

Přeprava vojsk a bojové techniky vzduchem

Major Ladislav Rakovský, kapitán Jaroslav Ehrenberger

Manévr vyžaduje velký objem přepravy vojsk a bojové techniky a značné úsilí přepravy provedené v omezeném čase. Přeprava po zemi nebude pro omezené časové možnosti stačit vždy včas zajistit potřebný manévr vojsky do prostoru bojové činnosti. Nepřítel může situaci na komunikacích značně ztížit a na některých směrech přepravu po železnici a po silnicích úplně znemožnit.

V takových případech budeme nuceni využívat ve značné míře přepravy vzduchem.

Podmínky přepravy vzduchem

Rozebereme některé zvláštnosti bojové činnosti při přepravě vzduchem v rámci frontu.

Vojska a bojovou techniku můžeme přepravovat vzduchem v rámci frontu i v přípravném období i v průběhu operace. Cílem přepravy bude zkrátit čas přípravy, zasadit zálohy, přeskupit vojska, zesílit úderná uskupení, která dosáhla úspěchu, přesunout zálohy k odražení protiúderu nepřítel, doplnit vojska bojující odtržené od hlavních sil frontu nebo v obklíčení, nebo zabezpečit manévr raketovými a dělostřeleckými útvary.

Přesuny vojsk budou mít široké uplatnění při nenadále vzniklých situacích, zejména při přehrazování mezer po atomových úderech nepřítel, boji se vzdušnými výsadky a překonávání širokých prostorů radioaktivního zamoření.

Vzduchem můžeme přepravovat jednotky a svazky pozemních vojsk.

Přepravy vzduchem v rámci frontu budou zpravidla časově omezeny. Na jejich přípravu, plánování a uskutečnění zbude minimum času.

Kromě manévru pozemních vojsk frontu může dopravní letectvo zabezpečovat též manévr frontového letectva. Může přesunovat letecké technické a letecké stavební útvary a dále technický personál leteckých útvarů spolu s jejich štáby. Nejčastěji budou zabezpečovat letištní manévr stíhacího a stíhacího bombardovacího letectva.

Úspěch vzdušné přepravy v rámci frontu vyžaduje spolehlivou ochranu stíhacím

letectvem a umlčení pozemních prostředků PVO nepřítel, které by mohly přepravu narušit.

Vzdálenosti vzdušných přeprav v rámci frontu budou závislé na šířce a hloubce pásma frontu a také na vzdálenosti záloh (druhých sledů) a vykládacích stanic od linie fronty.

V soudobých podmínkách mohou být zálohy a druhé sledy frontu rozmístěny na vzdálenost 100 — 300 km od předního okraje. Vykládací stanice se obvykle rozmísťují 100 — 200 km od linie fronty. Při vysokých útočných tempech může však tato vzdálenost dosahovat 300 — 400 km od linie fronty. Z toho vyplývá, že vzdušné přepravy uvnitř frontu mohou být uskutečňovány na vzdálenost od několika desítek km až do vzdálenosti 400 — 500 km.

Přeprava vzduchem v krátké časové lhůtě, zvláště v průběhu operace, je spojena s potížemi při zajišťování nakládacích a vykládacích letišť. K přepravě vojsk vzduchem na krátké vzdálenosti bude výhodnější používat vrtulníkové útvary, které nejsou přímo závislé na letištích, ale stačí jim pro přistání poměrně malé (i nerovné) plochy. Mimo to vojska z vrtulníků mohou být vysazena přímo do prostoru jejich zasazení nebo v jeho bezprostřední blízkosti.

Přeprava vzduchem za normálních i složitých povětrnostních podmínek, ve dne i v noci je závislá na stupni vycvičenosti létajícího personálu dopravních leteckých útvarů.

Možnosti dopravního leteckého pluku a divize

Možnosti útvarů a svazků dopravního letectva při přepravě vojsk a bojové techniky vzduchem jsou v zásadě určeny celkovou únosností, druhem přepravované techniky, vzdáleností přepravy a úsilím a tempem přepravy.

Možnosti dopravního leteckého pluku (divize) podle celkové únosnosti jsou dány únosností jednotlivých letounů a vrtulníků, kterými jsou tyto vyzbrojeny.

V současné době používáme útvary s letouny IL-14 a vrtulníky Mi-4 a Mi-6. Tato technika nevyhovuje plně požadavkům; perspektivu mají sovětské letouny AN-8 a AN-12 s únosností od 8 do 12 tun.

Přepravní možnosti dopravních leteckých útvarů a svazků pro konkrétní druhy bojové techniky se určují porovnáním únosnosti, ložného prostoru letounu a šířky vstupních otvorů letounů a vrtulníků s váhou a rozměry jednotlivých druhů bojové techniky.

Únosnost a rozměry ložného prostoru letounů AN-8 a AN-12 umožňují přepravovat celou řadu různých druhů bojové a zabezpečovací techniky, jako např. ka-

nóny 100 mm, 122 mm, houfnice 152 mm, minomety 240 mm, lehká tažná vozidla, obrněné transportéry, cisterny, autogradery a další techniku velkých rozměrů.

Soudobé dopravní letouny a vrtulníky mohou přepravovat také některé druhy bojové a speciální techniky raketových vojsk.

Vrtulníky Mi-6 vzhledem ke své únosnosti a rozměrům ložného prostoru umožňují přepravovat rakety operačně taktického určení.

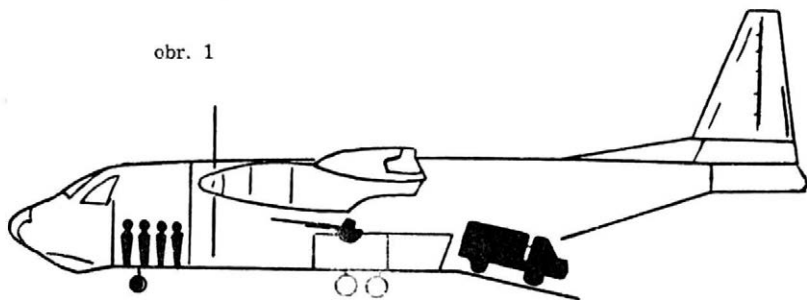
Pro velkou váhu nemohou letouny přepravovat: tanky všech typů, vyprošťovací tanky, bojovou techniku montovanou na tankové podvozky, obojživelné obrněné transportéry a další techniku, jejíž rozměry a váha převyšují únosnost letounů.

Přepravní možnosti útvarů a svazků závisí do značné míry na správné volbě varianty zatížení letounu.

Varianty naložení letounu AN-2 a AN-12 pro přepravu motostřelecké divize vzduchem:

a) Letoun AN-8:

obr. 1



1. 60 vojáků s plnou výzbrojí, celková váha 6000 kg.

2. GAZ-63, 122 mm houfnice, 19 beden nábojů, 9 mužů obsluhy, celková váha 7970 kg.

3. GAZ-63, kanón 85 mm, 30 beden nábojů, 9 mužů obsluhy, celková váha 7975 kg.

4. GAZ-65, kanón 70 mm, 28 beden nábojů, 7 mužů obsluhy, celková váha 6853 kg.

5. GAZ-63, kanón 57 mm 40 beden nábojů, 7 mužů obsluhy, celková váha 7255 kg.

6. GAZ-63, protiletadlový kanón 37 mm, 14 beden nábojů, 9 mužů obsluhy, celková váha 7120 kg.

7. Dvě samohybná děla 57 mm, 6 mužů obsluhy, celková váha 6700 kg.

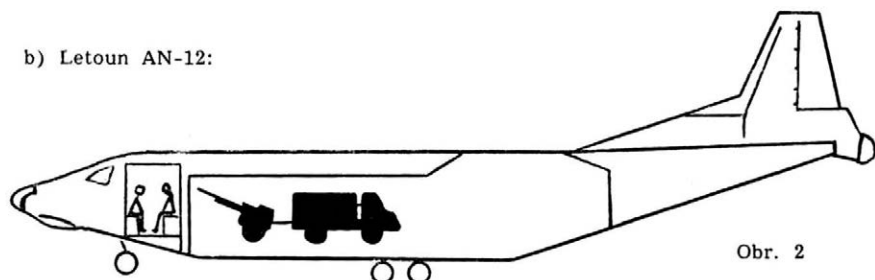
8. GAZ-63, minomet 160 mm, 42 beden nábojů, 7 mužů obsluhy, celková váha 7970 kg.

9. GAZ-63 minomet 120 mm, 40 beden nábojů, 7 mužů obsluhy, celková váha 6490 kg.

10. Válec, scraper, grader, 3 muži obsluhy, celková váha 5120 kg.

11. Buldozer s řidičem, celková váha 5120 kg.

b) Letoun AN-12:



Obr. 2

1. 91 vojáků s plnou výzbrojí, celková váha 9100 kg.

2. ZIL-151, minomet 240 mm 40 beden nábojů, 9 mužů obsluhy, celková váha 12 283 kg.

3. ZIL-151, houfnice 122 mm, 38 beden nábojů, 9 mužů obsluhy, celková váha 11 820 kg.

4. ZIL-151, houfnice 152 mm, 28 beden nábojů, 9 mužů obsluhy, celková váha 11 885 kg.

5. Tažné vozidlo ATL, protiletadlový kanón 57 mm, 30 beden nábojů, 9 mužů obsluhy, celková váha 11 860 kg.

6. Tažné vozidlo ATL, kanón 100 mm, 9 mužů obsluhy, celková váha 10 490 kg.

7. Tažné vozidlo ATL, houfnice 152 mm, 9 mužů obsluhy, celková váha 10 480 kg.

8. Dvě tažná vozidla ATL, 2 řidiči, celková váha 12 070 kg.

9. Obrněný transportér, samohybné dělo 57 mm, 40 beden nábojů, 9 mužů obsluhy, celková váha 14 320 kg.

10. Dva obrněné transportéry 2 řidiči, celková váha 10 800 kg.

Pro omezené rozměry ložných prostoro-

rů a požadavky na rozložení nákladu z hlediska vlivu na těžiště, nelze vždy využít plné únosnosti letounů.

Zkušenosti ze cvičení ukazují, že průměrný náklad při plném doplnění palivem činí u letounu AN-8 5,5 t a u letounu AN-12 10 t.

Průměrný přípustný náklad dopravního leteckého pluku s AN-8 je 143 t a s AN-12 — 260 t; dopravní letecké divize s AN-8 — 440 až 577 t a s AN-12 800 až 1050 t.

Přepravní možnosti leteckých dopravních útvarů a svazků podle vzdálenosti přepravy závisí na:

— zásobě pohonných hmot podle varianty zatížení letounu;

— charakteru letu (jednotlivě nebo ve skupinách);

— výšce letu (s výškou vzrůstá dolet letounu);

— režimu letu.

Vojska a bojová technika bude převážně přepravována v prouděch jednotlivých letounů za nejvýhodnějšího režimu letu.

Závislost doletu na zatížení a výšce letu

Výška letu v m	Dolet v km			
	při průměrném zatížení		při maximálním zatížení	
	AN-8	AN-12	AN-8	AN-12
1 000	2000	1500	1000	800
2 000	2100	1650	1080	950
3 000	2300	1900	1150	1100
4 000	2450	2050	1240	1250
5 000	2650	2300	1300	1350
6 000	2750	2400	1350	1450
7 000	2850	2600	1370	1550
8 000	2900	2700	1390	1630
9 000	3000	2800	1400	1700
10 000	—	2850	—	1750

Dopravní letecký pluk může tedy na letounech AN-12 při normálním zatížení přepravovat vojska a bojovou techniku na vzdálenost do 2850 km a na letounech AN-8 na vzdálenost do 3000 km.

Chceme-li vojska a bojovou techniku přepravovat na vzdálenost převyšující dolet letounu, musíme plánovat mezipřistání k doplnění letounů pohonnými hmotami.

Po zvážení přepravních možností dopravního leteckého pluku a divize podle únosnosti, možností naložení jednotlivých druhů bojové techniky a vzdálenosti přepravy, můžeme určit celkové možnosti pro přepravu útvarů a svazků pozemních vojsk.

Celkové přepravní možnosti dopravního leteckého pluku (divize) pro přesun jednotek, útvarů a svazků určité porovnáním průměrné únosnosti dopravního leteckého útvaru (svazku) s váhou přepravované jednotky, útvaru a svazku.

Útvary a svazky pozemních vojsk budeme zpravidla přepravovat po odlehčení (omezíme počet dopravních prostředků, zabezpečovacích jednotek apod.). Tak například celková váha osob a bojové techniky motostřelecké divize (bez tankových praporů, tanků průzkumné rot a prostředků technického zabezpečení tanků) činí přibližně 6500 t. Celková váha motostřeleckého pluku bez tanků a se sníženým počtem dopravních prostředků činí 1216 t.

Pro přepravu motostřelecké divize vzduchem na vzdálenost 2500 km jednou dopravní leteckou divizí je třeba 7–8 koloběhů s letouny AN-12 nebo vyčlenit 7–8 dopravních leteckých divizí.

Dopravní letecký pluk a divize jsou schopny přepravovat vzduchem na stejné vzdálenosti i útvary jiných druhů vojsk,

pokud jejich výzbroj odpovídá podmínkám přepravy z hlediska váhy a rozměrů.

Po zvážení přepravních možností dopravních leteckých útvarů pokud jde o váhy a rozměry, je třeba zhodnotit možnosti z hlediska tempa přepravy a doby trvání.

Doba trvání přepravy vojsk a bojové techniky vzduchem závisí na počtu koloběhů, době trvání jednoho koloběhu a přípustném úsilí v práci dopravních leteckých útvarů a svazků.

I když soudobé turbovrtulové dopravní letouny dovozuji přepravovat značný náklad daleko větší než starší vrtulové letouny, přeprava vojsk a bojové techniky vzduchem vyžaduje stále značný počet letounů.

Proto velké přepravy vzduchem budou zpravidla uskutečňovány několika koloběhy. Počet koloběhů pro každou jednotlivou akci bude určován složením přepravovaných útvarů a svazků a počtem dopravních letounů. Trvání koloběhu dopravního leteckého pluku a divize je dáno dobou potřebnou pro koloběh jednoho letounu a tempem vzletu a přistání.

Obr. 3 dává možnost určit dobu jednoho koloběhu různých typů letounů při letu cestovní rychlostí na různé vzdálenosti. Při jeho sestavování byla vzata v úvahu doba potřebná pro přípravu letounu na letišti, k přistání, vysazení vojsk, naložení a vyložení bojové techniky, pořízení a vzlet letounu. Tato doba představuje podle praxe 3–4 hodiny na jeden koloběh pro všechny typy letounů.

Možnosti útvarů a svazků dopravního letectva k přepravě vojsk vzduchem nejsou neměnné. S rozvojem a zdokonalováním letecké techniky a nakonec i získáváním zkušeností létajícího personálu tyto možnosti rostou.

Organizace přepravy vzduchem

Podle rozsahu přepravy vojsk a bojové techniky vzduchem určíme složení útvarů dopravního letectva, nákladací a vykládací prostory vojsk a opatření pro zabezpečení přepravy.

Dopravní letecká divize se připravuje zpravidla v sestavě dopravní letecké skupiny a v ojedinělých případech samostatně.

Základem pro organizaci přepravy vzduchem je rozhodnutí velitele letecké dopravní skupiny nebo dopravního leteckého útvaru (svazku).

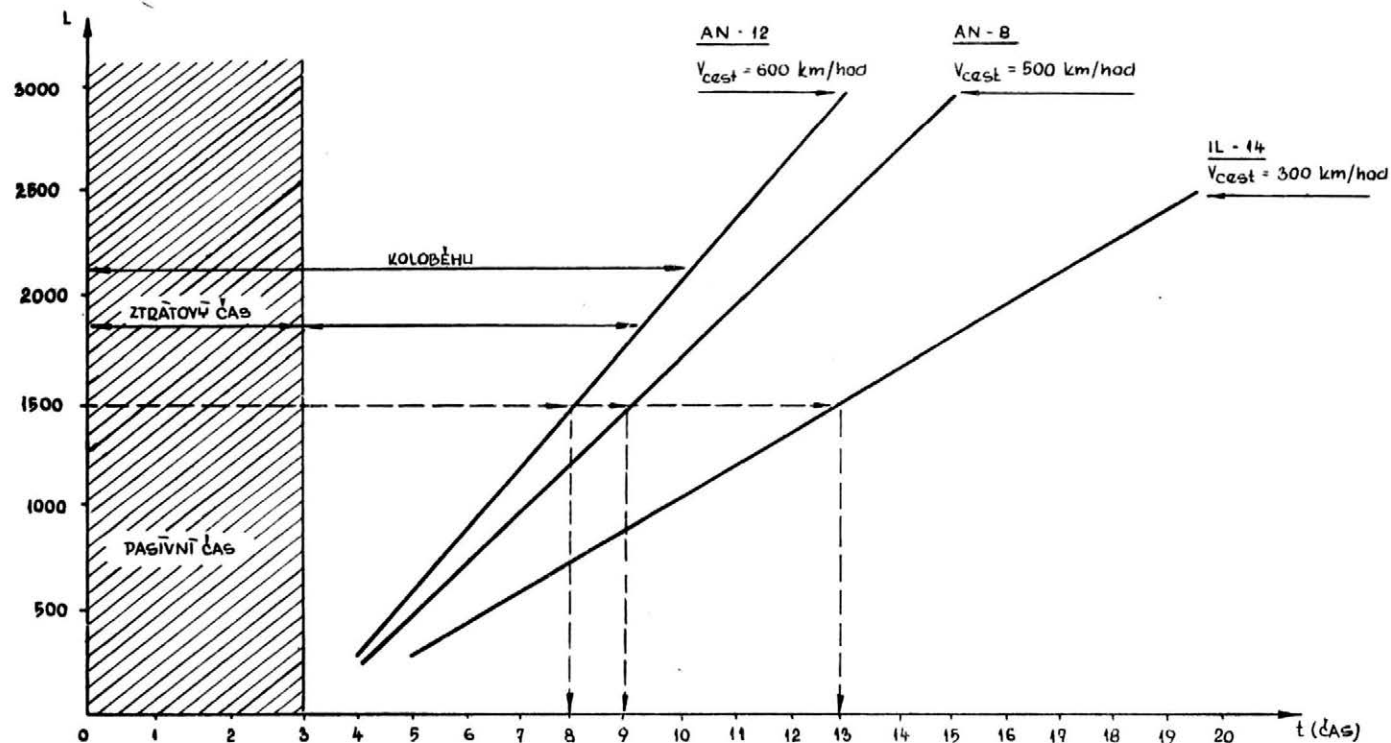
Základními dokumenty pro organizaci přepravy vojsk jsou předběžné rozhodnutí a bojový rozkaz nebo bojové nařízení velitele dopravní letecké skupiny.

Současně s úkolem mohou být veliteli nebo náčelníkovi štábu dopravní letecké divize (pluku) doručena schémata nákladacích a vykládacích letišť, nařízení pro spojení, bojové a ostatní druhy zabezpečení.

Je-li přeprava vojsk vzduchem organizována s cílem získat čas, je nutné počítat s minimálním časem na přípravu.

ZÁVISLOST DOBY KOLOBĚHU NA VZDÁLENOSTI PŘEPRAVY A TYPU LETOUNŮ

OBZ. 3



Na přípravu předem plánované přepravy může být určeno několik dnů, na přípravu neplánovaných přeprav pouze několik hodin.

Po obdržení úkolu si velitel divize ujasní úkol, rozpočte čas a určí základní úkoly pro přípravu vlastní přepravy. Jde především o:

- předběžná nařízení pro letecké dopravní pluky;
- průzkum nakládacích a vykládacích letišť;
- dohovor součinnosti s velitelem přepravovaných vojsk;
- organizaci bojového a ostatních druhů zabezpečení;
- určení místa, času a způsobu vydaní úkolu veliteli dopravních leteckých útvarů.

Podle pokynů velitele může štáb divize zpracovat grafikon nebo plán práce velitele a štábu pro přípravu divize k přepravě vojsk a bojové techniky.

Po vydání pokynů náčelníkovi štábu, zástupcům a náčelníkům služeb pro přípravu divize k přepravě vzduchem připustuje velitel k rozpracování rozhodnutí.

Při hodnocení situace věnuje velitel zvláštní pozornost hodnocení letišť v prostoru nakládání a vykládání a jejich vzdálenosti od linie fronty z hlediska možné činnosti nepřítel. Všechně hodnotí podmínky pro přepravu u jednotlivých útvarů (počasí, terén, čas).

Velitel dopravní letecké divize organizuje podle potřeby průzkum letištního uzlu za účasti náčelníků služeb, důstojníků štábu a velitelů pluků.

Po průzkumu letištního uzlu v prostoru nakládání projedná velitel dopravní letecké divize otázky součinnosti s velitelem přepravovaného útvaru. Při dohovoru upřesňuje:

- složení vojsk přepravovaných vzduchem;
- potřebný počet letounů (vrtulníků) pro přepravu vojsk a bojové techniky;
- dobu přepravy;
- rozdělení přepravovaných vojsk na jednotlivé dopravní letecké pluky;
- nakládací a vykládací letiště;
- lhůty příchodu vojsk a bojové techniky do prostoru nakládání.

Na základě zhodnocení situace a dohovoru součinnosti s velitelem přepravovaného útvaru přijímá velitel dopravní letecké divize rozhodnutí pro přepravu, ve kterém stanoví:

- které útvary a v jakém složení bu-

dou přepravovány (na kterém letišti budou nakládány a vykládány, která jednotka a v jaké době bude přepravována);

- nakládání do letounů;
- čas a postup při nakládání vojsk a bojové techniky;
- dobu pohotovosti ke vzletu;
- postup při vzletu a zaujetí bojové sestavy divize, trať letu, profil trati letu a režim letu;
- zabezpečení přeletu na cílová letiště;
- činnost osádek pro případ změny podmínek letu;
- záložní letiště;
- postup při vykládání vojsk a bojové techniky;
- opatření pro bojové a ostatní druhy zabezpečení;
- organizaci spojení.

Na základě rozhodnutí velitele dopravní letecké divize a úkolu nadřízeného velitele plánuje štáb dopravní letecké divize spolu se štábem přepravovaného útvaru přepravu vzduchem.

K plánování přepravy musí znát složení vojsk a bojové techniky, mapu letištní sítě v prostoru nakládání a vykládání vojsk a možnosti dopravních leteckých pluků určených k přepravě.

K urychlení plánování musí být v rozpočtu uvedeno složení vojsk a potřebný počet letounů jednotlivě pro každý útvar a jednotku. Tyto rozpočty připraví štáb přepravovaných vojsk předem.

Na základě přijatého rozhodnutí pro přepravu a výše uvedených údajů zpracovávají štáby přepravovaných vojsk a dopravní letecké divize plán přepravy vojsk a bojové techniky vzduchem, který zahrnuje plánovou tabulku přepravy a mapu (schéma) s legendou.

V plánové tabulce se uvádí, kterým koloběhem, z kterých letišť, kterými útvary dopravní letecké divize (s uvedením počtu a typu letounu), na která letiště a v jakém složení budou přepravovány útvary (jednotky), začátek a konec nakládání, doba startu a trvání jednotlivých koloběhů.

Na mapě (schématu) se zpravidla uvádí: prostor nakládání spolu s prostorem soustředění a vyčkávacím prostorem, základní i záložní letiště a rozdělení leteckých dopravních pluků a přepravovaných vojsk na letiště, prostor vykládání se základními i záložními letišti s uvedením prostoru soustředění po vyložení, trať letu, její profil a letiště pro mezipřistání podle potřeby.

PLÁN PŘEPRAVY MOTOSTŘELECKÉHO PLUKU VZDUCHEM

ROZHODNUTÍ VELITELE LETECKÉ DOPRAVNÍ DIVIZE

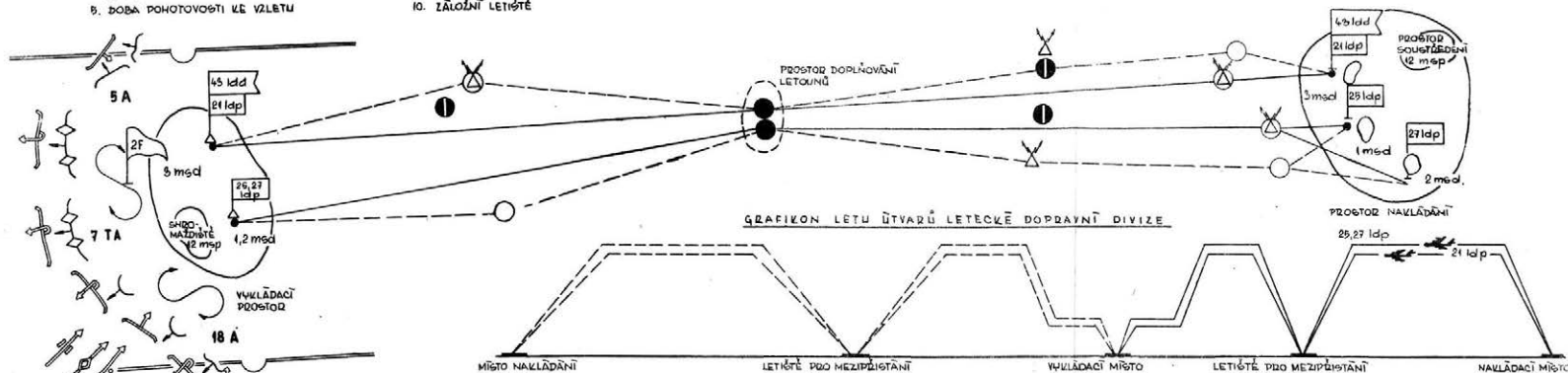
1. ÚKOL LETECKÉ DOPRAVNÍ DIVIZE
2. ÚKOLY LETECKÝCH DOPRAVNÍCH PLUKŮ
3. NALOŽENÍ LETOUNŮ
4. ČAS A POŘADÍ NAKLÁDÁNÍ
5. DOBA POKOTOVOSTI KE VZLETU

6. POŘADÍ PŘI VZLETU A ZAUJETÍ GESTAVY
7. TOAť, PROFIL A REŽIM LETU
8. ZABEZPEČOVÁNÍ LETU NA CÍLOVÁ LETIŠTĚ
9. ČINNOST OSÁDEK PŘI ZMĚNĚ PODMÍNEK LETU
10. ZÁLOŽNÍ LETIŠTĚ

11. POSTUP PŘI VYKLÁDÁNÍ
12. OPATŘENÍ PRO BOJOVÉ A SPECIÁLNÍ ZABEZPEČENÍ
13. ORGANIZACE SPOJENÍ

TABULKA (VÝCHOD A ZÁPAD SLUNCE V PROSTORU NAKLÁDÁNÍ)

DEN (DATUM)	SVÍTÁNÍ (ČAS)	VÝCHOD SLUNCE (ČAS)	ZÁPAD SLUNCE (ČAS)	SOLMBAV (ČAS)	DENNÍ DOBA (HODIN)
10. 6.					



GRAFIKON LETU ÚTVARŮ LETECKÉ DOPRAVNÍ DIVIZE

TABULKA (VÝCHOD A ZÁPAD SLUNCE V PROSTORU VYKLÁDÁNÍ)

DNE (DATUM)	SVÍTÁNÍ (ČAS)	VÝCHOD SLUNCE (ČAS)	ZÁPAD SLUNCE (ČAS)	SOLMBAV (ČAS)	DENNÍ DOBA (HODIN)
10. 6.					
11. 6.					

TABULKA ZPŮSOBU PŘEPRAVY Msp

LETECKÝ ÚTVAR	POČET A TYP LETOUNŮ	VELITEL SKUPINY	JEDNOTEK 10 Msp PŘEDP. VZDUCH.	JMÉNO VELITELE PŘEDPRAVOVANNÝCH JEDNOTEK	STAV A SLOŽENÍ PŘEDPRAVOVANNÝCH JEDNOTEK	NAKLÁDACÍ CÍLOVÁ MÍSTO	VYKLÁDACÍ LETIŠTĚ	DOBA TŘVÁNÍ VYKLÁDÁNÍ	KOLODĚH
21 ldp 25 ldp				1. KOLODĚH					
21 ldp 25 ldp				2. KOLODĚH					

DOZPOČET LETU ÚTVARŮ LETECKÉ DOPRAVNÍ DIVIZE

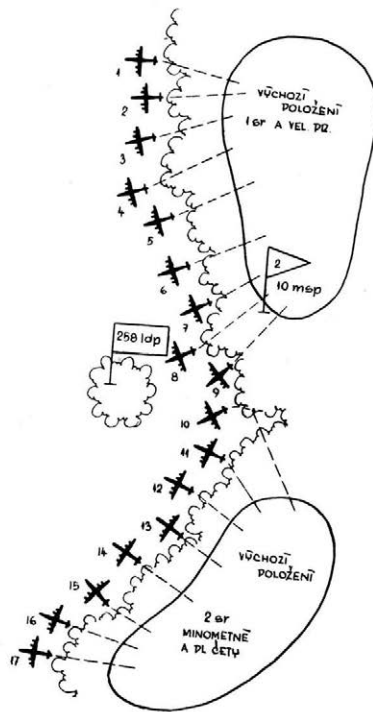
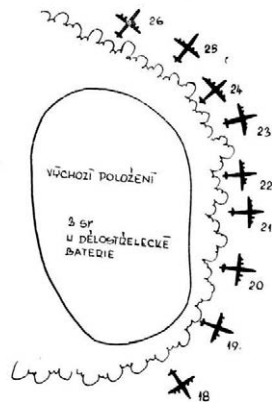
LETECKÝ ÚTVAR	POČET A TYP LETOUNŮ	VZLET Z LETIŠTĚ	PŘÍSTÁNÍ NA LETIŠTĚ	VZLET Z LETIŠTĚ (VYKL.)	PŘÍSTÁNÍ NA LETIŠTĚ	DOBA TŘVÁNÍ KOLODĚHU
21 ldp 25 ldp		ZAČÁ. TEK. KONEC	ZAČÁ. TEK. KONEC	ZAČÁ. TEK. KONEC	ZAČÁ. TEK. KONEC	1. KOLODĚH
21 ldp 25 ldp						2. KOLODĚH

NÁČELNÍK ŠTÁBU LETECKÉ DOPRAVNÍ DIVIZE
(HODNOST, PODPIS)

VELITEL MOTOSTŘELECKÉHO PLUKU
(HODNOST, PODPIS)

PLÁN NAKLÁDÁNÍ MOTOSTŘELECKÉHO PRAPORU /VARIANTA/

ODD. 5



TABULKA NAKLÁDÁNÍ

LETECKÁ JEDNOTKA	ČÍSLO LETOUNU	JMÉNO VELITELE LETOUNU	JMÉNO ODPOVĚDNÉHO FUNKČNÁŘE OD VOZ	POČET OSOB A BOJOVÉ TECHNIKY NA LETOUN	DOBA NAKLÁDÁNÍ
1 LETKA	1	mjr xy	por xy		04:20 - 05:00

SIGNÁLY

- 1. PŘIPRAVIT SE K NAKLÁDÁNÍ - JEDNA ZELENÁ ŽAKETA
- 2. ZAHÁJIT NAKLÁDÁNÍ - Dvě ZELENÉ ŽAKETY

VELITEL ldp (HODNOST, PODPIS)

NÁČELNÍK ŠTÁBU ldp (HODNOST, PODPIS)

VELITEL msd (HODNOST, PODPIS)

V legendě se řeší i otázky bojového a ostatních druhů zabezpečení (vyčleněné prostředky PVO, opatření pro maskování, materiálně technické zabezpečení a letištní obsluha, radiolokační a letovodské zabezpečení), organizuje spojení, pořádková služba, tabulka s údaji o východu a západu slunce apod.

Možné řešení plánu přepravy vzduchem je uvedeno na obr. 4.

Je-li přeprava vojsk a bojové techniky vzduchem podrobně naplánována nadřízeným velitelstvím, štáb dopravní letecké divize vlastní plán nezpracovává.

Na základě rozhodnutí velitele dopravní letecké divize jsou stanoveny úkoly dopravním leteckým plukům.

V zájmu maximálního utajení přepravy jsou úkoly velitelům dopravním leteckým plukům vydávány ústně a v době, kterou bezprostředně potřebují na přípravu.

Úkol dopravnímu leteckému pluku pro přepravu může být stanoven na jeden nebo na několik koloběhů, dva dny předem a vyžaduje-li to bojová situace, pouze na několik hodin před startem.

Postup práce ve štábu dopravního leteckého pluku je obdobný s postupem práce ve štábu dopravní letecké divize. Jednotlivé úkoly se konkretizují podle potřeby útvaru, a zvláštností, za jakých bude plnit úkol.

Štáb dopravního leteckého pluku spolu se štábem přepravované jednotky (útvary) upřesňují součinnost a úkoly podle výsledků průzkumu nakládacích letišť a ty zahrnují do plánu nakládání vojsk a bojové techniky.

Plán se zpracovává formou schématu s legendou, ve které se uvádí:

- stojanky letounů, čísla letounů a jména velitelů letounů;
- rozdělení osob a bojové techniky na letouny s uvedením jmen velitelů jednotlivých skupin;
- vyčkávací prostory před nakládáním vojsk a bojové techniky;
- postup při nakládání (signály apod.);
- organizace pořádkové služby;
- velitelská stanoviště a organizace spojení.

Možná varianta plánu nakládání viz obr. 5.

V rozhodnutí velitele pluku bude řada údajů převzata z rozhodnutí velitele divize. Vyplývá to z toho, že útvary dopravní letecké divize se budou používat

centralizovaně a proto rozdělení útvarů na nakládací a vykládací letiště, doba nakládání a vykládání, trať letu a postup při plnění úkolu bude stanoven nadřízeným velitelem.

Velitel dopravního leteckého pluku v zásadě stanoví: čas a postup nakládání a vykládání na jednotlivé letouny, úkoly letek, pořadí vzletu a přistání, bojovou sestavu na trati letu, součinnost za letu a velení.

Po rozhodnutí vydává velitel dopravního leteckého pluku osobně úkoly velitelům letek, ve většině případů na základním letišti v přítomnosti všech příslušníků, kteří budou plnit tento úkol. Současně jim vydá pokyny pro přesun do prostoru nakládání.

Velitel pluku musí vydávat letkám úkoly tak, aby tyto měly dostatek času na přípravu létajícího personálu i letecké techniky.

V období přípravy jsou přepravovaná vojska v prostoru soustředěni, který je 40–50 km od nakládacích letišť. Několik hodin před nakládáním přesunují se do vyčkávacích prostorů.

Pro jedno letiště se určuje jeden nebo několik vyčkávacích prostorů ve vzdálenosti 5–6 km od letiště.

Po příchodu vojsk do vyčkávacího prostoru rozmístují se jednotky rozptýleně a podle možností v úkrytech.

Ve vyčkávacím prostoru se upřesňuje rozdělení osob a techniky na jednotlivé letouny a pořizují se seznamy. Na obr. 6 jsou uvedeny prostory zaujaté vojsky před nakládáním.

Dopravní letecké útvary se přesunují na nakládací letiště 2–3 hodiny před startem. V zájmu maximálního utajení se přelet uskutečňuje v malých výškách s ohledem na radiolokační maskování a s maximálním omezením rádiového provozu.

Na nakládacím letišti jsou letouny rozmístovány rozptýleně na předem určených místech. Doba pobytu letounů na letišti musí být minimální. Nesmí přesahovat dobu potřebnou pro naložení vojsk a bojové techniky do letounů, prohlídku letounů, doplnění letounů palivem a upřesnění trati letu.

Pro naložení vojsk a bojové techniky do letounů se určují poblíž stojanek prostory, které zaujímají vojska bezprostředně před nakládáním na signál velitele přepravovaného útvaru nebo jednotky. V průběhu nakládání je velitel přepravovaného útvaru (jednotky) na velitelském

stanovišti velitele dopravního leteckého útvaru. Velitel přepravovaného útvaru (jednotky) odpovídá za včasné a organizované přesuny na letiště a dodržování pravidel maskování. Po přesunu do prostoru nakládání musí přepravované útvary respektovat všechna nařízení a pokyny funkcionářů dopravního leteckého útvaru.

Přeprava vojsk a bojové techniky

Vzdušná přeprava vojsk a bojové techniky

Vojska a bojová technika se může přepravovat z jednoho nebo několika nakládacích letišť na jedno nebo více vykládacích letišť.

Útvary a svazky dopravního letectva mohou přepravovat na plný dolet letounu a doplňovat palivo pro zpáteční let na vykládacím letišti, nebo na vzdálenost přesahující dolet. Pak doplňují palivo při mezipřistání nebo ve vzduchu.

Nakládání vojsk a bojové techniky řídí letecký velitel v přesně stanovené době. Za správné naložení odpovídá velitel a inženýr dopravního leteckého pluku. Bojovou techniku nakládají osádky nebo obsluhy, určené veliteli přepravovaných jednotek za řízení velitele letounu a palubního mechanika.

Podle získaných zkušeností stačí při průměrné vycvičenosti osádek na naložení jednoho letounu čas do 60 minut. Pro včasné start letounů musí být bojová technika naložena hodinu a osoby 15 minut před startem.

Za letu bude zpravidla dodržen stanovený režim a bojová sestava s členěním do výšky a hloubky. Základním požadavkem při volbě bojové sestavy bude zabezpečení vysokého tempa přepravy spolu s maximální bezpečností letu.

Tempo přepravy je dáno možnostmi přistání na vykládacím letišti, časovými intervaly mezi letouny a počtem vykládacích letišť. Časový interval přistání jednotlivých letounů závisí na meteorologických podmínkách, úrovni vycvičenosti osádek a zařízení letišť.

Zvláštnosti velení v průběhu přepravy

Základem pro velení útvarům dopravního letectva při přepravě vzduchem je rozhodnutí velitele divize a nadřízeného velitele. Řízení bude značně složité. Síly budou rozptýleny ve velkém prostoru a bude nutné řídit každou skupinu, někdy i osádku jednotlivě. Útvarům dopravního

vzduchem se organizuje u dopravního leteckého pluku a divize v krátkých časových lhůtách. Řada prvků pro rozhodnutí velitele pluku a divize bude dána nadřízeným velitelstvím.

V době organizace vzdušných přeprav je nutná úzká spolupráce velitele a štábu dopravní letecké divize a pluku s velitelem a štábem přepravovaných vojsk.

Bojovou sestavu volí dopravní letecké útvary (svazky) podle povětrnostních podmínek — možné varianty viz obr. 7.

Při přepravách v rámci frontu, kdy činnost nepřátelských stíhačů je nejpravděpodobnější, využívá se malých výšek a při přepravách z týlu k frontě, velkých a středních výšek.

Let se zabezpečuje vlastními stíhači podle charakteru vzdušné a pozemní situace a uskutečňuje se v prostoru nakládání a vykládání vojsk a na nejdůležitějších úsecích trati letu, které jsou v dosahu stíhačů nepřítele.

Na vykládacích letištích musí letouny přistát v přesně stanovené době a určeném pořadí. To vyžaduje dodržet stanovený režim letu a časové intervaly na celé trati.

Na vykládacích letištích přistávají zpravidla jednotlivé letouny v určených časových intervalech. Doba pobytu letounů na letištích musí být minimální. Je dána dobou potřebnou pro vyloučení vojsk a doplnění letounů palivem. Zkušenosti ukazují, že letoun se může vyloučit bez vypnutí motorů za 15–20 minut.

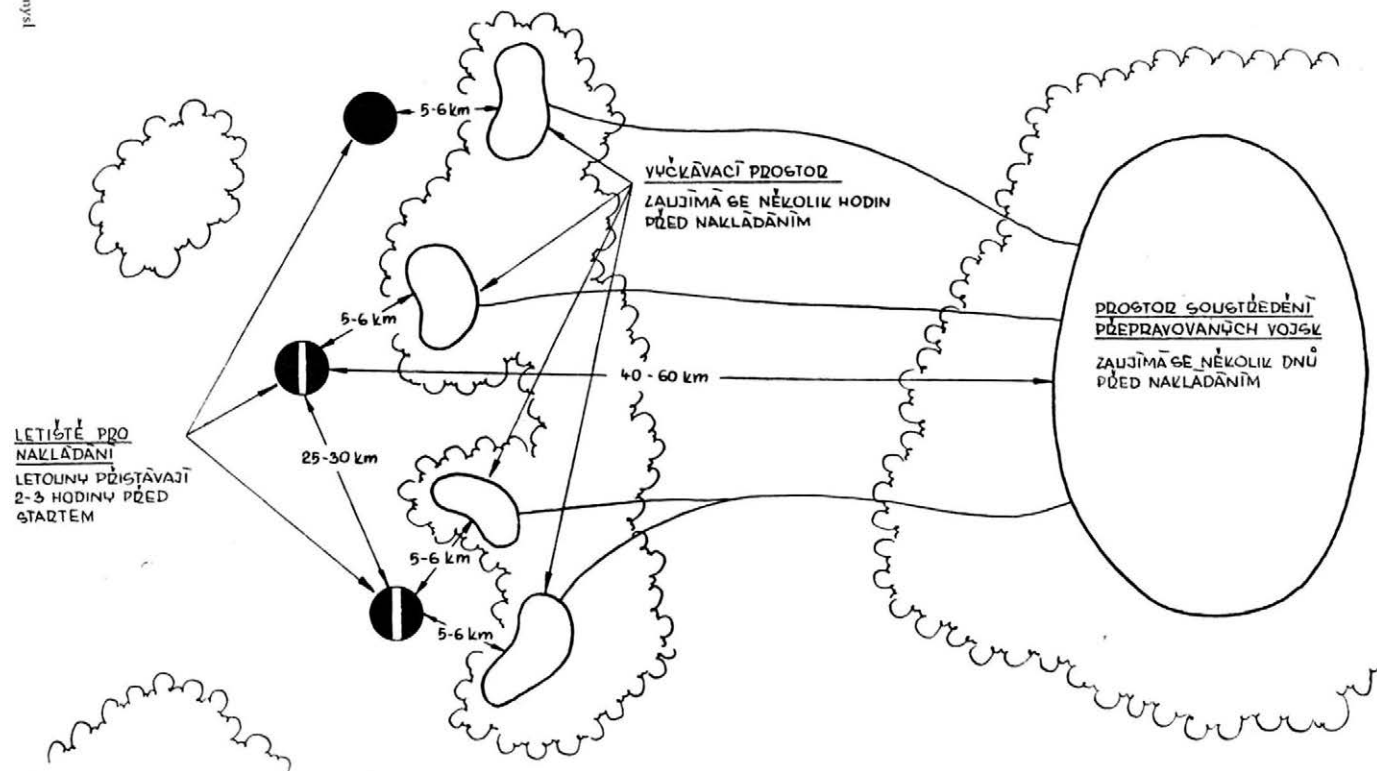
Útvary a jednotky odcházejí po vyloučení na letišti po předem stanovené ose do shromaždišť (5–6 km od letiště), kde dostávají úkoly pro bojovou činnost.

Dopravní letouny se po doplnění pohonnými hmotami vracejí na svá základní letiště. Pro návrat se zpravidla volí jiná trať letu, aby se vyloučila možnost setkání s letouny letícími do prostoru vykládání.

letectva se velí centralizovaně z velitelského stanoviště dopravní letecké divize rozvinovaného zpravidla v prostoru nakládání vojsk. V prostoru vykládání vytváří se předsunuté velitelské stanoviště, obsazené operační skupinou dopravní letecké divize, jejímž úkolem je:

OBČ 6

PROSTORY ZAUJÍMANÉ PŘEPRAVOVANÝMI VOJSKY



- kontrola práce prostředků zabezpečení letu; včasnost vykládání vojsk, dohrzování grafikonu přepravy, řízení leteckého provozu v prostoru vykládání;

- řízení letounů při přistání na jiném letišti;

- shromažďování zpráv o průběhu přepravy a jejich předání veliteli divize.

Velitel divize velí útvarům prostřednictvím velitelů pluků a jejich štábů.

Velitelská stanoviště velitelů dopravních leteckých pluků se zpravidla rozvíjejí v prostoru nakládacích letišť a na vykládací letiště jsou vysílány operační skupiny pluků, které řídí letecký provoz na vykládacích letištích, vykládání vojsk z letounů a informují velitele pluku a náčelníka operační skupiny divize o povětrnostní a vzdušné situaci v prostoru letiště.

Složení představené operační skupiny a její úkoly určuje velitel divize (pluku) podle konkrétní situace a pokynů nadřízeného velitele.

V představené operační skupině dopravního leteckého pluku může být zástupce velitele pluku, zástupce letovoda pluku, zástupce náčelníka štábu, inženýr pluku nebo jeho zástupce, radista a jeden poddůstojník od každé letky.

Technické vybavení představených operačních skupin musí umožňovat přesun dopravními letouny. Pro tento účel má mít každý letecký pluk speciálně vybavený letoun, schopný naložit 1–2 automobily GaZ-63, elektrocentrály, rádiové stanice a potřebné množství linkových pojítek. Vlastní elektrocentrála umožňuje operační skupině využít i palubní rádiové stanice bez chodu motoru letounu.

Dopravnímu leteckému pluku při přepravě vojsk velí velitel ze vzduchu i ze země. Na zemi velí velitel pluku z velitelského stanoviště, startových velitelských stanovišť na nakládacích a vykládacích letištích a z velitelských stanovišť nadřazených velitelství.

Velitel musí zabezpečit:

- včasný vzlet letounů a seřazení do bojové sestavy;

- informovanost osádek ve vzduchu o vzdušné situaci a povětrnostních podmínkách;
- včasné uvědomění osádek ve vzduchu o změně trati letu a vykládacích letištích;

- kontrolu spojovací kázně a pravidel utajeného velení;
- vstup letounů do prostoru vykládání a jejich přistání;

- návrat osádek na nakládací letiště nebo na základní letiště.

Po startu velí velitel osádkám ve vzduchu krátkými rozkazy rádiem.

Velení ve vzduchu musí zabezpečit:

- seřazení letek v určenou bojovou sestavu;

- let po stanovené ose a vstup do prostoru vykládání v určenou dobu;

- vyloučit možnost střetnutí se stíhači nepřitele;

- návrat osádek na základní letiště.

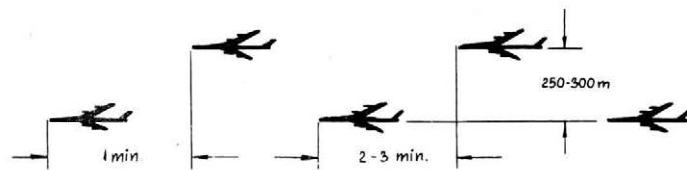
Velitel pluku přijímá rozhodnutí ve vzduchu na základě rozhodnutí nadřazeného velitele, zhodnocení vzdušné a povětrnostní situace, hlášení velitelů letek a podkladů získaných od vlastního velitelského stanoviště.

V době, kdy je velitel pluku ve vzduchu, přijímá štáb zprávy od průzkumu, nadřazeného velitelství, součinnostního štábu a představené operační skupiny.

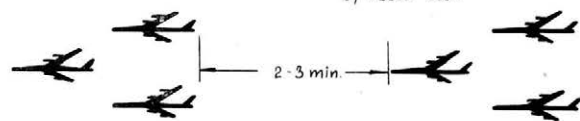
Informace předávané veliteli pluku ve vzduchu musí být krátké, a musí obsahovat ty údaje, které velitel pluku bezprostředně potřebuje.

1. VE DNE ZA NORMÁLNÍCH POVĚTRNOSTNÍCH PODMÍNEK

a) PROUD LETOUNŮ



b) PROUD ROJŮ



2. VE DNE ZA ZTÍŽENÝCH POVĚTRNOSTNÍCH PODMÍNEK A V NOCI

PROUD LETOUNŮ

