

K PROBLEMATICE TÝLOVÉHO ZABEZPEČENÍ LETECTVA NA LETIŠTNÍCH ÚSECÍCH DÁLNIC A SILNIC

Vojenské letectvo se stává, v důsledku velmi rychlé modernizace letecké techniky a její výzbroje, stále významnějším a důležitým bojovým prostředkem. Mohutná a účinná úderná síla letectva je však staví současně mezi hlavní cíle, které bude nepřítel ničit v prvním pořadí.

Zkušenosti z 2. světové války i válečných konfliktů v poválečném období potvrzují, že jedním z neúčinnějších prostředků vybojování vzdušné nadvlády nad nepřitelem je ničení letectva na letištích. Cílem úderů na letiště je nejen živá síla a letecká technika, ale současně snaha vyřadit letiště z provozu ničením vzletové a přistávací dráhy (VPD), skladů letecké munice a pohonných hmot. V současné útočné operaci narůstá důležitost letecké podpory. Proto může mít vyřazení letectva z činnosti na 12—24 hodin zásadní vliv na výsledky bojové činnosti i průběh operace. Z těchto důvodů je nezbytné řešit systém zabezpečení letectva tak, aby předpokládané úderové nepříteli na letiště neochromily činnost letectva.

S dostavbou stálých vojenských letišť a výstavbou z odolnějších objektů pro ukrytí

živé síly, letecké a pozemní techniky se změnila v posledních letech i taktika manévru leteckými pluky v prvním období vedení ozbrojeného konfliktu. Zatímco v minulosti bylo základním pravidlem široké rozptýlení sestavy letectva a přesun ze stálého na záložní letiště (se zpevněnou nebo travnatou VPD), budou v současné době maximálně využívána stálá letiště, kde je zabezpečena potřebná ochrana osob i techniky před účinky konvenčních i jaderných zbraní. Tato taktika je dána i tím, že dlouhodobé utajení prostoru rozmístění leteckých jednotek vzhledem k možnostem současných průzkumných prostředků je nepravděpodobné a je tedy nutné zabezpečit dostatečnou ochranu osob a techniky před nepřátelským úderem. Stálá letiště tento požadavek zabezpečují. Ukryty pro leteckou a pozemní techniku, pro látačské a zabezpečující personál poskytují ochranu před ničivými účinky jaderných zbraní a před úderem konvenčních zbraní.

Důležitým a přitom značně zranitelným prvkem letiště zatím zůstává vzletová a přistávací dráha. V souhrnu letištních ploch lze v neodkladném případě využít

pro vzlet a přistání i další dráhy, zejména u dobudovaných letišť, tzv. startovky. Musíme však předpokládat, že nepřátelským úderem na letiště budou rozrušeny mimo VPD i ostatní letištní plochy, a proto bude vyvinuto maximální úsilí k urychlené přípravě nouzové dráhy pro vzlet letounů, které nejsou poškozeny, k přeletu na záložní letiště. V blízkosti každého letiště jsou vytvořeny zásoby materiálu pro opravy letištních ploch poškozených úderem. Systém řízení a prostředky pro opravy zabezpečují provoz hlavních letištních ploch do 12—24 hodin (při středním rozsahu poškození).

Za předpokladu vedení hromadného úderu na letištní síť bude takto poškozena většina operačních letišť. Při požadavku soudobých letounů na zpevněné letištní plochy budou využita k bojové činnosti ostatní vybudovaná zpevněná letiště a mimo nich se budou využívat vybrané úseky dálnic a silnic.

Využití dálnic a silnic jako letištních ploch pro vzlet a přistání letounů má řadu předností. Je to zejména možnost rychlé úpravy těchto ploch pro leteckou činnost bez náročné a zdlouhavé výstavby letišť pro letecký manévry v průběhu bojové činnosti, a větší pravděpodobnost utajení těchto ploch oproti stálým letišťům. Význam využití úseků dálnic a silnic pro činnost letectva vynikne zejména na území nepřítelů, kde lze předpokládat značný rozsah poškození letišť jak údery našich vojsk, tak i jejich ničení nepřitelem před opuštěním. Opravy letišť nepřítelů budou z časových důvodů dělány jen výjimečně, a proto bude výhodné využívat upravené úseky dálnic a silnic.

Vedení bojové činnosti z letištních úseků dálnic a silnic (LÚD a LÚS) má řadu zvláštností. Především klade zvýšené nároky na létající a zabezpečující personál a přináší s sebou některé specifické požadavky, které jsou typické právě pro činnost na těchto plochách. Výrazně se odráží rovněž v materiálně technickém a týlovém zabezpečení. Odlišnosti v týlovém

zabezpečení leteckých jednotek při vedení bojové činnosti z letištních úseků dálnic a silnic jsou dány zejména:

- nedostatkem vhodných pomocných ploch a komunikací pro rozmístění a pohyby letecké a zabezpečující techniky;

- úzce vymezenými prostory pro rozmístění leteckých a zabezpečujících jednotek,

- potřebou rozsáhlejších opatření pro zajištění bezpečnosti vzletů a přistání letounů.

Vhodné letištní úseky dálnic a silnic se nacházejí většinou na komunikacích, využívaných v dopravním systému frontu a armády. Úseky plánované v průběhu operace pro letecký provoz musí být proto vyňaty z dopravního systému. Silniční provoz bude v těchto prostorech veden po jiných komunikacích mimo určené letištní úseky. Značné nároky na komunikace dopravního systému frontu a armád budou častou překážkou pro využití dálnice nebo silnice k letovému provozu. Nevhodnost nebo nedostatečná kapacita objízdných tras může pravděpodobně i zabránit využití velmi vhodného úseku pro činnost letectva. Proto v období plánování operace je nezbytná úzká součinnost mezi správou vojenské dopravy frontu a orgány frontového letectva k zajištění potřebného počtu letištních úseků pro činnost frontového letectva bez zásadního omezení dopravní kapacity frontového a armádního silničního systému.

Na základě rozhodnutí k vyčlenění dálničního nebo silničního úseku pro letecký provoz je nutné v prvním období provést rekognoskaci tohoto prostoru, jeho úpravu a vtyčení. Mimo uskutečnění potřebných oprav zpevněných ploch, odstranění stožárů, poutačů, směrníků a ostatních překážek, vyznačení středové čáry a prahu dráhy, bude třeba zřizovat nebo upravit prostory stojánek, místa technické obsluhy, stanoviště řídicích orgánů leteckého provozu, stanoviště technické hotovosti, potřebné přístupové a spojovací komunikace apod.

Některá opatření k přípravě vybraných úseků dálnic a silnic k leteckému provozu je nutné řešit již v míru. Jde zejména o výstavbu stojánek, příjezdových komunikací, zvláštní úpravy dělicího pásu dálnic, omezení staveb tvořících překážky leteckému provozu, přípravu objízdných tras atd. Tato opatření zkrátí přípravu vybraných úseků a současně vytvářejí předpoklady pro požadovaný systém rozmístění leteckých a zabezpečovacích jednotek v prostoru letištního úseku. Konečné úpravy vykonají zpravidla samotné letištní prapory svými letištními ženinými jednotkami nebo letecké stavební prapory. Na území pravděpodobného nepřítelů bude zapotřebí v tomto období vyvinout větší úsilí. Ze stupně velitelství frontového letectva bude tato otázka řešena s předstihem tak, aby úpravy ploch byly ukončeny včas a v potřebném rozsahu. Větší rozsah prací bude vyžadovat potřebné úpravy zvlášť vyčleněnými leteckými stavebními prapory. Přípravy letištního úseku dálnice nebo silnice jsou základním předpokladem pro úspěšnou činnost leteckých jednotek z těchto ploch. Včasné a úplné zabezpečení bojové činnosti současně vyžaduje respektovat zvláštnosti platné pro organizaci, řízení a uskutečňování letištního technického a týlového zabezpečení na dálničních a silničních úsecích.

Kapacita pomocných ploch a komunikací pro rozmístění a provoz letecké i zabezpečující techniky limituje počet letecké techniky, která může z letištního úseku působit. Podle získaných poznatků půjde ve většině případů o 1–2 lety, pouze výjimečně celý pluk na jednom úseku. Proto k zabezpečení leteckého provozu na LÚD a LÚS bude vyčlenována část sil a prostředků letištního praporu. Při stanovení počtu prostředků k bezprostřednímu leteckému technickému zabezpečení bude nutné přihlédnout ke skutečnosti, že provoz bude zpravidla veden z obou konců dráhy současně a tam se budou nacházet i systémy rozptylu letů (rojů). Proto celý systém zabezpečení v místech technické obsluhy (MTO) musí být zcela autonomní.

K tomu bude nutné přizpůsobit systém řízení i organizaci letištního technického zabezpečení. Do jednotlivých míst technické obsluhy bude třeba vyčlenit takové množství a druhy materiálních a technických prostředků, které zabezpečují všestrannou, úplnou a včasnou přípravu letecké techniky k opakovanému vzletu. V těchto prostorech musí být zabezpečeno i trvalé řízení leteckého technického zabezpečení prostřednictvím pomocníků dozorců letištního technického zabezpečení na jednotlivých stojánkách, kteří budou v bezprostředním styku s pomocníky dozorců inženýry. Celý systém zabezpečení završuje dozoreč letištního technického zabezpečení, který koordinuje činnost zabezpečovacích prostředků na jednotlivých stojánkách, řídí centrálně pohyb zabezpečující techniky a řeší součinnostní otázky s týlovým prostorem pro plynulé plnění zabezpečení leteckého provozu.

V prostoru rozmístění zabezpečujících útvarů nebo jejich částí je třeba dodržet zásady pro rozmístění ubytovacích a provozních kolektorů, skladů a míst obsluhy při maximálním využití stálých objektů pro ukrytí živé síly a terénních vlastností k ochraně techniky s vyloučením křížení komunikací dopravního systému.

Rozměrové a bezpečnostní podmínky letištních ploch a ochranných pásem jsou u letištních úseků dálnic a silnic oproti klasickým letištím, podstatně složitější. Úzká vzletová a přistávací dráha, nedostatečné rozměry stojánek, větší sklon terénu, nerovnosti a pevné překážky na stranách vzletové a přistávací dráhy vyžadují účinná opatření k zajištění maximálně možné bezpečnosti leteckého provozu. Mimo opravy zpevněných ploch a odstranění demontovatelných překážek při přípravě úseku je nezbytné zabudovat ve stanovených vzdálenostech od obou konců vzletové a přistávací dráhy zachytňací zařízení letounů. Ke zvýšení bezpečnosti a možnosti včasného zásahu technické hotovosti v případě letecké nehody bude třeba vyčlenit dvě skupiny technické hotovosti,

kteře budou umístěny v blízkosti stojánek letounů.

Nedostatečné rozměry stojánek vyžadují zpřísnit pohyb zabezpečovacích prostředků na stojáncích, zejména omezit zbytečný pohyb vozidel, volit optimální počet současně působících prostředků u letounů a zabezpečit přesné navádění prostředků k letounům i od letounů. Do bezprostředních opatření je třeba zahrnout i otázku důsledného uzavření letištního úseku dálnic a silnic, aby nedošlo k náhodnému vjezdu zejména cizích vozidel do prostoru rozmístění letounů a na vzletovou a přistávací dráhu.

Mimo specifických zvláštností při zabezpečení leteckého provozu na letištním úseku dálnice nebo silnice jsou ostatní úkoly spojené s řízením a prováděním materiálně technického a týlového zabezpečení bojové činnosti leteckých jednotek plněny stejně, jako na klasických letištích. Při řešení otázek velení, bojového zabezpečení, doplňování spotřebovaných mate-

riálních prostředků, v systému proviantního a zdravotnického zabezpečení nejsou zásadní rozdíly.

Zabezpečení leteckého provozu letištním praporem na letištních úsecích dálnic a silnic je třeba, v souladu s ročními plány BPP, pravidelně procvičovat. Nácviky na základních letištích a konkrétním výcvikem na vybraném úseku dálnic a silnic jsou získávány stále nové poznatky a zkušenosti, kterých je nutné využívat při dalším zkvalitňování problematiky zabezpečení bojové činnosti leteckých útvarů z těchto ploch.

Využití letištních úseků dálnic a silnic má v systému přípravy letištní sítě pro letecký manévr jak na vlastním území, tak na území nepřítelů, stále významnější úlohu. Je proto nezbytné touto problematikou se komplexně zabývat a v přípravě štábů a vojsk procvičovat zvláštnosti, které s sebou činnost na letištních úsecích dálnic a silnic přináší.