Organizovanější by měl být však také přesun a návrat opravené techniky ke svým útvarům.



V závěru chci zdůraznit, že pro splnění úkolů usilovných pochodů na velkou vzdálenost organizovaně a včas má velký význam počet vynucených zastávek techniky pro technické závady a počet bojeschopné techniky. Je to jedním z rozhodujících kritérií a předpokladů úspěchu — v míru na cvičení, při možném zahájení války i při vedení soudobého boje a operace. Proto pro hodnocení stavu tankové a automobilní techniky na cvičeních jsou stanovena přísná měřítka. Výtečné hodnocení předpokládá, že žádné vozidlo nebude mít vynucenou zastávku ani havárii v důsledku technických závad. Dobré hodnocení je možné jen tehdy, jestliže se všechny vzniklé poruchy odstraní a veškerá technika do doby pohotovosti ke cvičení (plnění bojového úkolu) po přesunu bude v určených prostorech schopna použití dle svého určení. A vyhovující může být pouze ten útvar nebo svazek, u kterého se pro

poruchy a vynucené zastávky nezúčastní plnění takového úkolu méně než 10 % techniky. Dosáhnout tohoto hodnocení vyžaduje mnoho soustavné a obětavé práce všech odpovědných funkcionářů trvale, již v mírovém životě, pod osobním kvalifikovaným a náročným vlivem velitelů všech stupňů. Nemí to možné bez kvalifikovanějšího řídicího vlivu a výkonu funkčních povinností technických funkcionářů. Tak náročná cvičení, která by v míru mohla prověřit všechny důležité otázky, nemohou být organizována často. Poučít se z nich a vyvodit reálné závěry pro další práci je povinností všech. Bude žádoucí, aby se získané zkušenosti staly předmětem intenzivní vojenskovodecké práce a široké popularizace výsledků. Vynucuje si to i současná kádrová situace útvarů a jednotek. Velmi složitá, náročná a nezbytná je zejména práce s mladými a málo zkušenými funkcionáři.