

Bojové použití dopravně výsadkového a zásobovacího letectva v soudobých operacích

Major Zdeněk Ká c

V příspěvku chci uvést některé zkušenosti a názory na bojové použití dopravně výsadkového a zásobovacího letectva v soudobé válce.

Velká dynamika operací pozemních vojsk bezprostředně ovlivnila bojovou činnost všech druhů letectva, tedy i dopravně výsadkového a zásobovacího.

Velká rychlost postupu útočících vojsk vyžaduje provést řadu taktických a operačních výsadků k udržení a zabezpečení vysokého tempa útoku a současně klade i velké požadavky na zásobování rychle postupujících svazků vším potřebným k vedení bojové činnosti v operační hloubce nepřitele. Zásobování těchto útočících svazků bude v mnoha případech nutno provádět vzdušnou cestou.

Dopravně výsadkové a zásobovací letectvo je určeno k vysazování (shazování) vzdušných výsadků, k přepravě vojsk, výzbroje, munice, pohonných hmot, proviantu a všeho materiálu potřebného pro boj a život vojsk.

Zabezpečení provedení výsadků a zásobování vojsk vzdušnou cestou patří dnes mezi hlavní úkoly frontového letectva. Obsah úkolů dopravně výsadkového a zásobovacího letectva se podstatně rozšířil.

Dopravně výsadkové a zásobovací letectvo v soudobých operacích může plnit tyto úkoly:

1. shoz (vysazení) operačních, taktických výsadků a výsadků zvláštního určení (k plnění úkolů průzkumného a diverzního charakteru);

2. přisunovat výzbroj, munici, pohonné hmoty, proviant a jiné materiální prostředky vojskům provádějícím činnost v nepřátelském týlu a vojskům rychle pronikajícím do operační hloubky nepřitele, zejména tankovým svazkům — (zásobování vzdušnou cestou);

3. přepravovat vojska a materiál všeho druhu pro potřebu vojsk na vlastním území);

4. provádět odsuny raněných z fronty a z týlu nepřitele.

Charakter budoucí války vyžaduje nepřetržitou bojovou činnost všech druhů vojsk. Proto i dopravně výsadkové a zásobovací letectvo musí být schopno plnit úkoly za všech povětrnostních podmínek ve dne i v noci.

Některé názory na plnění uvedených úkolů:

ad 1. Použitím vzdušných výsadků se může podstatně zrychlit a udržet vysoké tempo operace a pozemní vojska mohou snadněji překonat vzdálenosti v operaci a v boji, přenést boj do značných hloubek na území nepřitele. Lze předpokládat, že zejména taktické výsadky budou používány v širo-

kém měřítku v průběhu celé operace a to přímo do epicentra vlastních atomových úderů, čímž se podstatně sníží zranitelnost výsadku při jeho vysazování a vytvoří se možnost rychlého zaujetí bojové sestavy. Požadavky na uskutečnění výsadku budou zpravidla vyšší než bude moci dopravně výsadkové a zásobovací letectvo splnit. Proto bude nutno použití dopravně výsadkového a zásobovacího letectva centralizovat na stupni operačního svazu letectva nebo frontu.

Použití zejména taktického výsadku plánují velitelé armád. Požadavky na jejich provedení nejsou předkládány vždy včas a nezaručují splnění úkolů v plánovaném čase. Na druhé straně jsou výsadky několikrát odkládány, čímž je vázána další činnost dopravně výsadkového a zásobovacího letectva, které je udržováno v pohotovosti pro provedení výsadku a nemůže plnit další plánované úkoly.

Výsadek do blízkosti epicentra atomových výbuchů klade vysoké morální požadavky nejen na vojska provádějící výsadek, ale také na osádky vrtulníků, které budou zpravidla vysazení provádět.

V těchto případech je třeba přesného časového sladění celé akce, aby letouny (vrtulníky) nebyly ve vzduchu v době, kdy atomový úder by mohl ohrozit jejich bezpečnost.

Výsadky zvláštního určení v síle až zesílené roty za účelem plnění úkolů diverz-

ního a průzkumného charakteru budou vysazovány jednotlivými letouny nebo malými skupinami dopravně výsadkového letectva. Bylo by vhodné provádět vysazení v době, kdy je složitá vzdušná situace, a kdy tyto letouny mohou snadněji pronikat do týlu nepřítelů.

Způsob vysazení (shozu) výsadku ovlivní činnost dopravně výsadkového a zásobovacího letectva a způsob jeho zabezpečení ostatními druhy letectva.

Výsadky před naložením a nasednutím do letounů (vrtulníků) se přesunou z výchozích do vyčkávacích prostorů. V této době provedou přelet letouny (vrtulníky) na letiště nebo přistávací plochy v blízkosti vyčkávacích prostorů.

Je třeba, aby nasednutí operačního výsadku bylo provedeno na 3—4 letištích (přistávacích plochách) a byla tak zkrácena doba nasednutí (naložení) na minimum. Le-

touny a výsadky jsou v této době značně zranitelné a proto nasednutí a nakládání materiálu musí být řádně prověřeno a připraveno. Detailní rozpracování nasednutí a naložení materiálu musí být obsaženo v plánu zabezpečení operačního (taktického) výsadku, který zpracovává štáb výsadkového svazku (útvary) společně se štábem dopravně výsadkového letectva (svazku, útvaru). Doba nasednutí jednoho padákového praporu a naložení na letouny IL-14 T ve dne nesmí být delší než 30 minut a v noci 1 hodinu.

Při použití vrtulníků Mi-4 pro vysazení jednoho motostřeleckého praporu nesmí nasednutí a naložení trvat ve dne i v noci déle než 10 minut. Vrtulníky provedou přelet do vyčkávacího prostoru motostřeleckého praporu ve vzdálenosti 20—30 km od linie fronty. Bude-li třeba, musí být zde připraveno i doplnění vrtulníků pohonnými hmotami.

Traf, profil letu a bojová sestava na trati letu

Vzhledem k soudobým prostředkům PVO nepřítelů volíme tratě letu dopravně výsadkového a zásobovacího letectva pokud možno pasivními úseky fronty, aby se pohyb letounů (vrtulníků) zkrátí nad územím nepřítelů na minimum. Zpravidla bude nutno umlčet prostředky PVO, popřípadě i zablokovat letiště stíhacího letectva, ze kterých by mohlo být za letu proti sestavě dopravně výsadkového a zásobovacího letectva působeno. Rovněž je bezpodmínečně nutné umlčet nepřátelské PVO v prostoru vysazení nebo přistání výsadku, které můžeme provést v soudobých podmínkách raketovým úderem.

Vzhledem k tomu, že se akcí dopravně výsadkového a zásobovacího letectva zúčastní většinou značný počet letounů (vrtulníků), volíme tratě pokud možno přímočaře bez velkých zlomů. Výšku letu volíme v malých a přízemních výškách při silném radiotechnickém rušení, aby sestava byla objevena co nejpozději a byla ztížena protiopatření ze strany nepřítelů.

Ve dne se může výška letu pohybovat 100—300 m nad terénem a v noci podle členitosti terénu a celkového počtu letounů 200—400 m.

Bojová sestava se řídí denní dobou a povětrnostními podmínkami, výškou letu a členitostí terénu, požadovanou sestavou vysazovaných vojsk, počtem ploch pro vysazení nebo přistání a nepřátelskou PVO.

Při letu v malých výškách nejsou výhodné široké sestavy, ale základní sesta-

vou směji být pětka nebo roj, letouny v klínu v mírně rozevřené sestavě s rozestupy a vzdálenostmi okolo 30 m a vzdálenostmi mezi roji 100—150 m, letkami 150 až 300 m.

Za ztížených povětrnostních podmínek ve dne je základní sestavou roj v klínu rozevřený na dohled za dobré viditelnosti. V noci za normálních povětrnostních podmínek proud rojů a za ZPP v noci letí sestava na 1—2 paralelních tratích. Pro ochranu před radiotechnickými prostředky nepřítelů je důležité, aby výškové uskupení letounů nebylo příliš velké, to je, aby skupiny byly ploché.

Důležitou podmínkou pro správnou organizaci výsadku je správná kalkulace potřeby letounů a zpracování plánu nakládání. Podle množství nákladu bude v některých případech nutno snížit množství pohonných hmot letounů, čímž se zkrátí dolet. Tyto okolnosti při plánování výsadku musíme brát v úvahu.

Činnost ostatních druhů letectva při provádění výsadku musí být zaměřena na ochranu letišť nebo prostorů, kde se provádí nakládání, na ochranu výsadku při jeho přepravě vzduchem, na prostory vysazení, a na dobu, kdy se letouny po vysazení vracejí zpět na své základny. Stíhací letectvo bude zpravidla provádět ochranu letišť při nakládání výsadku a to ze stěhu na zemi nebo přehrazováním, stíhací doprovod při letu dopravně výsadkového letectva do prostoru vysazení nebo

ochranu prostoru, ve kterém se výsadek provádí a blokování letišť. Stíhací bombardovací letectvo zabezpečí výsadek umlčováním PVO, ničením radiolokátorů, popřípadě i zablokováním letišť spolu s bombardovacím letectvem.

*

až 2. V poslední době stále více vstupuje do popředí otázka zásobování vojsk vzdušnou cestou všim potřebným k vedení bojové činnosti do operační hloubky nepřítele, zejména tankových svazků. Zásobování vojsk vzdušnou cestou může být provedeno jednak shozem z letounu padáky, ve speciálních zásobnících, nebo přistáním letounů (vrtulníků) na za-

jištěných přistávacích plochách. Vyložit materiál z letounů (vrtulníků) musíme co nejrychleji, aby nepřítel nemohl provést úder raketami, dělostřelectvem nebo letectvem do prostoru vykládání a zničit tak letouny i přepravený materiál.

K přípravě dopravně zásobovacího leteckého pluku je zapotřebí 2—3 hodin ve dne a 3—5 hodin v noci. Vlastní naložení materiálu na určených přistávacích plochách, trvá do 15 minut ve dne a do 20 minut v noci.

Při přistání v prostoru vykládání musí být již připraveny vykládací skupiny, které zajedou k letounům (vrtulníkům) a provedou ihned jejich vyložení. Po vyložení letouny (vrtulníky) ihned odlétají.

Některé údaje o běžně používaných zásobnících pro shoz z letounu:

Druh	Rozměr v m	Váha s padákem v kg	Váha nákladu v kg	Celková váha kg	Doba potřebná k vybalení 1 zásobníku
Výsadkový zásobník PDMN-130 („malý“)	2 × 0,45	30	100	130	4—5 osob za 15 min.
(„velký“)	3,2 × 0,45	50	200	250	
Výsadková benzinová nádrž PDBB-100	1,6 × 0,4	40	100	140	2 osoby za 5 min.

V současné době je snaha vyvinout takové zásobníky, aby mohly být některé druhy materiálů při shozu použity bez padáků.

Ke snadnějšímu rozpoznání druhů materiálů při shozu bývají používány pro jednotlivé druhy různě barevně označené padáky. Výška shozu se pohybuje okolo 120—300 m a je závislá na otevření padáku a bezpečném dopadu materiálu. Výhodnějším způsobem je přeprava materiálu s přistáním, a to zejména z toho důvodu, že materiál se vyloží na předem určených místech a není rozptýlený prostorově tak, jako při shozu padáky a současně může být při letu zpět využito letounů (vrtulníků) pro přepravu raněných.

Zásobování vojsk vzdušnou cestou bude v mnoha případech prováděno koloběhem. Koloběh dopravně výsadkového nebo zásobovacího leteckého pluku je doba, za kterou může opakovat úkol.

Do koloběhu se počítá

— doba letu, prostor vysazení (zásobování) a cesta zpět do výchozího prostoru;

— čas potřebný pro přistání jednotlivých skupin;

— čas potřebný k doplnění letounů a naložení (nakládá se během doplňování LPH);

— čas potřebný ke vzletu a letu do prostoru vysazení (zásobování).

U dopravně výsadkového leteckého pluku trvá 1 koloběh při vysazování (zásobování) zhruba 3—4 hodiny v taktické hloubce a 8—10 hodin v operační hloubce nepřátelské sestavy.

U dopravně zásobovacího leteckého pluku je 1 koloběh zhruba 3 hodiny.

Při vysazování (zásobování) vojsk může přistát dopravně zásobovací pluk

(s vrtulníky Mi-4) na 3 plochách 300 krát 150 m. Jednotlivá místa přistání vrtulníku Mi-4 se volí od sebe ve vzdálenosti 70 m.

ad 5. Pokud jde o přepravu vojsk a materiálu nad vlastním územím je činnost dopravně výsadkového a zásobovacího letectva snadnější, poněvadž odpadá působení nepřátelských prostředků PVO. Zabezpečení přeprav je prováděno v rámci PVOS nebo PVOV. Značné požadavky budou kladeny na dopravně výsadkové a dopravně zásobovací letectvo v období, kdy bude prováděn rozptyl vlastního letectva na záložní letiště, to je v době vyvedení letectva zpod úderu. Pro přepravu nejnutnějšího počtu osob a materiálu na záložní letiště je třeba počítat pro 1 letecký pluk 2 letouny IL-14 T, které mohou podle potřeby provést 2 i více koloběhů. Přeprava nejnutnějšího počtu osob a materiálu na záložní letiště vytvoří podmínky pro rychlé přijetí letových sledů, rozptýlení letounů po přistání, popřípadě jejich zamaskování. Výška letu bude závislá

na povětrnostních podmínkách, neměla by však být větší než 100—500 m nad terénem, aby nebyly vzdušné přepravy zjištěny radiotechnickým průzkumem nepřítelů.

ad 4. Vzhledem k tomu, že není u nás v organizaci zdravotnické letectvo, bude úkoly přepravy raněných a zdravotnického materiálu provádět dopravně výsadkové a zásobovací letectvo. Raněné bude přepravovat nejenom nad vlastním územím z fronty do zázemí, ale také z území nepřítelů. Převážet budeme jednotlivými letouny nebo i malými skupinami letounů. Při přepravě budou letouny létat v přízemních a malých výškách. Požadavky na přepravu raněných jsou značně vysoké a podle posledních zkušeností pohybují se špičkové okolo 50 letounů za den. V 1 letounu IL-14 T lze počítat s přepravou 18 raněných na nosítkách. Vrtulníky lze přepravovat i zdravotnický personál do prostorů atomových výbuchů k rychlému ošetření raněných.

Bojové úsilí dopravně výsadkového a zásobovacího letectva

Období	Počet vzletů na 1 letoun (vrtulník) při bojovém úsilí			
	normálním		zvýšeném	
	letouny	vrtulníky	letouny	vrtulníky
Za den	2	3	3—4	4—5
za týden	6—8	8—10	8—10	12—15
za měsíc	20—25	25—30	25—30	30—40

Bojové úsilí dopravně výsadkového a zásobovacího letectva je závislé v podstatě na povaze úkolů, technickém stavu letounů (vrtulníků) a délce trati. Při přepravě osob a materiálu na kratší vzdálenosti a nad vlastním územím možno využívat úsilí vyššího než normálního i po delší dobu. Při letech do nepřátelského týlu, zejména při vysazování vojsk, může být bojové úsilí i nižší než normální.

Příprava osádky k bojovému úkolu trvá ve dne 30—60 minut, v noci 60—120 minut podle povahy úkolu.

Bojové možnosti dopravně výsadkového a zásobovacího letectva jsou dány takticko-technickými vlastnostmi typů letounů a vrtulníků. V současné době je používán převážně letoun IL-14 T a vrtulník Mi-4.

Tabulka taktického doletu letounu IL-14 T je propočítána za normálních povětrnostních podmínek při hodinové záloze paliva a rychlosti letu:

- jednotlivý letoun a roj 290 km/hod.,
- letka, pluk 280 km/hod.

Za ztížených povětrnostních podmínek se taktický dolet zkrátí:

- u jednotlivého letounu o 50 km,
- u roje o 100 km,
- u letky o 120 km,
- u pluku o 170 km.

Dopravně výsadkový letecký pluk IL-14 T jedním plukovním vzletem může shodit jeden padákový výsadkový prapor nebo 36 tun materiálu nebo PHM z podvěšů anebo přepravit s přistáním 45—81 tun

Váha nákladu nebo počet výsadkářů na letounu	Naplnění poh. hmotami vzhledem k váze nákladu	Taktický dolet v km			
		jednotlivě	roj	letka	pluk
3000 kg 30 výsadkářů	1200 kg = 1650 litrů	290	260	210	150
2500 kg 24 výsadkářů	1700 kg = 2350 litrů	430	390	340	280
2000 kg 18 výsadkářů	2200 kg = 3050 litrů	580	530	480	400
1650 kg 15 výsadkářů	2550 kg = 3550 litrů	720	620	570	500

materiálu nebo jeden motostřelecký prapor bez vozidel.

Při ideální rychlosti vysazení bude 30 výsadkářů z letounu rozseto ve směru letu

— při použití jedné dveří pro výškok na 1500–1800 m — doba výskoku 24 vt.,

— při použití dvou dveří pro výškok na 1000–1200 m — doba výskoku 16 vt.

Výsadkovou brigádu přepraví tři dopravně výsadkové letecké pluky při zásobě paliva pouze 1723 kg. Celková doba letu nesmí přesahovat dobu 3 hodin.

Při plných nádržích (2000 kg) je za-

potřebí 4 pluků po 34 letounech nebo 4½ pluku po 30 letounech.

Tabulka taktického doletu vrtulníků Mi-4 při 800 l paliva a za bezvětří je počítána se 100 l zálohy paliva a 10% navigační zálohy z plné zásoby LPH.

Vzhledem k poměrně malé rychlosti vrtulníků nutno uvažovat směr a sílu větru.

Maximální únosnost při LPH 800 l je 1200 kg, při LPH 955 l (plná) je 1100 kg, tj. 10 osob.

Vrtulník Mi-4 unese všechnu výzbroj a výstroj motostřeleckého praporu, z vozidel pouze osobní vůz GAZ-69.

Střední letová váha	Výška letu	Rychlost letu	Takt. dolet	Skupina
7200 kg	500	130	140	jednotlivý letoun
	500	130	140	do letky v to

Bojové použití dopravně výsadkového a zásobovacího letectva v soudobé válce podstatně vzrůstá. Dopravně výsadkové letectvo je schopno rychle přepravit výsadky, materiál všeho druhu na určená místa a zabezpečit tak rychlé tempo útočné operace. Na jedné straně narostly možnosti PVO použitím raket všeho druhu a tím i možnosti ničení výsadku za letu, ale na druhé straně soudobé prostředky boje jako jsou rakety a atomové zbraně mohou vytvořit výhodné podmínky pro provedení taktických a operačních výsadků jejich vysazením do epicenter atomových výbuchů.

Vzhledem k rostoucím požadavkům je třeba činnost dopravně výsadkového a zásobovacího letectva ekonomicky plánovat s určováním pořadí úkolů podle jejich důležitosti.