

K NĚKTERÝM OTÁZKÁM OCHRANY A OBRANY LETIŠŤ

Význam letectva v soudobé válce plně potvrdil jak průběh 2. světové války, tak i lokálních válek posledních tří desetiletí. **Ovládnutí vzdušného prostoru — vybojování nadvlády ve vzduchu** má dnes především operační a strategický význam. Vybojování vlády ve vzduchu dosahujeme zničením letectva nepřítele, proto od samotného zahájení války použijeme všech prostředků, forem a způsobů, které zabezpečují dosažení tohoto cíle. Jedním z nejúčinnějších způsobů je ničení letectva na zemi — na letištích. Dnešní letiště s pevnými (betonovými, asfaltobetonovými, kovovými) vzletovými, přistávacími a pojezdovými dráhami o délce 2—4 km s vybudovanými prostory pro rozmístění letounů, provozními objekty, objekty pro zabezpečovací techniku a sklady představují velký plošný stacionární cíl o rozměrech 300—600 ha. Na letištích je soustředěna drahá letecká technika, přímo na letištích nebo v jejich blízkosti jsou rozmístěny osádky letounů, technický a zabezpečující personál, orgány velení a řízení letectvého provozu.

Zádné letiště nemůžeme dnes při současných prostředcích průzkumu utajit, proto k ničení sil, prostředků a objektů na letištích bude použito nejruznějších prostředků. V jaderné válce především jaderných zbraní, v bezjaderném období války úderů letectva, výsadkových jednotek, diverzních skupin a v případě rychlého pronikání pozemních vojsk do hloubky obrany i tankových a obrněných útvarů a jednotek. Každý úspěšný úder na ob-

sazené letiště znamená nenahraditelné ztráty na osádkách, technickém personálu, letounech, pozemní zabezpečovací technice a na materiálních prostředcích. Tato nenahraditelnost ztrát je dána tím, že vyvíjet všestranně připraveného pilota na moderní letouny — pilota 1. nebo 2. třídy, připravit letecké techniky a jiné pozemní specialisty trvá několik let. Náročná, složitá a drahá je výroba letounů i prostředků velení a řízení leteckého provozu.

Znemožnit činnost letectva můžeme i tím, že vyřadíme vzletové a přistávací dráhy a plochy, nebo je zaminujeme časovými pumami. Krátkodobě a v kritických obdobích operací můžeme činnost letectva znemožnit blokováním letišť.

To jsou hlavní důvody k tomu, abychom otázkám ochrany a obrany letišť věnovali zvláštní pozornost. Pod pojmem **ochrana a obrana letišť** chápeme souhrn opatření, která znemožní nebo ztíží nepříteli získat údaje o přesném rozmístění objektů na letišti, zabezpečí včasné odražení nebo zničení prostředků vzdušného napadení, likvidaci vzdušného výsadku, diverzních skupin nebo pozemních vojsk. Každé letiště musíme dnes budovat a připravovat tak, aby bylo odolné proti účinkům zbraní hromadného ničení i klasických prostředků ničení. **Cílem všech těchto opatření je zabezpečit životaschopnost letectva a tím jeho bojovou použitelnost.**

Opatření ochrany a obrany letišť můžeme rozdělit do dvou skupin, a to na pasivní a aktivní.

Pasivní zahrnují opatření, která nepříteli znemožní nebo ztíží získat o letištích, leteckých útvarech a objektech na nich přesné zprávy a při úderu nebo útoku na letiště nepříteli dezorientují. Dále to jsou všechna opatření, která i při úderu na letiště vytvářejí předpoklady k tomu, aby vlastní ztráty byly minimální.

K aktivním opatřením patří především obrana letišť proti pozemnímu i vzdušnému napadení.

Opatření proti získání zpravodajských údajů o letištích spočívají především v zabránění nepřátelským prostředkům průzkumu všeho druhu získat zprávy o přesném rozmístění jednotlivých prvků na letišti. Základním opatřením z tohoto hlediska je znemožnit vizuální pozorování letiště ze země a zabránit proniknutí nepovolaných osob do prostoru letiště. K zabránění pozorování letiště, identifikaci objektů na něm a zvláště činnosti na něm je třeba využít především přírodních podmínek již proto, že jsou nejméně nákladné a splňují účel. Oplocení letišť neprůhlednými materiály, pokud mají požadovanou trvanlivost, je výhodné z hlediska nákladů stavět tam, kde je to nutné. Pozorovat letiště a provoz na něm je při použití technických prostředků možné i z větších vzdáleností — několika kilometrů i desítek kilometrů z dominant v okolí letiště. Přesné údaje o letištích lze získat prostředky kosmického a vzdušného průzkumu. Proto nabývá na významu maskování letišť a výstavba klamných objektů na nich. Protože letiště jako takové nemůžeme od okamžiku zahájení provozu na něm utajit, půjde o to maskovat jednotlivé životně důležité prvky na letišti a budovat klamné objekty. Praxe potvrdila, že můžeme účinně zamaskovat i takové objekty jako je vzletová a přistávací dráha, a zřídíme-li v její blízkosti klamnou, můžeme dosáhnout stanoveného cíle. Hlavním cílem maskování letišť je znemožnit přesnou identifikaci skutečných objektů na letišti a vytvořit takovou klamnou situaci, aby nepřítel každý zásah proti letišti ze vzduchu či ze země vedl proti klamným objektům.

Proti vzdušnému průzkumu letišť používáme všech aktivních prostředků PVO v rámci protivzdušné obrany vojsk a objektů v celém pásmu frontu a pokud prostředky vzdušného průzkumu pronikly do prostoru letiště i aktivních prostředků PVO letišť.

Použití aktivních prostředků PVO určených k obraně letišť, je-li zjevné, že nepřítel vede průzkum letiště, musí být obezřetné. Jde zejména o to, abychom nepro-

zradili celý systém protivzdušné obrany letiště, což samo o sobě může být cílem vzdušného průzkumu, zvláště průzkumu přímého těsně před úderem na letiště. V některých situacích je dokonce výhodnější prostředky PVO letišť vůbec proti jednotlivým průzkumným prostředkům nepoužít, a to zejména tehdy, jsou-li klamná a maskovací opatření dokonale a je-li pravděpodobnost zničení průzkumného prostředku z jakýchkoliv důvodů malá. Také zásah stíhacích letounů proti nepřátelským vzdušným průzkumným prostředkům, pokud již pronikly do prostoru letišť, není vhodné uskutečňovat ze strachu z těch letišť, nad kterými se průzkumné prostředky právě nacházejí.

Pozemní obranu letišť budujeme především k odrazení útoku diverzních skupin a výsadkových jednotek, které byly vysazeny v určité vzdálenosti od letiště a mají úkol letiště obsadit nebo které byly vysazeny přímo na letiště, i k odrazení pozemních vojsk, zvláště tankových a obrněných jednotek, které pronikly do prostoru letiště. Pozemní obrana letiště musí být celokruhová, protipěchotní a protitanková. Kromě obrany letiště jako celku musíme bránit i jednotlivé objekty na letišti, zejména prostory rozmístění osádek letounů, technického a zabezpečujícího personálu, prostory rozmístění letounů, velitelská stanoviště, sklady materiálu, zejména leteckých pohonných hmot a letecké munice.

Jak jsem již uvedl, objekt letiště je rozsáhlý. Jeho celokruhovou obranu je nutné budovat v takové vzdálenosti, aby nepřítel nemohl účinnou palbou lehkých a středních zbraní ničit objekty na letišti, tedy ve vzdálenosti asi 1000—1500 m od krajů letiště. Tuto obranu zpravidla budujeme formou ohnisek odporu družstev a čet. Podle velikosti a významu letiště i s přihlédnutím k terénu v prostoru letiště u každého letiště budujeme 8—15 tankových ohnisek odporu. Pro bezprostřední obranu objektů na letišti je třeba mít dalších 15—25 stanovišť lehkého nebo středního typu. Tento systém pozemní obrany letišť doplňujeme protipěchotními a protitankovými minovými poli a zátarasy. Již z počtu uvedených objektů vyplývá, že nemohou být trvale a plnohodnotně obsazeny vojáky leteckých pluků a zabezpečujícími útvary. Proto ohniska odporu obsazujeme minimálním počtem osob a obranu letišť v plném rozsahu zaujímáme na signál před bezprostředním ohrožením jeho napadení.

Nepřítel může na letiště útočit na jednom nebo několika výhodných směrech.

Proto ani plná celokruhová obrana letišť nezajišťuje vždy odrazení pozemního nepřítele. Proto musíme na každém letišti vyčlenit dostatečně silnou pohyblivou zálohu, která je určena k zásahu na nejohroženější směry a prostory. Tato pohyblivá záloha v síle nejméně zesílené rotý musí být vysoce mobilní. Je výhodné, aby byla na obrněných transportérech a vybavena především protitankovými zbraněmi.

Přes všechna tato opatření však nemůžeme říci, že obrana letiště proti napadení ze země je plně zabezpečena. Proto je nezbytné, aby obranu letiště zabezpečovaly útvary a jednotky pozemního vojska, které jsou rozmístěny, byť krátkodobě, v blízkosti letišť. Při volbě prostorů soustředění motostřeleckých a tankových svazků, útvarů a jednotek je třeba tyto prostory volit v blízkosti letišť a z hlediska obrany letišť na nejohroženějších směrech. Již s příchodem svazků, útvarů a jednotek pozemních vojsk do těchto prostorů je třeba, aby velitelé leteckých pluků se dohodli s veliteli motostřeleckých nebo tankových svazků, útvarů a jednotek o zabezpečení obrany letiště. Z rozmístění frontového letectva na letištích ve vzdálenosti 50 až 200 km od čáry dotyku vyplývá, že takovouto obranu letišť mohou uskutečňovat zpravidla vševojskové svazky a útvary armády druhého sledu nebo záložní svazky a útvary frontu. V některých případech mohou tento úkol plnit i protivzdušné zálohy, svazky a útvary, které se v týlu doplňují a obnovují svoji bojeschopnost nebo se v týlu nově vytvářejí, bojově stmelují a cvičí.

Útvary a jednotky vojskového letectva rozmísťujeme zpravidla na letištích a přistávacích plochách ve vzdálenosti 20–50 km od čáry dotyku. Proto pro jejich obranu můžeme určit svazky druhého sledu prvosledových armád nebo zálohy těchto armád.

Při obraně letišť je podstatné to, aby letectví velitelé dovedli využít k obraně letišť možnosti pozemních vojsk a aby vševojskoví velitelé chápali nezbytnost obrany letišť a z tohoto pohledu iniciativně pomohli leteckým plukům a jednotkám.

Zpravidla nikdy nebude čas, abychom tuto otázku řešili na úrovni štábů letecké armády a vševojskové armády nebo dokonce frontu. Přímý dohovor velitele leteckého útvaru s velitelem vševojskové divize nebo pluku splní svůj účel. Takovýto dohovor se uskutečňuje na dobu, po kterou budou svazky a útvary pozemního vojska v blízkosti letišť, tedy do doby, než budou plnit jiný, pro ně prvořadější úkol.

Úkol obrany letišť mohou plnit v některých případech jen krátkodobě, třeba jen po několik hodin, v některých případech však podstatně déle, několik dní či týdnů. Záleží na určení, úkolech svazků a útvarů pozemních vojsk.

Tim však není vyloučeno ani to, že k obraně letišť nebudou trvale vyčleněny zvláštní jednotky pozemního vojska. To se bude týkat zejména letišť předsunutých, nepřátelských letišť obsazených vlastními vojsky, zvláště těch, která se podařilo obsadit v nepoškozeném stavu a se zásobami materiálních prostředků, nebo zvláště ohrožených letišť, např. na území nepřítele, kde není vyloučen útok na letiště silnými diverzními skupinami nebo speciálními výsady. Takovéto trvalé vyčlenění pozemních vojsk pro obranu letišť se uskutečňuje na základě rozhodnutí velitele frontu a podle plánu součinnosti mezi štábem frontu a štábem letecké armády.

Protivzdušná obrana letišť patří k nejdůležitějším opatřením z hlediska ochrany a obrany letišť. Úder na letiště ze vzduchu patří k základním způsobům boje o nadvládu ve vzduchu. Proti letištím může nepřítel použít jak taktických, tak operačně taktických raket, taktického letectva, řízených střel s plochou dráhou letu i kosmických prostředků. Všechny tyto prostředky mohou vést úderu na letiště jak klasickými, tak i prostředky hromadného ničení. Zabezpečení protivzdušné obrany letišť vyžaduje řadu opatření, která mají za cíl znemožnit přímý vzdušný průzkum letišť a odrazit úder na ně.

Hlavními objekty úderu zpravidla budou objekty, v nichž jsou ubytovány osádky letounů (pokud se nepříteli podaří je zjistit), i když zpravidla nebudou přímo na letišti, a letouny. Dále to budou všechny další objekty, a to prostředky protivzdušné obrany bránící letiště, sklady pohonných hmot a munice, vzletová a přistávací dráha, velitelské stanoviště, zabezpečovací prostředky atd. Pořadí ničení objektů na letištích bude záviset především na tom, jaké konkrétní údaje bude mít nepřítel k dispozici.

Protivzdušná obrana letišť je organizována jednak v rámci protivzdušné obrany frontu a protivzdušné obrany státu, jednak jako přímá obrana letišť. V rámci protivzdušné obrany frontu a státu patří letiště k nejdůležitějším bráněným objektům. Letiště, která nejsou rozmístěna v prostorech účinné působnosti protiletadlových raketových prostředků frontu a protivzdušné obrany státu, musí bránit především frontové stíhací letectvo a stíhací letectvo PVOS.

Přímou účinnou obranu letišť můžeme zabezpečit protiletadlovými raketovými prostředky středního a malého dosahu, které mohou doplňovat útvary a jednotky klasického malorázového nebo i středorázového protiletadlového dělostřelectva a palba ručních protiletadlových prostředků (raketových i klasických).

Vzhledem k tomu, že protiletadlových prostředků k zabezpečení protivzdušné obrany, které jsou organizačně začleněny do letištních praporů, nebude nikdy dostatek, musíme pro tento úkol využít i prostředků PVO frontu. Zde platí v podstatě stejné zásady, jako při určování mostostřeleckých (tankových) svazků, útvarů a jednotek k pozemní obraně letišť. Svazky, útvary a jednotky PVO pozemního vojska je třeba rozmísťovat tak, aby byly schopny plnit současně jak úkoly PVO pozemního vojska, tak i letišť. Pokud nebude možné rozmísťovat je přímo v prostorech letišť, musí kryt možné náletové směry, z nichž se předpokládá přílet prostředků vzdušného napadení a které jsou výhodné k vedení ztečí na letiště a objekty na nich. Kromě toho může mít front protiletadlové raketové útvary určené pouze k protivzdušné obraně letišť malého nebo středního dosahu. Tyto útvary se rozmísťují po jednotkách — po 2—3 bateriích v prostorech nejdůležitějších letišť.

Protivýsadkovou obranu letišť organizujeme v podstatě z prostředků, určených pro protivzdušnou obranu, a sil a prostředků, určených pro pozemní obranu letišť. Nepřátelský vzdušný výsadek může mít za úkol zničit letecké útvary, techniku a zařízení letišť tak, aby letiště byla nepoužitelná, nebo letiště obsadit a udržet je do příchodu nepřátelských pozemních vojsk v neporušeném stavu. Podle tohoto cíle použití nepřátelských výsadků, dále podle jeho složení, terénu a celkové situace může být vzdušný výsadek vysazen buď přímo na letiště nebo v jeho blízkosti.

Při vysazení nepřátelského výsadku na letiště musí protivýsadková obrana letišť zabezpečit zničení výsadku ještě před jeho vysazením nebo v době vysazování.

Proto musíme proti výsadku použít jak všech prostředků PVO, tak i maximum všech ostatních sil, určených k obraně letišť, zejména pohyblivé zálohy.

Při vysazení výsadku mimo letiště a mimo účinný dosah prostředků PVO obranu letišť organizujeme obdobně jako při pozemním napadení. Útvary a jednotky na letišti se v takovém případě podílejí na likvidaci výsadku společně s vševojskovými protivýsadkovými zálohami nebo teritoriálními útvary a jednotkami. Proto také vševojskové protivýsadkové zálohy a teritoriální jednotky musí mít stanoven úkol i pro protivýsadkovou obranu letišť.

Významným opatřením v ochraně a obraně letišť je jejich **zodolnění**, které spočívá v budování železobetonových úkrytů pro osoby, letouny, zabezpečující techniku a materiál. Využití těchto úkrytů je mnohoúčelové. Ztěžuje pozorování činnosti na letišti, chrání osoby, letouny i ostatní druhy techniky a materiálů před účinky jaderných zbraní i klasických prostředků ničení nebo snižuje následky jejich použití. V polních podmínkách, zejména na nově budovaných letištích, nebude možné takovéto úkryty budovat v plném rozsahu. Z části je však nahradí okopy pro živou sílu a letouny. Práce spojené s jejich výstavbou musí být zvláště příletištním manévru v útočné operaci vykonány rychle a budou je uskutečňovat především letecké stavební prapory. Každá pomoc, byť dočasná, pozemními vojsky, především ženijními a silničními svazky a útvary, bude významnou pomocí pro letectvo z hlediska uchování jeho bojeschopnosti.

V krátkém příspěvku jsem chtěl poukázat pouze na některé otázky ochrany a obrany letišť, zejména na ty, které vševojskoví a letečtí velitelé a štáby nechápou jednotně. V článku jsem proto nevedl další nezbytná opatření obrany a ochrany letišť, jako je strážní zajištění, maskování, protipožární ochrana, opatření z oblasti radioelektronického boje, odstranění následků po úderech na letiště, plánování ochrany a obrany letišť atd.