

Ovládnutí letišť předsumutými odřady

Podmínky vedení soudobých operací, rozptýlení bojových sestav vojsk, vedení útoku na směrech spolu s vysokou manévrovostí vševojskových svazků, zejména tankových, vytváří předpoklady pro hluboké pronikání do sestavy nepřítele. To vše umožňuje zasadit vysoce pohyblivé, poměrně malé předsumuté odřady, ale s velkou údernou silou, které jsou v těchto podmínkách schopny pronikat do hloubky sestavy nepřítele, ničit jeho jednotlivé odpory, zmocňovat se důležitých objektů v hloubce a urychlovat tak tempo operace.

Úkoly předsumutých odřadů v soudobé operaci jsou mnohotvárné a závisejí na cílech operace, na konkrétní situaci dané možnostmi použití jaderných zbraní ve prospěch jejich činnosti, činnosti vlastních vojsk, záměrech a možnostech nepřítele, terénu a případně jiných podmínkách ovlivňujících jejich činnost.

Jedním z důležitých úkolů, které předsumuté odřady budou plnit v soudobé vševojskové operaci bude ovládnutí letišť.

I když požadavky na ovládnutí letišť budou vycházet z plánu letištního zabezpečení operace, praktické úkoly s ovládnutím těchto letišť budou řešit vševojskoví velitelé v úzké součinnosti s pozemními technickými sledy letectva. Proto poukáží na některé problémy, které by měl vševojskový velitel ve svém rozhodnutí a praktické řídicí činnosti brát v úvahu, na praktické otázky při řešení tohoto úkolu předsumutým odřadem.

LETIŠTNÍ MANÉVR FRONTOVÉHO LETECTVA A JEHO ZABEZPEČENÍ Z HLEDISKA LETIŠŤ.

Hloubka soudobých operací a rychlý jejich průběh má vliv na zabezpečení letištního manévru frontového letectva, který je jedním z charakteristických rysů v jeho činnosti při podpoře pozemních vojsk. Letištní manévr utváří a svazků frontového letectva spočívá v jejich plánovitém a organizovaném

přeskupování při přípravě a v průběhu operace s cílem vytvořit nejvýhodnější podmínky pro úspěšné vedení bojové činnosti letectvem při obraně a podpoře pozemních vojsk. Tento manévř se provádí s cílem udržet čelo letecké armády v takové vzdálenosti od linie fronty, která zabezpečuje výhodné podmínky k vedení bojové činnosti letectva, těsnou součinnost s pozemními vojsky a která vylučuje účinné napadení letiště nejadernými palebnými prostředky pozemních vojsk nepřítel.

Základnu bojové činnosti útvarů a svazků letectva tvoří operační a záložní letiště, která jsou rozmístěná v letištní síti, zahrnující v sobě uskupení letišť různých tříd, kategorií a typů. Za hlavní a téměř jediný způsob jejich získávání v průběhu operace byla dříve považována výhradně výstavba nových polních letišť. Tato realizace požadavků na letištní síť byla uskutečnitelná v údobí, kdy ve výzbroji letectva byly pístové letouny, nenáročné na rozměry vzletové a přistávací dráhy, na vzdušné přístupové cesty k vzletové a přistávací dráze, na rovnost a únosnost povrchu, jakož i na čistotu prostředí.

Se zvyšujícími se váhami, rychlostmi a složitostí soudobé letecké techniky vzrostly též enormně požadavky na celkové zabezpečení letového provozu a na letištní zabezpečení především. Proto již nelze vycházet z předpokladu, že požadavky na letištní síť na území nepřítel budou kryty výhradně výstavbou nových letišť, neboť náročnost a objem prací toto vylučuje. V soudobé operaci se předpokládá získávat letiště k provozu vlastní letecké techniky z těchto možností zabezpečení letiště k uskutečnění manévřů leteckých svazků a útvarů:

- ovládnutí letišť protivníka a jejich obnova,
- prodloužení získaných letišť na požadované rozměry,
- využívání vhodných úseků dálnic,
- výstavba nových polních letišť.

Vzhledem k tomu, že frontové letectvo působí jako součást frontu ve prospěch jeho pozemních vojsk, vyplývá z toho povinnost pro vševojskové svazy a svazky. Jejich úkolem bude rozhodnými údery podle předem stanoveného plánu ovládnout letiště protivníka. Při kalkulaci potřeb letištní sítě na území protivníka v průběhu operace se předpokládá, že až 30 % potřeby letišť bude uhrazeno ovládnutím letišť ustupujícího nepřítel a po malých stavebních úpravách bude možné je využít k manévru vlastního letectva.

Pro moderní typy letounů jsou požadavky — neuvažujeme-li letiště pro zkrácený vzlet a přistání — velmi přísné na parametry co do velikosti letištní plochy, její únosnosti, čistoty povrchu a volnosti vzletových sektorů a bezpečnostních pásem.

Podle rozměrů dělíme letiště na třídy:

- I. třída: délka vzletové a přistávací dráhy nad 2500 m,
- II. třída: s délkou vzletové a přistávací dráhy 1800—2000 m,
- III. třída: s délkou vzletové a přistávací dráhy 1200—1800 m.

Podle charakteru a rozměrů dávají předpoklad využití bez stavebních úprav (prodloužení) celoročního provozu všechna letiště I. třídy a většina letišť II. třídy. Zanedbatelná nejsou ani bývalá letiště vojenská a dnes využívaná sportovními organizacemi. Tyto letištní plochy je možné po úpravě využívat pro potřeby vojenského letectva.

V bojové činnosti nelze ovšem počítat s tím, že by nepřítel zanechal letištní plochy v takovém stavu, že by byly provozuschopné hned po ovládnutí. Naopak musíme předpokládat, že letištní plochy budou různě poškozené jednak vlastní bojovou činností a jednak různými destruktivními pracemi protivníka

při jeho ústupu. Konstrukční uspořádání letištních vozovek, odvodňovacích zařízení, kabelových podchodů apod. skýtají přímo ideální podmínky k uložení trhavých náloží včetně jaderných min. Je nutné počítat i s tím, že používáním jaderných náloží by se možnosti ničení letištních ploch podstatně zvýšily.

Z uvedených a mnoha dalších důvodů nelze předpokládat, že se podaří značnou část letišť získat pro potřeby vlastního letectva. Z hlediska uspořádání letištní sítě vzhledem k velkým politickoekonomickým centrům na pravděpodobném operačním směru můžeme usuzovat, že by tento směr byl oblastí silně bráněnou. Zejména nelze počítat, že by zanechal nepřítel nepoškozená letiště I. a II. třídy.

Nemůžeme vyloučit i získávání letišť III. třídy pro vlastní letectvo. Jsou to zpravidla letiště vybudovaná před druhou světovou válkou a proto můžeme uvažovat o jejich prodloužení na požadovanou délku; kromě toho mnohá tato letiště v míru používaná pro potřeby sportovních leteckých organizací, mohou být se zahájením bojové činnosti přebudována na letiště větších rozměrů a využívána k provozu letectva nepřítel. Tyto letištní plochy nebudou tak snadno zničitelné nepřitelem před opuštěním jejich zařízení a proto je nelze opomenout při získávání letištních ploch.

Tato letiště, zpravidla s délkou vzletové a přistávací dráhy okolo 1200 m jsou bezprostředně použitelná k přistávání vlastního dopravního výsadečného letectva, jak uvádí přehled požadavků na letiště pro soudobé dopravní a výsadečkové letouny.

Požadavky na letiště pro dopravní výsadečkové letouny

Charakteristika	Letouny			
	An-8	An-10	An-12	Il-14
Šířka letiště (m)	100	100	100	100
Délka letiště (m)	800	800	800	800

Po splnění úlohy pro dopravní výsadečkové letectvo dokončením úprav se připraví letiště pro použití bojových letounů.

Avšak i tato letiště bude nepřítel bránit a vytvoří předpoklady k jejich zničení před příchodem vlastních vojsk. Proto je nutné plánovat současně s jejich ovládnutím i činnost k uvedení jich do provozu, opatření k zahájení provozu a vytvořit podmínky pro práce nutné k rozšíření letiště, předpokládáme-li využití pro letištní manévry.

ZAŘÍZENÍ LETIŠŤ, JEJICH FUNKCE A VÝZNAM PRO ZABEZPEČENÍ PROVOZU.

Letectvo, jako druh vojska, potřebuje ke své činnosti speciálně upravená místa v terénu, aby z nich mohlo uskutečňovat vzlety ke splnění daných úkolů a přistání po splnění úkolů. Tyto letecké základny — letiště musí umožňovat ošetřování letecké techniky, její doplňování materiálními prostředky a část sociálně hospodářskou, nutnou k zabezpečení života na daném letišti.

Letištní síť v dostatečné hustotě a na rozhodujících směrech je první předpoklad rozmístění leteckých útvarů, abychom při požadovaném rozptýlení do-

sáhli co největší zasazení leteckých sil k podpoře a ochraně pozemních vojsk a ochraně důležitých objektů.

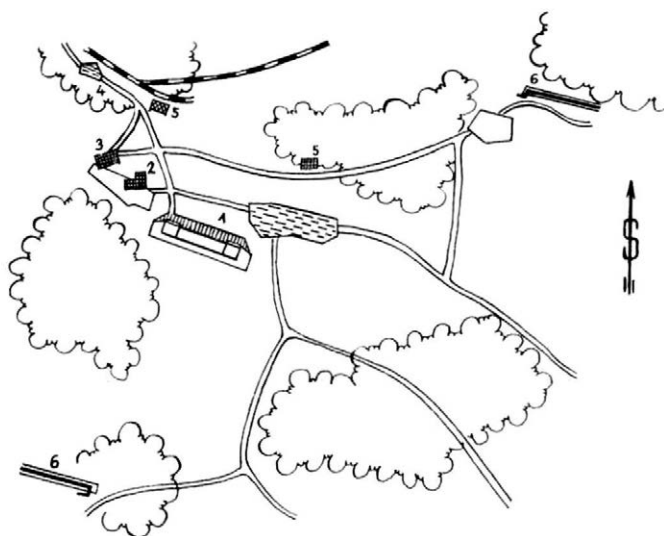
Základním objektem je letištní pás s provozně technickou částí letiště. V dostatečné vzdálenosti jsou sklady munice a sklad leteckých pohonných hmot, které spolu se sociálně hospodářskými objekty (kasárna a sídliště) tvoří komplex zařízení letiště.

Velmi vážnou složkou ochrany proti jadernému napadení je rozptýl letecké techniky, který uskutečňujeme tím, že v relativní blízkosti letištního pásu a provozně technické části letiště budujeme zpravidla dvě záložní letiště s uměle zpevněnou vzletovou a přistávací dráhou, tzv. startovky.

Jejich vzdálenost od hlavního objektu je dána požadavky ochrany proti ZHN, konfigurací terénu a leteckotechnickými požadavky. Tato záložní letiště bývají zpravidla ve vzdálenosti 8 až 28 km od operačního letiště.

Nejdůležitějším objektem z hlediska zachování provozuschopnosti letiště pro vlastní letectvo je nepoškozený letištní pás operačního letiště. Proto i vlastní bojová činnost musí být plánována a vedena tak, aby zejména letištní pás nebyl touto činností zničen nebo vážně poškozen.

LETIŠTNÍ OBJEKTY A JEJICH ROZMÍSTĚNÍ **V TERÉNU**

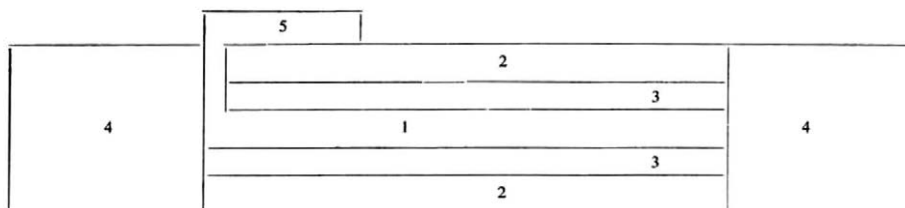


- Legenda:** 1 - letištní pás a provozně technická část
2 - kasárna
3 - ubytovny
4 - muniční sklad
5 - sklady leteckých pohonných hmot
6 - záložní letiště - startovky

V bojové činnosti bude nutné rychlým úderem zničit bránící se jednotky nepřítele a bez dlouhého zdržování ničením dílčích ohnisek odporu proniknout na odvrácený okraj letiště a přístupy k němu. Tento úkol mohou splnit výhodně tankové jednotky, které svým urychleným postupem zničí nepřítele bránícího se na přístupových směrech, rychle proniknou prostorem letiště, ničí zbytky jednotek nepřítele, případně i jeho techniku. Tím bude znemožněno nepříteli zahájit destrukční práce. To však vyžaduje, aby za tankovými jednotkami postupovaly jednotky, které dokončí zničení zbytků nepřítele, desadjustují nálože a zabrání diverzním skupinám v jejich činnosti.

K zahájení provozu vlastních leteckých pozemních sledů je výhodné zachovat neporušené provozně technické části letiště, z hlediska provozuschopnosti letiště to však není nutné. Proto vlastní jednotky při ovládnutí letiště vedou houževnatý boj s jednotkami nepřítele především tak, aby jim zabránily v přístupu k letištnímu pásu, případně k zanechané technice.

Při boji o letiště je důležité, aby nedošlo k poškození letištního pásu vlastní bojovou činností a proto je nutné respektovat technické možnosti tohoto pásu. Přitom nejde jen o to, aby se zabránilo poškození vlastní zpevněné dráhy (startovky), ale i dalších částí, k čemuž může dojít v důsledku neznalosti, např. vybudování okopů při zajištění letiště apod. To vyžaduje vydat zvláštní pokyny jednotkám určeným k ovládnutí letiště, nebo zařadit do jejich sestavy odborníky letištně technického zabezpečení.



Letištní pás startovky se skládá z těchto částí:

- 1 — zpevněná dráha (startovka),
- 2 — boční ochranný pás,
- 3 — zhutněný terén,
- 4 — předpolí,
- 5 — stanoviště letounů.

Základní charakteristiky letištního pásu

Údaje	Letištní pás (m)		
	I. stupně	II. stupně	III. stupně
Délka dráhy s umělým povrchem	2500	2000	1800
Délka předpolí	200	200	100—200
Šířka umělé dráhy (startovky)	25	20	20
Šířka zpevněných bočních pásů	17,5	12,5	12,5
Šířka stanoviště letounů	45	25	20

K poškození letištního pásu může dojít výhradně bojovou činností, přesun techniky přes letištní pás jej nemůže poškodit. Proto není nutné zvlášť se vyhýbat provozu přes ochranný pás, pokud na něm nebudou pásová vozidla otáčet ap., při čemž by mohlo dojít k částečnému poškození.

Ostatní objekty, jako jsou sklady, kasárna ap. nejsou objekty bezpodmínečně nutné k provozu, avšak je výhodné předejít jejich zničení, neboť tak se usnadní provoz vlastních jednotek na letišti. Zejména muniční sklad, který dokud nebude ovládnut, bude zdrojem nebezpečí, stejně jako sklad leteckých pohonných hmot.

Zvláštní význam však mají záložní letiště, která umožní v dalším provozu rozptýlit vlastní letecké techniky, případně při poškození hlavního letištního pásu umožní přistávání a starty do doby, než bude uveden do provozu. I když vzhledem ke vzdálenostem záložních letišť jejich ovládnutí nebude úkolem stejného předsunutého odřadu, přesto je nutné znát jejich význam z hlediska dalšího leteckého provozu.

V některých případech však budou záložní letiště na směru postupu vlastních jednotek. V takových případech je nutné ovládnout letiště obdobně, jako by šlo o operační letiště, zabránit jeho poškození a zabezpečit jeho ochranu do přechodu dalších jednotek, avšak bez časového zdržení v plnění úkolu ovládnout operační letiště.

ZPŮSOBY OVLÁDNUTÍ NEPŘÁTELSKÝCH LETIŠŤ POZEMNÍMI VOJSKY

Při ovládnutí letiště je rozhodující, zda předpokládáme ovládnout je pouze s cílem znemožnit nepříteli leteckou činnost a zničit jeho techniku na letišti, či zda předpokládáme uvést je do provozu k využití při letištním manévru vlastních leteckých útvarů.

V prvním případě, tj. k vyřazení letiště je vhodnější využít jiné prostředky, zejména údery letectva, případně raketového vojska.

Z hlediska bojové činnosti pozemních vojsk je závažným úkolem ovládnout letiště tak, aby po relativně malých úpravách mohlo být uvedeno do provozu. Plnit tento náročný úkol je jeden ze závažných problémů pozemních vojsk, neboť letectvo nepřítele při přiblížení fronty uskutečňuje včas letištní manévry, aby předešlo ohrožení vlastní techniky. Proto s ovládnutím letiště v neporušeném stavu v důsledku postupu vlastních vojsk můžeme počítat výjimečně. Rozhodující úlohu sehrají v tomto překvapivé údery vzdušných výsadků a rychle pronikajících předsunutých odřadů, odtrhujících se od vlastních sil a pronikajících urychleně do sestavy nepřítele.

Ovládnutí letiště silami předsunutého odřadu v součinnosti se vzdušným výsadkem je jeden z nejúčinnějších způsobů ovládnutí letiště při zachování jeho provozuschopnosti. Vzdušný výsadek dobývá letiště některým ze čtyř základních způsobů:

- vysazením přímo na letišti, což umožňuje nepříteli překvapit a možnost získat letiště v provozuschopném stavu (s touto variantou však nepřítel nejvíce počítá);

- vysazením mimo letiště, ale v jeho blízkosti;

- vysazením výsadku na větší vzdálenosti od letiště, při tomto způsobu ztrácí se možnost překvapení, nepřítel má možnost nejen přehradit předpokládané směry činnosti výsadku, ale dokonce může zesílit obranu jednotlivých důležitých objektů letiště;

- anebo kombinací uvedených způsobů.

Složení vzdušného výsadku bude záviset na úkolu a na síle nepřátelských jednotek umístěných na letišti nebo v jeho bezprostřední blízkosti. Svou úlohu bude hrát i doba předpokládaného střetnutí s předsunutým odřadem. Složení výsadku dále ovlivní i terénní podmínky nepřátelského letiště a ráz přilehlého terénu. Delší dobu je možné bránit letiště, která jsou umístěná v lesních masívech, než letiště v rovinatém a přehledném terénu. Tyto okolnosti jsou zejména důležité ke stanovení doby, kdy má dojít ke spojení s předsunutým odřadem.

K ovládnutí letiště budeme využívat vzdušný výsadek v síle výsadkového praporu až výsadkové brigády a k ovládnutí menších letištních zařízení výsadky o menší síle. Z toho pak zpětně budou vyplývat i časové možnosti výsadku, po kterou dobu bude schopen vést samostatně boj, čímž bude určena doba setkání s jednotkami předsunutých odřadů.

Doba k vysazení výsadku je určena jednak plánem operace, jednak vývojem celkové situace. Denní doba pro vysazení výsadku není rozhodující. Ke snížení zranitelnosti výsadku na odletových plochách a při přeletu, plánuje se většinou tato činnost na noc a vysazení na rozednění. To umožní výsadku využít výhod denní doby k ovládnutí letištních objektů, dále to umožní včasný a skrytý přesun předsunutých odřadů.

V některých případech je výhodné vysazovat vzdušné výsadky k boji o letiště pod ochranou tmy, zejména jde-li o letiště se speciálním denním provozem. Vzhledem k tomu, že je nutné pro vysazení dodržet zásadu, aby vysazení bylo uskutečněno mimo hlavní provoz letiště, v mnohých případech bude nutné vysazovat vzdušné výsadky před setměním. V tomto případě může dojít ke spojení výsadku s předsunutým odřadem v kterémkoliv denní době.

Použití taktických vzdušných výsadků závisí do značné míry na jejich časových možnostech v závislosti na vývinu situace na frontě. Příprava k použití taktického vzdušného výsadku v síle motostřeleckého praporu (podle stupně předběžných příprav) trvá 6 až 12 hodin, výsadku v hodnotě roty 5 i více hodin. Tato doba je ovlivněna přípravou letu a jednotky, určené jako vzdušný výsadek, dále plánováním použití výsadku ve štábu armády a divize. Je příliš dlouhá a neumožňuje využít taktický vzdušný výsadek v průběhu vedení boje, nebyla-li tato činnost dostatečně dlouho předem plánovaná.

Vydeme-li z předpokladu, že je třeba zmocnit se objektu v hloubce 50 km, pak příprava vzdušného výsadku trvá 5 hodin přípravy a k tomu je nutné připočítat další dobu, potřebnou na vlastní přesun do prostoru vysazení a zahájení boje k ovládnutí objektu. Za tu dobu, použijeme-li jako předsunutý odřad pluk druhého sledu, postupující 15—20 km za jednotkami prvního sledu, je schopen tuto vzdálenost překonat za jednu hodinu. K překonání 50 km (vzdálenost k objektu) při tempu postupu 8—12 km/h. je nutné počítat dalších 4—6 hodin, celkem tedy je schopen PO ovládnout objekt za 5 až 7 hodin.

Srovnáme-li tuto časovou kalkulaci s možností taktického vzdušného výsadku, pak vidíme, že současná organizace jejich použití neumožňuje v běžných případech podstatné časové zvýhodnění vezme-li v úvahu, že výsadek v síle roty je schopen zásahu do pěti hodin, nepočítaje v to dobu vlastního přesunu a ovládnutí určeného objektu. To však nevylučuje, aby i přes nepodstatnou časovou výhodu byly taktické vzdušné výsadky používány. Je třeba vzít v úvahu jeden z důležitých činitelů, kterým je překvapení, což bude hrát podstatnou úlohu při ovládnutí provozuschopného letiště.

Aby mohly být možnosti taktického vzdušného výsadku plně využity, zejména v souladu s vývojem situace na frontě, je nutné podstatně zkrátit dobu jeho

přípravy. To můžeme dosáhnout, bude-li činnost vzdušného výsadku předem plánována. Avšak takto připravovaná činnost má řadu nevýhod, především v tom, že velitel svazku má k dispozici vzdušné přepravní prostředky, které jsou vázány na vývoj určité situace, i když ve variantách. Současně jsou vázány síly motostřeleckých útvarů, které jsou připraveny k použití jako vzdušný výsadek.

I když příprava variant použití taktického vzdušného výsadku je řešením jak využít možnosti vzdušných výsadků, přesto vývoj situace na frontě bude podléhat nepředvídaným vlivům a proto bude žádoucí včas reagovat na změny v situaci. Realizovat tento záměr znamená další nároky na zkrácení doby přípravy výsadku k letu.

K získání času a tím zvýšení schopnosti manévru taktických vzdušných výsadků by přispělo vytvořit vrtulníkové jednotky divize k plnění úkolů taktických vzdušných výsadků a současně organizovat u motostřelecké divize výsadkovou rotu. Tímto řešením by se podstatně zvýšila operativnost používání taktických vzdušných výsadků v rámci divize, zvýšily by se její bojové možnosti i bojové možnosti předsunutých odřadů a hlavně by vzrostlo tempo postupu PO a tím i tempo postupu divize. I když není cílem poukázat na další výhody z této organizace plynoucí, je nutné uvést, že organizace takové mobilní jednotky v rámci svazku by vedla ke zvýšení palebné a úderné síly svazku.

Dalším způsobem ovládnutí letišť bude jejich ovládnutí pozemními vojsky. Poněvadž nepřítel před opuštěním letiště bude se snažit zničit jeho zařízení a tak zmařit jeho použití našimi vojsky, je nutné mu v tom překvapivou činností zabránit. Nepřítel bude letiště opouštět podle plánu, zpravidla při přiblížení se linie fronty na 150 až 100 km a proto mohou ovládnout letiště předsunuté odřady svazků, které vytvořily klíny v sestavě nepřítel a pronikají po prolomení obrany nepřítel vpřed bez ohledu na postup ostatních svazků. Tyto klíny do sestavy nepřítel jsou schopny vytvořit především tankové divize. Proto jejich předsunuté odřady mají nejlepší možnost proniknout k letišťům ještě před jejich opuštěním a zmocňovat se jich v neporušeném stavu, v některých případech dokonce ničit nepřátelskou leteckou techniku na letišťích a zmocňovat se v neporušeném stavu zařízení, nutných k zabezpečení leteckého provozu.

Není vyloučeno, že k ovládnutí letišť mohou být určeny i hlavní síly. Tento případ však nebude typický, neboť půjde zpravidla o letiště již opuštěné, na kterém nepřítel dostatečně s předstihem provedl destrukční práce (měl-li zájem o jeho zničení). Přesto je nutné, aby i jednotky hlavních sil svazků měly základní představu o zařízení na letišti, aby bojovou činností, případně pouhým přesunem třeba druhých sledů, nedošlo k dalšímu poškození v případech, kdy velení letecké armády má o letišti zájem, i když nebylo zahrnuto do úkolů pozemních vojsk jeho ovládnutí.

POZEMNÍ TECHNICKÉ SLEDY LETECTVA, JEJICH ÚKOLY A MOŽNOSTI

I když bojová činnost vlastních vojsk bude předem sladěna a uskutečňována s největším možným překvapením, nelze předpokládat, že by ovládnutá nepřátelská letiště byla bez jakéhokoli porušení. To budou případy pouze ojedinělé, kdy bude možné využít letiště nepřítel k manévru vlastního leteckého útvaru nebo jednotky bez oprav. K budování letišť za bojové situace v útočné

či obranné operaci, má letecká armáda k dispozici speciální útvary podléhající přímo náčelníku týlu letecké armády; jsou to letištní stavební prapory.

Jejich úkolem je:

- stavět nová polní letiště,
- rozšiřovat a opravovat letiště současná a letištní objekty,
- budovat komunikační síť na jednotlivých letištích.

Proto je nutné na každé letiště, které má být ovládnuto, plánovat zasazení alespoň jedné letecké stavební roty. Skutečnou potřebu stavebních praporů můžeme zjistit až po průzkumu na ovládnutém letišti.

Rychlost obnovy ovládnutých letišť je v první řadě závislá na rychlosti přesunu leteckých stavebních jednotek a útvarů do prostoru letiště a na pracovní kapacitě strojního vybavení těchto speciálních leteckých útvarů a jednotek. Ovšem podstatnou úlohu bude rovněž hrát stupeň poškození vzletové a přistávací dráhy.

Současná organizace leteckých stavebních praporů zabezpečuje problémy obnovy ovládnutých letišť, jakož i budování nových polních letišť. Útvar je členěn na ženijní stavební roty, z nichž každá má veškeré ženijní a stavební stroje, dopravní prostředky, jakož i vycvičený personál pro pomocné stavební práce.

Aby na ovládnutém letišti se mohla zahájit činnost co nejdříve, nebo aby mohlo být letiště vybudováno v co nejkratším čase, je nutné, aby letecké stavební jednotky, popř. útvary, dorazily k místu plnění úkolů v nejkratším čase. Proto je musíme začleňovat do sestavy prvosledových svazků pozemních vojsk. Současně však musíme mít na zřeteli, že jejich vybavení nedává možnost ochrany proti jakémukoliv napadení a z hlediska pozemních vojsk uvážit, že tyto stavební jednotky jsou značně nepohyblivé, neboť průměrná pochodová rychlost za přesunu i na poměrně dobrých komunikacích je pouze 15–20 km/h. Tento speciální útvar bude potřebovat ochranu nejen na přesunu, ale při vlastních pracích.

Letecké stavební prapory se začleňují do pochodového proudu vševojskového svazku, kterému je uloženo rozhodným úderem ovládnout letiště protivníka. Podle současných rozporů se letecký stavební prapor začleňuje za tyl vševojskového svazku, což znamená, že postupuje 30–50 km od čáry dotyku. Realizovat tento současný požadavek znamená, že letecký stavební prapor je schopen dosáhnout prostoru letiště značně opožděně. Pro kalkulaci doby dosažení letiště je nutné brát v úvahu nejen pouhou vzdálenost k letišti, ale i tu okolnost, že před ním je celá sestava svazku, kterou by bylo nutné překonat. To vše nebude reálné, neboť prvosledové útvary nadále povedou bojovou činnost. Proto musíme předpokládat, že celá sestava překoná vzdálenost 30 až 50 km za dobu 8 až 14 hodin. To je reálný čas, ve kterém může letecký stavební prapor dorazit na staveniště po ovládnutí letiště.

Avšak tyto časové možnosti leteckého stavebního praporu jsou neuspokojivé, zejména ovládl-li letiště předsunutý odřad v dostatečném časovém předstihu před hlavními silami. Proto je nutné hledat možnosti lepšího začlenění leteckého stavebního praporu do sestavy svazku. Jsou tyto možnosti:

- začlenit letecký stavební prapor blíže než je jeho tyl; tato možnost je reálná, avšak důsledky, vyplývající ze začlenění, by byly obtížně řešitelné, kdyby bylo nutné zasazovat jednotky postupující za prvním sledem,
- vyčlenit pro postup leteckých jednotek samostatnou pochodovou osu, po které by se po celou dobu pohybovaly. Vzdálenost by bylo možné volit na úrovni

týlu svazku, avšak po ovládnutí letiště bylo by možné je zasadit urychleně. V tomto případě vzdálenost 30—50 km by byly schopny jednotky překonat za dobu podstatně kratší, neboť by nebyly vázány na postup vojsk před jejich pochodovým proudem,

— k obnově letiště, které ovládl předsunutý odřad, vyčleňovat leteckou stavební rotu, postupující po ose předsunutého odřadu. V tomto případě by postup roty nebyl vázán na postup vojsk před jejich sestavou a rota by mohla dosáhnout letiště bezprostředně po jeho ovládnutí. Složitým problémem však zůstává v tomto případě otázka ochrany a obrany letecké stavební jednotky v době přesunu a zahájení obnovovacích prací. Je obtížné tuto ochranu a obranu řešit silami PO, proto se vyčleňuje jednotka druhosledového útvaru. Avšak ne vždy bude výhodné takto začleňovat leteckou stavební jednotku, zejména, bude-li PO postupovat na směru odlišném od postupu hlavních sil.

Aby letecké stavební jednotky splnily časově své úkoly, je nutné budoucí staveniště prozkoumat a na základě průzkumu vypracovat polní projektovou dokumentaci. Tyto úkoly plní speciální skupiny projekčního průzkumu a je nutné, aby na letiště, určené k obnově, dorazily o 4—6 hodin dříve před příchodem hlavních sil stavební jednotky. Proto se začleňují do sestavy svazku.

Dosud platný názor začleňovat tyto průzkumné skupiny v blízkosti VS má nevýhodu v tom, že jeho postup nemusí odpovídat nejvhodnějšímu směru postupu k letišti. Proto je výhodné začleňovat je za TVS pluku, který má za úkol ovládnout letiště, bude účelné začlenit tuto skupinu do jeho sestavy.

Složení skupiny bude záviset na předpokládaném rozsahu obnovovacích prací a vojenskoodborné vyspělosti osob. Jako variantu složení skupiny můžeme předpokládat skupinu v počtu 5—7 osob s jedním až dvěma dopravními prostředky.

Kromě vytvoření podmínek na letišti pro bezpečné přistání vybudováním nebo obnovením vzletové a přistávací dráhy, je nutné přistání letectva zabezpečit z hlediska materiálně technického zabezpečení a pozemního zabezpečení navigace. Za tím účelem je každý letecký pluk zabezpečován leteckým praporem po stránce materiálně technické a praporem pozemního zabezpečení navigace. Budeme-li po ovládnutí letiště přisunovat zásoby a odsunovat raněné, pak z obou zabezpečujících útvarů stačí vyčlenit provozní skupiny, schopné zabezpečit letecký pluk krátkodobě po všech stránkách.

Tyto provozní skupiny se budou přesunovat tak, aby dorazily na letiště 2—3 hodiny před skončením obnovovacích prací, tj., aby mohly zabezpečit přijetí letectva. Jejich prostředky jsou mobilní a tvoří skupiny u leteckého praporu v počtu cca 30 vozidel, u praporu pozemního zabezpečení navigace cca 10 vozidel.

Jeden ze závažných úkolů, který budou plnit předsunuté odřady, bude ovládnutí nepřátelských letišť. Vzhledem k tomu, že jde o problematiku značně složitou, při které je třeba plánovat nejen vlastní bojovou činnost předsunutého odřadu a jeho všestranné zabezpečení, ale současně i řešit otázky součinnosti především s pozemními technickými sledy letectva, dále brát v úvahu pravděpodobnou činnost nepřítele na jednotlivých letištích a přístupech k nim, je nutné tuto problematiku znát a při plánování z ní vycházet.

Proto jsem v článku poukázal na některé současné problémy. Vzhledem k tomu, že problematika není zejména v otázkách součinnosti s útvary letectva podrobně procvičována a nejsou z ní zkušenosti dostatečně zevšeobecněny, může být tento článek vodítkem zejména při teoretické přípravě na cvičení.