

Zabezpečení činnosti leteckých útvarů z předsunutých letišť'

Major Vladimír Pacovský

Požadavek nepřetržitě a účinné ochrany a podpory pozemních vojsk v soudobých operacích si vynucují, aby frontové letectvo, které tyto úkoly plní, bylo rozmístěno v takové vzdálenosti od linie fronty, která umožňuje včas ničit cíle v hloubce nepřátelské sestavy. Vlivem omezených možností, které jsou při přípravě letištní sítě na území nepřítele, dostává se v současné době do popředí zájmu využití předsunutých letišť pro činnost frontového letectva. Oproti předsunutým letištním jak jich v průběhu 2. světové války používala Sovětská armáda (tzv. letiště podskoku) je zabezpečení činnosti na těchto letištích v soudobých podmínkách otázkou nová. Změnily se podstatně jak podmínky vedení operací, tak i takticko-technické vlastnosti soudobých letounů, jejich vysoké nároky na letištně technické i materiální zabezpečení.

Pod pojmem „předsunuté letiště“ rozumíme letiště, zřizované bezprostředně za útočícími vojsky, které je schopno zabezpečit start a přistání hlavně stíhacích, stíhacích bombardovacích a takt. průzkumných letounů všech typů s potřebným rozsahem zabezpečení všeho druhu. Jeho úloha spočívá **v prodloužení taktického doletu letounů na maximum hlavně na směrech, kde vlastní vojska nejvíce postoupila.** Slouží tedy v první řadě

těm typům letounů, které se dostaly svým doletem za hranici účinného zásahu. Činnost z předsunutého letiště bude krátkodobá. Právě proto však bude třeba co nejvíce urychlit jeho přípravu k zahájení činnosti a k využití útvarů frontového letectva, které chrání a podporuje pozemní vojska. Předsunuté letiště budeme používat zpravidla v těchto případech:

— k zajištění přistání a letištně technickému zabezpečení po splnění bojového úkolu, k doplnění LPH a dalšími bojovými materiálními prostředky a k zabezpečení okamžitého návratu na vlastní letiště;

— k přistání a doplnění letounů před plněním bojového úkolu;

— k zabezpečení přistání a doplnění bojového úkolu a k zabezpečení opakovanému vzletu;

— k zabezpečení činnosti letounů v tísni.

Vzhledem k tomuto určení a úkolům předsunutého letiště se bude charakter činnosti na tomto letišti lišit od činnosti na ostatních operačních letištích hlavně blízkostí od linie fronty, zabezpečením mnoha typů letounů různých útvarů, velkou a nepřetržitou frekvencí zabezpečení a v neposlední řadě značně vyšší závislostí na pomoci ostatními druhy vojsk a vševojskovým týlem.

Zabezpečení činnosti na předsunu-

tých letišť musí řešit operační týl v rámci organizace a zabezpečení letištního manévru. Tento významný úkol vyžaduje od leteckého týlu řadu

opatření v oblasti letištního, materiálně technického a letištně technického zabezpečení, z nichž některá rozeberu podrobněji.

LETIŠTNĚ ŽENIJNÍ ZABEZPEČENÍ

Vzhledem k určení předsunutých letišť půjde o letiště se zpevněným povrchem s délkou vzletové a přistávací dráhy 2000–2500 m a vybavením pro činnost za všech podmínek, aby z nich mohly létat nepřetržitě i nadzvukové letouny. Půjde tedy o letiště 1. nebo 2. třídy, na kterých bude nutno zabezpečovat letecké útvary vyzbrojené letouny Mig-15 sb, ale i letouny SU-7 bm, Mig-21 pf, popřípadě další typy letounů, náročné na délku i kvalitu plochy pro start a přistání.

Vzhledem k významu předsunutých letišť pro podporu prvosledových armád a nemá-li být zmenšeno bojové úsilí, bude nutné, aby štáb letecké armády:

- určil vhodné plochy pro předsunuté letiště a vyžádal jejich ovládnutí pozemními vojsky pokud možno s nejmenším rozsahem poškození,

- přednostně plánoval zasazení leteckých stavebních útvarů a jednotek na tato letiště a to s takovou kapacitou, aby ovládnuté letiště bylo co nejdříve obnoveno, uvedeno do provozuschopného stavu a předáno leteckému technickému útvaru k zabezpečení další činnosti.

K včasnému ovládnutí letišť a zasazení leteckých stavebních praporů bude třeba, aby štáb frontu zabezpečil (popřípadě cestou leteckých operačních skupin) u pozemních armád vydání úkolů pro ovládnutí letišť a k zařazení leteckých stavebních (nebo i leteckých technických) útvarů do sestavy vševojskových svazků.

Vlastní zařazení do sestavy pro-

jedná štáb leteckého stavebního praporu přímo se štábem vševojskového svazku. Poněvadž pochodový proud tohoto útvaru s málo pohyblivou technikou je dlouhý asi 10 km, bude nutno jej rozdělit na více pochodových os a vytvořit podmínky k rychlému dosažení ovládnutého letiště přednostním uvolněním komunikací k letišti. Dosáhne-li např. letecký stavební prapor ovládnuté letiště do 4 hodin a práce při obnově potrvají 12 hodin, vzdálí se čelo pozemních vojsk za tuto dobu od předsunutého letiště na vzdálenost asi 60 km. Se zkrácením doby zahájení prací a zmenšením rozsahu prací se přímo úměrně zvyšují možnosti využití předsunutého letiště. Bude tedy nutné uvažovat o zařazení leteckých stavebních praporů nikoliv za týly prvosledových svazků, ale před ně, nebo dokonce do sestavy prvosledových svazků. Letecké stavební prapory budou zasazovány zpravidla z chodu a to buď celé nebo po jednotlivých stavebních rotách.

Před ovládnutím letiště bude nutno vzdušným průzkumem zjistit stav poškození a neprodleně po ovládnutí organizovat pozemní průzkum průzkumnou a projekční skupinou leteckého stavebního praporu. Bude výhodné jak stavební a týlový průzkum, tak i základní projekci centralizovat na stupni letecké armády a tato opatření sladit s plánovaným letištním manévrem. V každém případě bude nutné zvýšit pohyblivost průzkumných skupin 1–2 vrtulníky Mi-4.

Při stanovení doby obnovy předsu-

nutého letiště je možno vycházet z těchto kalkulačních propočtů:

- poškozenou vzletovou a přistávací dráhu do délky 200 m obnoví 1 stavební rota do 10 pracovních hodin,

- při odstraňování překážek o objemu 3000—4000 m³ odklízované zeminy je schopna 1 stavební rota ukončit obnovu do 24 hodin,

- prodloužit dráhu o 200—300 m s uhuťněním zeminy je schopna 1 stavební rota za 10—15 hodin.

Operační požadavek pro obnovu předsunutého letiště do 10 hodin po ovládnutí. Proto bude na tato letiště zasazován zpravidla celý letecký stavební prapor.

Pro okamžité použití předsunutého letiště bude mít největší vliv obnova provozuschopnosti vzletové a přistávací dráhy, pojezdových drah a stojánek a popřípadě dalších objektů pro rozptyl letounů, ukrytí osob a techniky apod. Všechny tyto objekty mohou být zaminovány v menším nebo větším rozsahu. Při menším rozsahu musí být letecký stavební prapor schopen uvedené objekty odminovat, aby mohla být neprodleně po příchodu pozemních sledů zahájena činnost z obnoveného letiště. Při větším rozsahu zaminování bude nutno posílit letecký stavební útvar ženijními jednotkami frontu nebo pozemních ar-

mád, které jsou pro tuto činnost vybaveny.

Letecký stavební prapor musí být schopen vlastními silami a prostředky vybudovat na předsunutém letišti základní prvky ženijního zabezpečení. Půjde zejména o úpravu nebo zpevnění stojánek pro doplňování letounů k opakovanému vzletu a to ve větším rozsahu než na ostatních operačních letištích vzhledem k tomu, že na předsunutém letišti bude nutno doplňovat různé typy letounů odděleně s větší frekvencí prostředků letištní technického zabezpečení. Ostatní úkoly ženijního zabezpečení plní letecký technický útvar, který předsunutému letišti přebírá od leteckého stavebního praporu. Půjde zejména o úpravu úkrytů pro osoby na letišti (startové velitelské stanoviště, prostor stojánek a míst technické obsluhy). K ukrytí osob ve vzdálenějším prostoru bude se využívat stálých objektů a přírodních úkrytů.

K utajení činnosti na předsunutém letišti bude nutné zřídit v okruhu do 10—20 km jedno i více klamných letišť. Bude výhodné, aby s jejich úpravou začaly vyčleněné prostředky leteckých stavebních praporů současně se zahájením prací na předsunutém letišti. Provoz na klamném letišti musí být předstírán po celou dobu činnosti na předsunutém letišti.

MATERIÁLNĚ TECHNICKÉ ZABEZPEČENÍ

Letecké technické útvary mohou předsunutému letišti materiálně technicky zabezpečovat zpravidla těmito způsoby:

- záložním letištním praporem, který je podřízen zástupci velitele letecké armády pro tyl. Tento útvar bude nejčastěji zabezpečovat činnost na předsunutém letišti do doby pře-

vzetí letiště letištním praporem, kterému bude sloužit jako letiště operační,

- dočasně uvolněným letištním praporem, jehož letecký útvar byl předán do zabezpečení jinému letištnímu praporu. Jeho funkce je stejná jako u záložního letištního praporu,

- částí letištního praporu, zasa-

zeného k zabezpečení leteckého pluku. Tato varianta bude výjimečná a po velmi krátkou dobu v závislosti na plánované intenzitě bojové činnosti. Přemístění leteckých technických útvarů na předsunutá letiště musí být plánováno tak, aby ještě před dokončením prací na obnově letiště nebo v těsném sledu bylo možno předsunutá letiště obsadit, převzít a rozvinout činnost k zabezpečení bojové činnosti z nich.

Týl letecké armády nebo leteckých technických divizí, které zásobují letecké útvary na stanoveném směru, musí včas učinit opatření k vyčlenění zásob bojových materiálních prostředků a posílení zabezpečujících útvarů speciálními prostředky letištně technického zabezpečení.

Poněvadž půjde o zabezpečování různých typů letounů od různých leteckých útvarů je nutné nahromadit dostatek zásob hlavně pro doplnění LPH, ale i kyslíku, dusíku, stlačeného vzduchu, popřípadě doplnění leteckého střeliva nebo raket. Letecký technický materiál postačí jen v rozsahu potřebném pro zabezpečení technického ošetřování letounů.

Předsunutá letiště musí být po týlové stránce připravena pro zabezpečení ubytování a stravování inženýrsko-technického personálu a osádek letounů pro případy vynuceného pobytu.

Výše zásob bude záviset na rozsahu zabezpečení. V každém případě však bude přesahovat normy pohyblivých zásob letištního praporu v družicích a v případě LPH a letecké munice i v množství.

Bude-li předsunuté letiště použito k doplňování letounů dvou leteckých svazků (jedné stíhací a jedné stíhací bombardovací letecké divize), vyzbro-

jených letouny Su-7 bm, Mig-21 pf a Mig-15 sb bude denní spotřeba za předpokladu jednoho doplnění (36 letounů na pluk) zhruba tato:

— PL (základní náplň — bez přidavných nádrží):

1 plukovní náplň pro Su-7 bm
90 m³

2 plukovní náplně pro Mig-15 sb
110 m³

3 plukovní náplně pro Mig-21 pf
400 m³

tj. celkem 600 m³. Při koeficientu doplnění 0,7 to znamená zhruba 420 m³, které je třeba mít v prostoru předsunutého letiště. Při delším využití předsunutého letiště (1,5—2 dny) se toto potřebné množství PL-4 úměrně zvyšuje. Budou-li cisternové prostředky letištního praporu schopny přepravit asi 50 % potřebného množství, znamená to, že zbývající množství cisternových prostředků musí zabezpečit zpravidla letecká technická divize, která na daném směru zásobuje. Bude-li za každou prvosledovou armádou jedno předsunuté letiště v činnosti, bude nutno pro přísun LPH vydělit kapacitu 600—800 m³.

— letecká munice musí být připravena pro zabezpečení opakovaného vzletu a pro přípravu letounů před bojovým úkolem v této minimální zásobě:

3 plukovní p/p pro SL 56 tun

3 plukovní p/p pro SBOL 75 tun

tj. celkem 131 tun, což představuje přepravní kapacitu 165 t. Přepravit je může záložní letištní prapor vlastními dopravními prostředky, avšak k různému druhu výzbroje pro uvedené typy letounů, bude nutno řešit urychlené doplnění chybějícími druhy střeliva, pum a raket. K urychlení alespoň části zásob bude možno s výhodou po-

užít vzdušné přepravy (přeprava 50 % uvedené tonáže představuje 2 plukovní vzlety vrtulníkového pluku a 1 plukovní vzlet dopravního leteckého pluku).

Z této hrubé kalkulace spotřeby a předpokládané výše zásob, kterou je nutno shromáždit v prostoru letiště je zřejmé, že problematika zabezpečení činnosti na předsunutém letišti přesahuje rámec útvaru, a že se s ní musí zabývat na stupni letecké technické divize i týlu letecké armády. Z možného schématu týlového zabezpečení činnosti na předsunutém letišti, uvedeného v příloze 1, je patrný dvojitý způsob doplňování LPH a ostatních materiálních prostředků:

— přísunem dopravními prostředky letecké technické divize z oddělení divizních skladů, které bylo vysunuto do prostorů rozmístění leteckých svazků a útvarů. Leteckou municí a další druhy materiálu nepravidelné spotřeby bude možno odebrat vlastními dopravními prostředky leteckého technického útvaru. A konečně bude možný přísun vzduchem.

— přísunem armádními dopravní-

mi prostředky z předsunutého oddělení polní letecké základny, popřípadě využitím vrtulníků nebo dopravních letounů dopravní výsadkové divize letecké armády.

Uvedená organizace vymezuje i odpovědnost za zabezpečení činnosti leteckého technického útvaru na předsunutém letišti. Po stránce materiálně technického zabezpečení bude zpravidla v materiální péči té letecké technické divize, která bude působit na daném zásobovacím směru.

Po velitelské stránce bude útvar podřízen zpravidla zástupci velitele letecké armády pro týl. V dalším průběhu letištního manévru bude předsunuté letiště přiděleno některému z útvarů prvosledového leteckého svazku. Obsazením předsunutého letiště některým z těchto útvarů přestává plnit funkci předsunutého letiště a nabývá charakteru normálního operačního letiště. Záložní letištní prapor je tím uvolněn pro zabezpečení činnosti na jiném letišti. Poněkud zásoby přebírá letecká technická divize a podle konkrétních podmínek rozhoduje o jejich použití.

LETIŠTNĚ TECHNICKÉ ZABEZPEČENÍ

Letecký technický útvar, zabezpečující bojovou činnost z předsunutého letiště, musí trvale:

— udržovat vzletové a přistávací dráhy a stojánky letounů v provozuschopném stavu,

— zabezpečovat start a přistání letounů,

— zabezpečovat včasné přípravy vzletu letounů neustálou připraveností prostředků pro doplňování letounů LPHM, zdravotnickým kyslíkem, stlačeným vzduchem a dusíkem, spouštěcími zdroji a tažných prostředků pro vlečení letounů,

— zabezpečovat trvalou pohotovost zdravotnické a požární hlídky a prostředků pro vyprošťování a odsun havarovaných letounů, nebo které přistály v tísni,

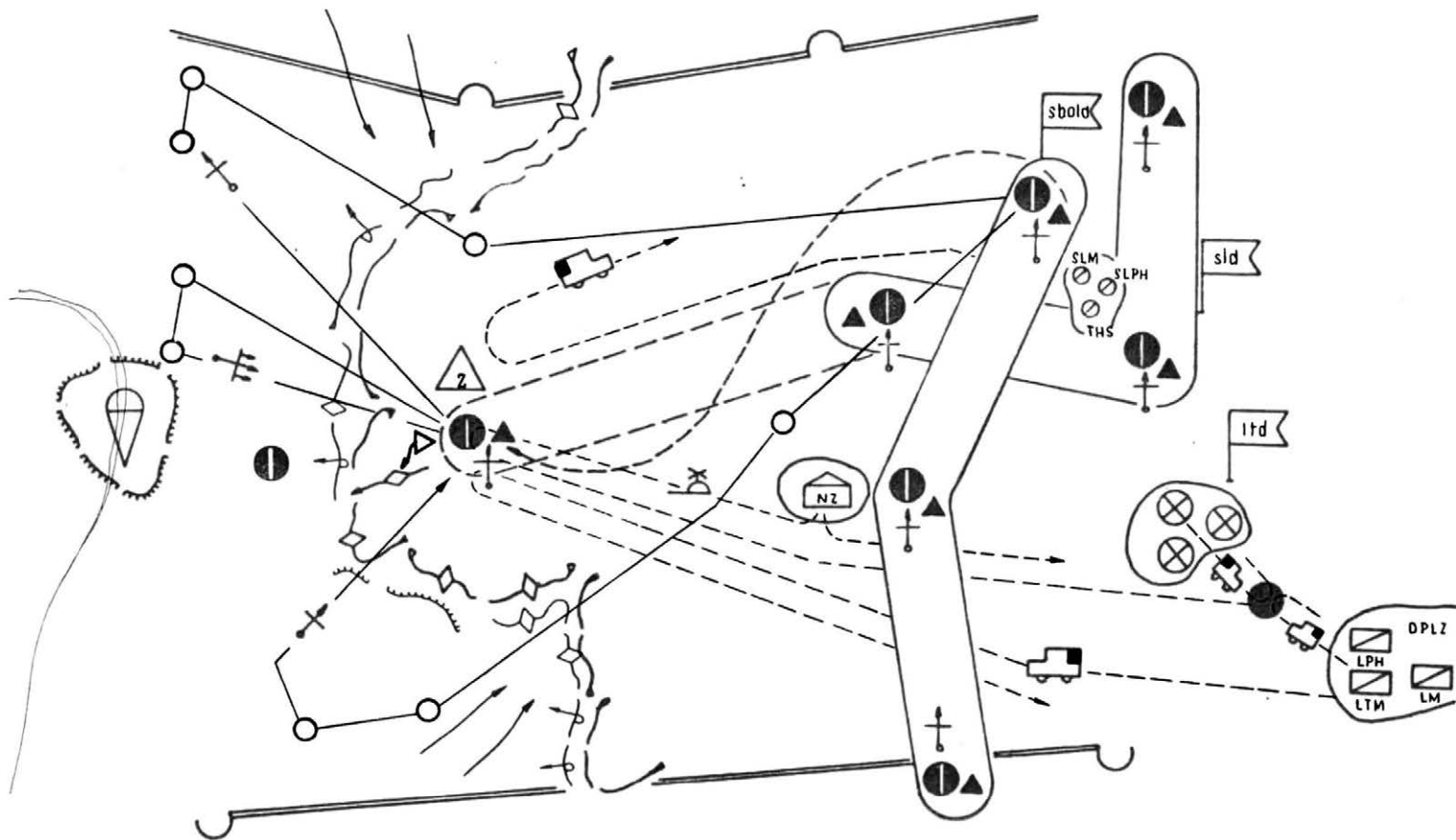
— udržovat objekty [úкрыты] pro odpočinek a ohřívání výkonných letců,

— připravovat místo k výdeji stravy a pitné vody.

Činnost na předsunutém letišti organizuje zpravidla velitel leteckého svazku prostřednictvím vyčleněné operační skupiny. K organizaci letištně technického zabezpečení je nutno

SCHEMA TĚLOVÉHO ZABEZPEČENÍ ČINNOSTI Z PŘEDSUNUTÉHO LETIŠTĚ

PŘÍLOHA I



mít nepřetržitě připraveny síly a prostředky letištního praporu. Budou zpravidla rozmístěny v místech technické obsluhy buď podle druhu zabezpečovacích prostředků (automobilní cisterny, automobilní kyslíkové stanice apod.), nebo podle typů zabezpečovaných letounů. V každém případě musí být zajištěna jejich rychlá pohotovost a doplňování. Řídící orgány a obsluhy zabezpečovacích prostředků letištního praporu musí podrobně znát provozní podmínky a způsob zabezpečení všech používaných typů letounů.

V letištně technickém zabezpečení nové zaváděné letecké techniky jsou zvláštnosti, které je nutno při zabezpečování na předsunutém letišti plně respektovat, jako např.:

- spouštěcí zdroje pro Mig-21 jsou odlišné (APA-12 nebo APA-3 MP o napětí 48 V) než pro ostatní typy letounů,

- pro brzdění kol, vypouštění brzdicího padáku, hermetizaci kabiny apod. je instalace plněna dusíkem,

- při doplňování letounů zdravotnickým kyslíkem je nutno kontrolovat pečlivě vlhkost kyslíku, která nemá být vyšší jak 0,02 %,

- pro doplňování letounů LPH je třeba zabezpečit vysokou čistotu paliva (ne větší nečistoty jak 5 mikromů) a ne více jak 0,03 % rozptýlené vody,

- pro vlek letounů je nutno mít upravené tahače,

- vzhledem k vyšší přistávací rychlosti a nižšímu huštění pneumatik

jsou zvýšené nároky na rovnost přistávacích drah. Vzájemné převýšení betonových desek (rohoží) nesmí být větší jak 7 mm.

Mezipřistání bude zabezpečeno pro jednotlivé letouny, dvojice nebo nejvýše roje. Frekvence však bude za předpokladu zabezpečení dvou leteckých svazků velmi značná. Půjde přibližně o 200 letounů, které bude nutno v rozmezí 24 hodin doplnit v co nejkratší době a připravit ke vzletu. Srovnáme-li tento počet k zabezpečení jednoho pluku, znamená to pro letištní prapor zabezpečit za den hodnotu 5 plukovních vzletů (za maximální se počítá zabezpečení bojového úsilí do 3 plukovních vzletů za jeden den). Zabezpečit takové bojové úsilí je možno jen krátkodobě anebo doplnit síly a prostředky letištního praporu na odpovídající počty.

Osádky letounů, které se vracejí z bojového úkolu budou v řadě přípádů potřebovat neprodlenou lékařskou pomoc, která se poskytuje na obvažišti letištního praporu. K specializované pomoci nebo chirurgickému zákroku bude třeba co nejrychleji dopravit raněné letce do nemocniční zázkladny. K tomu účelu bude nezbytné mít na předsunutém letišti v trvalé pohotovosti dopravní letoun nebo vrtulník, poněvadž vzdálenost předsunutého letiště od nemocniční zázkladny a charakter zranění může přesahovat možnosti odsunu zdravotnickými auty.

Zabezpečení činnosti leteckých útvarů z předsunutých letišť je jedním z významných opatření k zabezpečení letištního manévru frontového letectva, které je vynuceno charakteristikou letištní sítě na území nepřítelů a nutností prodloužit taktický dolet a tím i bojové možnosti letounů. Poukázal jsem na problematiku spojenou s činností leteckého týlu a pokusil se o řešení z hlediska nových požadavků na organizaci a činnost týlu.