

ORGANISACE SOUČINNOSTI TÝLU LETECKÉ ARMÁDY S TÝLEM FRONTU A POZEMNÍCH ARMÁD

Plukovník Eduard Jokl a podplukovník Bohumír Oliva

I. Vznik a vývoj leteckého týlu

Budovatelé sovětského státu Lenin a Stalin již od prvních začátků tohoto státu věnovali velkou pozornost letectvu a určili jeho správné místo ve vševojskovém boji. Určili též nový směr pro jeho taktické a operační užití, dali letectvu novou organizaci a dbali i na vytvoření jeho materiální základny v týlu.

Z iniciativy scudr. Stalina byl již r. 1919 vydán „Předpis pro bojové použití letectva v pohybové válce Dělnicko-rolnické Rudé armády“, který obsahoval závěry z dotehdejší bojové činnosti sovětského letectva a stal se základem pro další rozvíjení teorie a praxe v období mezi oběma světovými válkami.

Sovětské letectvo bylo postupně budováno a organizováno v letecké pluky a letecké svazky, vytavené stejným nebo příbuzným typem letounů stíhacích, bitevních nebo bombardovacích.

Ještě v prvním období Veliké vlastenecké války byly letecké útvary a jednotky organicky včleněny do pozemních armád, z nichž každá měla své organické letectvo podřízené veliteli pozemní armády.

Je přirozené, že vývoj sovětského letectva měl vliv i na vývoj leteckého týlu. Dávno před letectvem kapitalistických států byl v Sovětském svazu uplatňován požadavek největšího přiblížení letectva k bojujícím vojskům, a to i za jejich postupu, tedy potřeba zachování manévrovací schopnosti letectva k dosažení podmínek k dobré součinnosti s pozemními vojsky a k účinné jejich podpoře.

Tento požadavek byl splněn především uvolněním leteckých pluků od týlových složek, které byly organizovány v samostatné letecké týlové útvary — letištní prapory (bataljony aerodromnogo obsluživánija).

Letectvo, organicky včleněné do pozemních armád, bylo materiálně zabezpečováno týlem příslušné pozemní armády. Jen u speciálního materiálu jako letecko-technického, pum a později i LPH bylo zásobování organizováno podle prostorů rozmístění jednotlivých druhů letectva, t. zv. „rajonů aviacionnogo basirovanija“, v třech pásmech od čáry dotyku do hloubky týlu, a to:

- v 1. pásmu od čáry dotyku do hloubky 50 km, pro prostory rozmístění stíhacího a bitevního letectva,
- v 2. pásmu v hloubce od 50 do 100 km, prostory rozmístění bitevního a bombardovacího letectva,
- v 3. pásmu v hloubce od 100 do 150 i více km pro prostory rozmístění bombardovacího letectva.

Zvyšující se technická dokonalost letounů jako bojového prostředku měla za následek mimo jiné i zvýšenou únosnost pum, vybavení lepšími motory, zbraněmi, stoupala značnou měrou potřeba bojových materiálních prostředků, jako pum a střeliva, PHM, zvyšovaly se požadavky na zásobování a ošetřování.

Současně se zásobováním letectva vyvstaly další speciální úkoly spojené s přípravou, úpravou a výstavbou letišť, aby letectvo nezůstávalo pozadu za postupujícím pozemním vojskem pro nedostatek letišť. Bylo proto nutno organisovat k provádění těchto úkolů speciální letištní ženijní prapory (inženýrnyje aerodromnyje bataljony).

Činnost leteckých zásobovacích služeb, letištních ženijních praporů, letištních praporů a využití dopravních prostředků v prostoru rozmístění letectva bylo nutno ekonomicky a odpovědně řídit se zaměřením na potřeby letectva, a proto po vývojovém mezistadiu leteckých basí organisován letecký týlový svazek, kterému bylo ponecháno označení „RAB“, znamenající původně prostor rozmístění letectva (rajon aviacionnogo basirovanija).

Při osvobozování západní Bílé Rusi a západní Ukrajiny r. 1939 mělo už sovětské letectvo jako organická součást pozemních armád své základní letištní týlové jednotky (bataljony aerodromnogo obsluživania), které materiálně zabezpečovaly letecké pluky a letecké týlové svazky v sestavě týlu pozemních armád.

S touto organizací vstoupilo sovětské letectvo do Veliké vlastenecké války. Válečné zkušenosti hned z jejího prvního období vedly k některým úpravám nebo si vynutily zavedení nových zásad při vedení operací.

Tak organické včlenění letectva do pozemních armád a jeho podřízenost velitelům těchto armád neodpovídalo již vzniklým požadavkům války. Takové rozdělení a podřízení letectva znemožňovalo nebo alespoň velmi ztěžovalo hromadné zasazení a soustředěné užití leteckých prostředků na hlavním rozhodujícím směru.

Soudruh Stalin z těchto zkušeností vyvodil brzy důsledky v tom smyslu, že letecké síly byly dány do podřízenosti velitele frontu. Tím bylo zaručeno soustředěné a hromadné užití všech leteckých sil pro řešení hlavních úkolů v zájmu prováděné frontové operace.

Se změnou v organickém členění letectva došlo též ke změně v organizaci jeho týlu. U letecké armády byl vytvořen týl letecké armády a do jeho sestavy přešly letištní prapory, letištní ženijní prapory, letecké týlové svazky a jiné letecké týlové útvary.

Činnost leteckého týlového svazku byla zaměřována na zabezpečování bojové činnosti nikoli už všeho letectva v jednom prostoru rozmístění letectva, ale jednoho určitého leteckého svazku — leteckého sboru, po případě samostatné letecké divise. Prostor činnosti leteckého týlového svazku byl zúžován na prostor rozmístění tohoto leteckého svazku, zvaný letištní rajon (aerodromnyj rajon). Přitom letecký týlový svazek byl samostatnou leteckou týlovou jednotkou, netvořil tedy organickou součást leteckého sboru nebo samostatné letecké divise.

Z Veliké vlastenecké války vyšlo sovětské letectvo organisováno v letecké armády frontů s vlastními týly, které se skládají kromě leteckých armádních týlových útvarů a zařízení ze 4, 5 až 6 leteckých týlových svazků, z nichž každý má 6, 10 až 12 letištních praporů. Průměrný počet obou vyplývá z počtů letecké armády a ty zase z úkolů frontu. Letecké týlové svazky a letištní prapory v rámci armády tvoří letecký vojskový týl.

Postupem doby proniká názor, že označování leteckého týlového svazku názvem „rajon aviacionnogo basirovanija“ nevystihuje dobře poslání této jednotky a začíná se užívat názvu „aviacionnaja téchničeskaja divisijsa“ — letecká technická divise.

II. Zvláštnosti leteckého týlu

Z předchozí úvahy o vývoji sovětského leteckého týlu vyšla najevo již řada jeho zvláštností.

Je to zejména hloubka prostoru, v němž jsou útvary a jednotky letecké armády rozmístěny a v němž týl letecké armády provádí svoji činnost. Tento prostor může ve svém ohraničení být shodný s prostorem týlu frontu, týlu jeho pozemních armád, i vojskových týlů. Podle hustoty a polohy letištní sítě nemusí však být ohraničení prostoru činnosti týlu letecké armády vždy souhlasné s ohraničením týlu frontu a jeho vojsk, ale může zasahovat i do prostorů týlu sousedního frontu.

Při tom pod pojmem „prostor činnosti týlu letecké armády“ nelze si představovat souvislý, kompaktní prostor, jako je na př. týlový prostor pozemní armády, frontu, nýbrž jen souhrn míst vyhrazených pro potřeby letecké armády. Letecká armáda nemá tedy svůj vlastní týlový prostor, nýbrž jen vyhrazená místa (plochy s příslušným okolím jako letiště, osady, prostory pro těžení z místních zdrojů a p.) v sestavě vševojského týlu.

Odobně pojmem „letištní rajon“ nelze rozumět souvislý, kompaktní prostor, nýbrž souhrn míst vyhrazených pro rozmístění útvarů a zařízení leteckého sboru a letecké technické divise, která sbor zabezpečuje, mezi nimiž mohou být rozmístěny i útvary a zařízení pozemního vojska a jeho týlů.

Pojmem letiště rozumíme však nejen letištní pás (dráhu), na němž letouny startují, ale i přilehlé okolí pro rozptýlené rozmístění letounů, skladů, ubytovacích a obranných zařízení letiště. Tu jde již o vyhrazený souvislý prostor (4×6 km i více) jednak pro zabezpečení leteckého provozu, jednak pro vybudování a zajištění letectva a obranných objektů v obranné sestavě letiště.

Bojová činnost leteckého pluku na novém stanovišti musí být zabezpečena nejen včasným zřazením letiště dostatečných rozměrů podle druhu letectva, ale i včasným přísunem potřebných zásob bojových materiálů prostředků (letecké munice a LPHM) a umístěním letištního praporu nebo podle okamžitého úkolu aspoň jeho části.

Proti týlu pozemního vojska, který se téměř vždy přemisťuje až za postupující vojsky, jeví se u leteckého týlu další základní zvláštnost v tom, že se u letectva přemisťuje zásadně nejprve jeho týl. Tato skutečnost je nejen dalším důvodem k utvoření samostatných letištních praporů a leteckých technických divisí, ale vyvolává i potřebu záložních letištních praporů a někdy dokonce i záložních leteckých technických divisí. V této skutečnosti na druhé straně je dána velká možnost manévru v leteckém týlu.

Letecký pluk je útvar s funkcionáři podle Řádu vnitřní služby ozbrojených sil Čs. republiky (Zákl-I-1) hlavy 3, ovšem bez zástupce velitele pro zásobování a zástupce velitele pro technické věci, jejichž funkci vzhledem k leteckému pluku plní velitel letištního praporu, dále bez náčelníka dělostřelectva, ženijního náčelníka a p., které letecký pluk nepotřebuje. Ze služeb má jen staršího inženýra leteckého pluku s dalšími orgány inženýrské letecké služby (inženýr zbrojír leteckého pluku, inženýr pro elektrický a speciální výstroj leteckého pluku, starší technik zbrojír letky, letecký technik roje atd.), kteří zabezpečují nepřetržitou pohotovost materiální části leteckého pluku k bojovým a cvičným letům

i určitého stupně oprav v leteckých pojízdných dílnách POL-1 a staršího lékaře pluku.

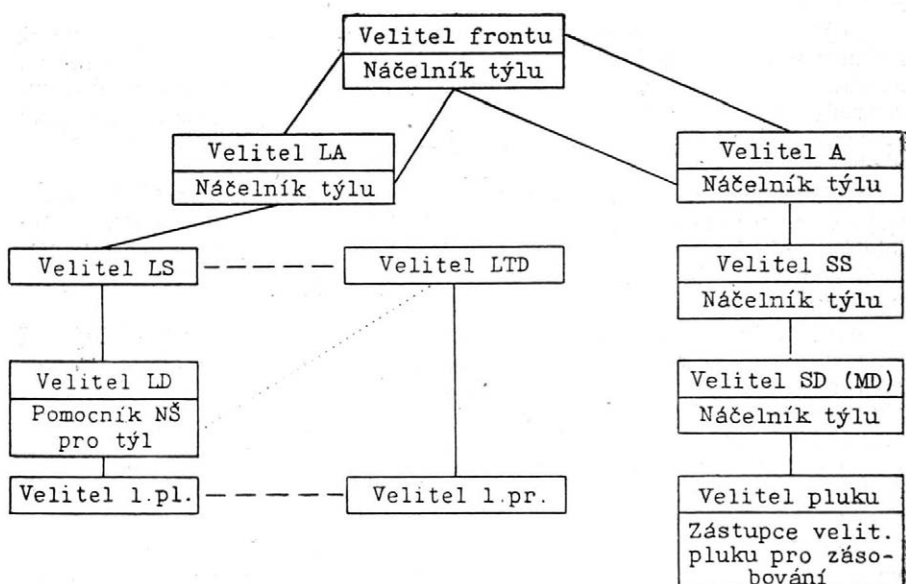
Letištní prapor je rovněž útvarem s funkcionáři podle Řádu vnitřní služby (Zákl-I-1), hlavy 3, a to i s funkcionáři služeb, vyjímajíc ovšem ty, které nepotřebuje, jako je náčelník dělostřelectva, starší veterinární lékař a p.

Letecká divise má ze služeb staršího inženýra letecké divise s orgány inženýrské letecké služby i leteckých pojízdných dílen a staršího lékaře.

Letecký sbor pak má hlavního inženýra a hlavního lékaře leteckého sboru. Letecká divise měla za války ve štábu ještě pomocníka náčelníka štábu pro týl s úkolem získávat údaje o týlové situaci letecké divise a zasílat letecké technické divisi požadavky na materiální zabezpečení. Tento pomocník byl vlastně i styčným orgánem mezi leteckou divisí a leteckou technickou divisí.

Samostatný letecký týlový svazek — letecká technická divise má funkcionáře a hlavně služby jako u letištního praporu, ovšem na vyšším stupni, protože jde nejen o větší množství různých druhů zásob a jejich přísuny, ale i o širší úkoly, jako je vyhledávání a výstavba letišť a p.

Teprve u velitelství letecké armády je týlová část organickou součástí tohoto velitelství, takže se jeví organizační odlišnost v uspořádání týlu letecké armády proti týlu pozemní armády takto:



Vydáním rozkazu letištnímu praporu velitelem letecké technické divise nebo náčelníkem týlu letecké armády zabezpečovat činnost určitého leteckého pluku přechází velitel letištního praporu do podřízenosti velitele tohoto leteckého pluku, to znamená, že je povinen sám včas nebo kdykoli na vyžádání informovat velitele leteckého pluku o situaci a možnostech letištního praporu (zásobách, přísunech), svou informační zprávou dávat

veliteli leteckého pluku reální podklady pro jeho rozhodnutí, přijímat jeho rozhodnutí ve formě pokynů pro činnost týlu nebo úkolů pro týl a plnit je.

Velitel leteckého pluku, je-li velitelem letiště, je zároveň velitelem obrany letiště. Je podle příslušných ustanovení Polního řádu a Řádu vnitřní služby odpověden za bojovou a mobilizační pohotovost svého pluku, v rámci této odpovědnosti je povinen vždy pečlivě uvážit týlovou situaci pluku, tedy i situaci praporu, ukládat letištnímu praporu jasné a proveditelné úkoly, vydané včas, aby je prapor stačil provést, kontrolovat sám nebo svými orgány stupeň a způsob zabezpečení pluku letištním praporem. Je-li nebezpečí, že zásobování v nařízených lhůtách selže, nebo neodpovídá-li rozsah a ráz bojového úkolu množstvím materiálního zabezpečení, musí to velitel leteckého pluku neprodleně hlásit veliteli, který bojový úkol nařídil, a zároveň učinit vlastní nutná opatření k zabezpečení letů v nařízených dobách.

Jinak velitel leteckého pluku do chodu vnitřní služby u letištního praporu nezasahuje, aby nekřížil provádění úkolů uložených praporu velitelem letecké technické divise, již je letištní prapor přímo podřízen po dobu svého včlenění do letecké technické divise.

Letištní prapor obsluhuje zpravidla jen jeden letecký pluk a to co možná stále tentýž pluk, protože se vzájemným poznáním a častým stykem dosahuje lepší součinnosti. Tomuto požadavku nelze vždycky plně vyhovět, obzvláště při manévru letectva na zemi a přesunech úvarů s ním spojených, kdy dochází v t. zv. „překračování“ letištních praporů a někdy i k změnám v jejich podřízenosti, leteckým technickým divisím.

Zásadní požadavek stanoví, že letištní prapor má být schopen zabezpečovat kterýkoli letecký pluk bez ohledu na druh letectva.

Ve Veliké vlastenecké válce byly dosti časté případy, že letištní prapor zabezpečoval najednou i dva letecké pluky (dva bitevní nebo dva stíhací pluky nebo jeden bitevní a jeden stíhací pluk), a to na jednom letišti nebo na dvou blízko sebe položených letištích. Byly případy, že za zvlášť příznivých okolností a na krátkou dobu zabezpečoval jeden letištní prapor i tři letecké pluky. Tohoto řešení bylo používáno hlavně k získání záložních letištních praporů, a to ponejvíce v době snížené činnosti letectva, protože schopnost letištního praporu k materiálnímu zabezpečování leteckého pluku, daná dopravními a plnicími prostředky praporu, při současném zabezpečování dvou pluků měly vliv na dobu dosažení nové pohotovosti některého z pluků vzhledem k potížím s doplněním bojových materiálních prostředků spotřebovaných při předcházejícím bojovém úkolu.

Jakmile byl náčelníkem týlu letecké armády uložen letecké technické divisi úkol zabezpečovat určitý letecký sbor (samostatnou leteckou divisi), přechází do operační podřízenosti tohoto sboru a nastává situace obdobná jako u letištního praporu. Při současném zabezpečování leteckého sboru a samotné letecké divise nebo prostorově značně odloučené letecké divise onoho sboru může dojít k použití t. zv. operativní skupiny, která je utvořena z řdicích a výkonných orgánů, dopravních prostředků a zásob letecké technické divise. Operativní skupina přechází do operační podřízenosti velitele samostatné nebo prostorově odloučené letecké divise a provádí její materiální zabezpečení podle jejich požadavků a podle směrnic velitele letecké technické divise, který ji vyslal.

Velitel letecké technické divise je přímo podřízen náčelníkovi týlu letecké armády.

Jeví se tedy v leteckém týlu zvláštnost v podobě současné dvojité podřízenosti letištních praporů a leteckých technických divisí. Podřízenost veliteli leteckého bojového útvaru se týká činnosti spojené s materiálním zabezpečováním bojového úkolu leteckého útvaru (svazku). Podřízenost leteckému technickému svazku se týká otázek organizace týlu, zásobování a přísunů, bojové přípravy, kázně a p.

Od tohoto normálního zjevu v leteckém týlu se zásadně liší podřízenost letecké technické divise, která má za úkol materiálně zabezpečovat letecký sbor podporující rychlou skupinu frontu. V tomto případě vchází velitel letecké technické divise do úplné podřízenosti velitele leteckého sboru, který se osobně stará i o organizaci a činnost týlu tím, že

- určuje prostory pro výstavbu letišť,
- stanoví počet letišť, které je nutno budovat, a lhůty pro jejich výstavbu,
- dává pokyny k vytvoření zásob materiálu,
- organizuje ochranu, obranu manévrování a spojení v letištním rajonu,
- dává pokyny letecké technické divisi o způsobu využití kořisti, PHM, potravin a ostatního materiálu,
- organizuje sběr, opravu a odsun automobilních prostředků.

Velitel letecké technické divise je tu skutečným zástupcem velitele leteckého sboru a uskutečňuje veškerá opatření, která velitel sboru nařídil. V tomto případě tedy tvoří letecká technická divise skutečnou týlovou část leteckého sboru, jako je tomu u vševojskových svazků.

Závěrem zvláštností leteckého týlu nutno poukázat ještě na organizační složení týlu letecké armády, které je vyjádřeno přiřčením letištních praporů k určitým letištím a leteckých technických divisí k taktickým uskupením letišť, jimiž jsou:

- letištní uzly, t. j. seskupení několika operačních letišť (letiště základní a záložní), na nichž jsou umístěny letecké pluky jedné letecké divise, a několik letišť klamných,
- letištní rajony, t. j. seskupení letištních uzlů, na nichž jsou rozmístěny letecké divise jednoho leteckého sboru.

Souhrn všech letišť, která jsou letecké armádě k dispozici, nazýváme letištní síť, která je základním prvkem týlu letecké armády a tvoří základ pro rozmístění útvarů a svazků letecké armády; tím také je dán hlavní směr přísunů a odsunů.

III. Organizace součinnosti týlu letecké armády s týlem frontu a pozemních armád

Uvědomíme-li si, že letecká armáda je organickou součástí frontu, nelze dost dobře na stupni front—letecká armáda mluvit o součinnosti. Tu budou na místě pokyny, směrnice a nařízení náčelníka týlu frontu.

Jimi bude dán jeden z několika podkladů pro plánování organizace týlu a materiálního zabezpečení letecké armády, upravována součinnost mezi týly pozemních armád a svazků frontu a týlem letecké armády a stanovena lhůta předložení požadavků týlem letecké armády.

Základní odpovědnost každého velitele za bojovou pohotovost podřízených svazků (útvarů a jednotek) a za materiální zabezpečení této

pohotovosti se vztahují i na velitele frontu a náčelníka týlu frontu. Proto nutno počítat s tím, že budou organisovat a provádět kontroly materiálního zabezpečení podřízených vojsk.

Hlavním podkladem pro plánování organisace týlu a materiálního zabezpečení letecké armády je návrh velitele letecké armády na rozmístění útvarů a svazků letecké armády, který schvaluje velitel frontu. V tomto návrhu jsou určeny:

- prostory, v nichž nutno vyhledávat vhodné plochy pro zřízení letišť, potřebný počet letišť, druh letectva, pro který mají být zřízena a tím požadavky na letiště, lhůty zřízení letišť, rozsah a lhůty průzkumu a tím potřebu nasazení průzkumných oddílů, podle výsledků průzkumu rozsah a doba nasazení leteckých stavebních praporů (velitelem letecké armády je vyjádřeno vydáním pokynů nebo rozkazů pro výstavbu letišť),
- rozsah a lhůty vyhrazení určitých prostorů pro potřeby letectva,
- prostory, do nichž nutno přisunout zásoby materiálních prostředků; jejich výši, druh a lhůty přisunu možno určit až po stanovení stupně úsilí leteckých útvarů a jednotek v daných prostorech,
- manévr leteckými týlovými útvary, svazky a zásobami,
- potřeba komunikací pro přesuny, přísuny a odsuny,
- potřeba dopravních prostředků,
- rozsah zdravotnického průzkumu a zabezpečení v daných prostorech,
- rozsah potřeby a lhůty ochrany a obrany týlu.

Pokyny a směrnice náčelníka týlu frontu jsou dalším podkladem pro plánování organisace týlu a materiálního zabezpečení letecké armády. Obsahují údaje

- o povolené spotřebě vševojskového materiálu (na př. APH) v přípravované operaci (i s přípravným obdobím), o nařízených zásobách tohoto materiálu na konci operace,
- o předvídaných doplňcích materiálu (auta, ženijní materiál, stroje), lhůty a místa doplňků,
- o předvídané změně v organizaci týlu pozemního vojska pokud jde o frontovou zásobovací a nemocniční základnu a armádní zásobovací a nemocniční základny, zadní hranice armádních týlů, frontové a armádní železniční úseky, frontové a armádní vojenské automobilní silnice, přísunové cesty, regulační služku a etapní stanice na nich, VS týlu frontu, eventuálně týlu pozemních armád,
- o maskování týlu a o účasti týlu letecké armády při operačním zastírání v rámci frontu (v rámci úkolů letecké armády může být obsaženo již v úkolech daných velitelem letecké armády jejímu týlu),
- o době pohotovosti týlu (vzhledem k bojové činnosti letecké armády již v přípravném období bude rozhodující potřeba pohotovosti leteckého týlu k zabezpečení již této bojové činnosti).

Nezbytným podkladem pro plánování organisace týlu a materiálního zabezpečení letecké armády jsou pokyny a směrnice náčelníka leteckého týlu u hlavního velitelství (velitelství letectva) s údaji:

- o normě spotřeby bojových materiálních prostředků (letecká munice, LPHM, letecký technický materiál) v připravované operaci a o nařízených zásobách na konci operace,
- o lhůtách a výši přísunů tohoto materiálu v přípravném období operace, po případě v prvních dnech operace, o lhůtách požadavků dalších přísunů za operace,

- o posilových prostředcích, jejich druhu, lhůtě a místu příchodu, pravděpodobném stavu při příchodu,
- o doplňcích tabulkových počtů osob a materiálu a o lhůtách jejich příchodu,
- o sběru, odsunu a využití leteckého kořistního materiálu.

Součinnost týlů pozemního vojska s týlem letecké armády, upravená směrnicemi náčelníka týlu frontu, bude se hlavně týkat:

- pomoci při vyhledávání a výstavbě letišť a týlového průzkumu vůbec,
- vyhrazení prostorů pro rozmístění a potřeby letectva,
- zásobování vševojskovým materiálem,
- využití místních zdrojů, komunikací a organizace dopravy,
- zdravotnického zabezpečení a léčebných odsunů,
- pomoci vynuceně přistalým letcům,
- obrany a ochrany týlu i pomoci při odmořování,
- včlenění leteckých týlových útvarů a svazků do sestavy postupujícího pozemního vojska a jeho týlů,
- součinnost při vyhledávání, sběru a odsunu kořistního materiálu.

Pokud jde o součinnost a pomoc při vyhledávání letišť, je třeba mít na zřeteli, že při vlastnostech soudobých letounů je potřebí k jejich startu a přistání rovné plochy nebo aspoň pásů (ve směru převládajících větrů) s přilehlým vhodným prostorem pro rozmístění letounů a zařízení letišť.

Podle „Prozatímních směrnic pro výstavbu polních letišť“ jsou stanoveny tyto minimální rozměry letištních pásů:

pro stíhačí letouny proudové . . .	1800 × 150 m, lépe 2000 × 200 m,
pro bitevní letouny (pístové) . . .	1000 × 200 m, lépe 1200 × 250 m,
pro bombardovací letouny proudové	2300 × 150 m, lépe 2500 × 200 m,
pro dopravní letouny typu D-47 . .	700 × 50 m, lépe 900 × 80 m,
pro letouny spojovací podle typu . .	150 až 400 m × 20 m až 50 m,
	lépe 200 až 600 m × 50 m.

K tomu přistupují ještě další požadavky po stránce sklonu plochy, vletových sektorů, sítě cest a p., k jejichž splnění je třeba řady úpravných prací.

Praxe zřizování polních letišť na frontách Veliké vlastenecké války ukázala, že původní objem zemních prací na úpravu letištní plochy 500—700 m³ stoupl na 5000 až 15 000 m³. Ve zvláštních případech, v horských podmínkách, v bažinatých krajích a p., kde výběr ploch s malým objemem zemních prací byl ztížen, bylo nutno volit plochy s objemem zemních prací 30 000 až 40 000 m³.

Uvedené poznatky potvrzují potřebu dostatečného počtu leteckých stavebních praporů vybavených moderními stroji pro zemní práce a dopravními prostředky pro přepravu materiálu. Nasvědčují však zároveň tomu, že budou situace, kdy letectvo bude muset při výstavbě letišť požadovat pomoc pozemních vojsk.

Vybavení leteckých stavebních praporů těžkými stroji pro zemní práce skrývá v sobě nebezpečí zmenšení pohyblivosti těchto praporů. Uvádím tu proto doslovný výňatek z práce plukovníka Kosmo-Demjanského „Organisace letištního manévru...“:

„Při osvobozování západní Bílé Rusi a západní Ukrajiny na podzim roku 1939 dosahovala pozemní vojska Rudé armády průměrné rychlosti postupu 20 až 25 km denně. Letištní síť nebyla na území západní Bílé Rusi a západní Ukrajiny vůbec vybudována.

Letištní ženijní prapory, vyzbrojené těžkou technikou, se pohybovaly rychlostí 4–5 km/hod., t. j. rychlostí postupu bojových jednotek. Rota letištního ženijního praporu průměrně upraví jeden přistávací pás s pojižďecími drahami pro soudobé letouny za 4 až 5 dnů (při 24hod. práci).

Letecká technická divise mohla tedy za 4 až 5 dní vybudovat jen 4 až 5 letišť. První sledy pozemních vojsk postoupily však za tuto dobu o 100 až 125 km. Nově vybudovaná letiště zůstávala tudíž hluboko v týlu.“

Je jasné, že obzvláště při zvýšení tempa operace je třeba zvýšit pohyblivost leteckých stavebních praporů tím, že pro přepravu těžkých strojů pro zemní práce budou vybaveny vhodnými podvozky dávajícími možnost jak větší přepravní rychlosti, tak i rychlého nakládání a skládání strojů.

Je tu ovšem ještě jedna možnost, jak pomoci vlastnímu letectvu k získání již hotových letišť: Rychlým dobytím protivníkových letišť zabránit mu v destrukci letišť a umožnit svému letectvu nejenom použití letišť, ale eventuálně i použití zásob LPH a munice na dobytých letištích. Že je to možné, ukazuje tento příklad z Veliké vlastenecké války:

„V květnu 1944 postoupila sovětská vojska v krymské operaci za sedm dní o 250 km (od Sivaše k břehům Černého moře). Tankisté za tohoto postupu nejednou zaútočili na německá letiště, jejichž zařízení nestačil nepřítel vzhledem k rychlému provedení operace zničit. Za čelními jednotkami postupovaly zvlášť určené předsumuté části letištních praporů a ty během několika hodin připravovaly obsazená letiště pro přijetí a zabezpečení vlastního stíhacího a bitevního letectva. Již po poledni prováděly sovětské letecké jednotky bojovou činnost z letišť, která byla obsazena teprve v ranních hodinách.“

Vyhledávat vhodné plochy pro zřízení letiště je úkolem oddělení pro výstavbu letišť týlu letecké armády, která za tím účelem vysílá zvláštní průzkumné skupiny vybavené auty, letouny a radiovými stanicemi. Vyhledávat letiště je však také úkolem leteckých technických divisí, které jej provádějí soustavným týlovým průzkumem ve svém letištním rajonu a s výhodou používají zpráv pozemního vojska a jejich týlů o nově zjištěných plochách hodících se pro zřízení letiště.

Při vyhledávání a úpravě letišť je často třeba provést rozsáhlé práce spojené hlavně s odminováním letišť dobytých na nepříteli. V sovětském letectvu byly k tomuto účelu organisovány technické oddíly, které byly přidělovány i průzkumným skupinám. Na př. jenom na jediném letišti bylo při jeho úpravě zneškodněno 5370 min a různých jiných nástrah. Na jiném dobytém letišti bylo technickým oddílem zneškodněno během dvou dní 800 protitankových a protipěchotních min, 16 časovaných min, 38 nástrah a 82 fugasů.

Podle zpráv ženijní služby sovětského letectva bylo v době Veliké vlastenecké války minovými oddíly prohledáno a odminováno 2200 letištních ploch, na kterých bylo zneškodněno více než milion různých min a pum.

Vyhledávání a úprava letišť musí být pečlivě připraveny a plánovány; cituji v tom směru závěr z uvedené práce plukovníka Kosmo-Demjanského:

„1. Při plánování útočné operace je nutné velmi pečlivě promyslet, kdy, jak a kdo bude upravovat letiště, kolik k tomu potřebuje sil a prostředků, jak a kdy budou tyto prostředky dopraveny na místo činnosti a lhůta pro výstavbu.

2. Před začátkem operace je třeba pečlivě prozkoumat nejprve podle mapy, potom leteckým fotografickým průzkumem terénní prostory, určené pro výstavbu letišť.

3. Stavební jednotky, které jsou určeny pro výstavbu letišť na území obsazeném nepřítelem, je třeba před útokem přisunout až těsně k bojovým jednotkám pozemního vojska (rychlým skupinám) a nedopustit, aby se od nich odtrhly.

Po dobytí prostoru určeného k výstavbě letiště je třeba k úpravě letiště přistupovat doslova pod palbou nepřítele.

4. Při plánování výstavby letištní sítě je třeba předvídat, která letiště dát do stavby pozemním jednotkám a na která letiště přesunout rychlými dopravními prostředky letecké stavební jednotky.

Již na začátku tohoto článku bylo konstatováno, že plán rozmístění letectva dává podklad pro stanovení rozsahu a lhůty vyhrazení určitých prostorů pro potřeby letectva. Požadavky na vyhrazení prostorů pro letectvo budou projednávány především mezi operačními štáby frontu a letecké armády, pokud jde o některé letecké týlové útvary a nařízení a využití místních zdrojů, i mezi týlovými štáby frontu a letecké armády, a to po většině na mapě. Výsledkem bude nařízení velitele frontu nebo náčelníka týlu frontu o vyhrazení prostorů letectvu, pozemním armádám a svazkům podřízeným přímo frontu.

Protože se letectvo přemísťuje týlem napřed, bude upřesnění podrobností vyhrazení prostorů většinou předmětem součinnosti jednání mezi orgány týlového štábu letecké armády, hlavně však štábů leteckých technických divisí a štáby těch pozemních armád, v jejichž prostoru provádějí letecké technické divise svoji činnost. U leteckých technických divisí, jejichž prostor činnosti sahá i do prostoru vojskového týlu a v němž jsou rozmístěny letecké týlové útvary, podřízené těmto leteckým technickým divisím, bude docházet k součinnosti i se svazky pozemních armád. Jsou četné příklady z Veliké vlastenecké války, že sami velitelé střeleckých sborů věnovali velkou pozornost potřebám letectva, které podporovalo boj jejich sboru.

O rozměrech prostoru vyhrazeného pro letiště (4×6 km i více) byla řeč již vpředu. V letištním rajonu je třeba mít na zřeteli i potřebu vyhrazených míst pro umístění velitelství leteckého sboru a jeho speciálních útvarů a pro velitelství letecké technické divise a její týlové útvary a zařízení.

Skлады letecké technické divise bývají obvykle umístěny v okolí zásobovací nebo vykládací stanice, vyhrazené pro leteckou technickou divisi. Automobilní dopravní prapor letecké technické divise se obvykle umísťuje poblíž uzlu cest s možností rychlého výjezdu do skladů letecké technické divise i k jednotlivým letišťům, s možnostmi přirozeného skrytu a s dostatečnými zdroji vody.

Konečně je třeba vyhradit prostor k umístění záložních letištních praporů a posilových prostředků, pokud je ovšem letecká technická divise má.

S hlediska charakteristiky prostorů půjde z části o osídlená místa, převážně však o lesy, prostě o prostor s možnostmi přirozeného skrytu.

S hlediska vševojskového týlu budou letecké technické divise umístěny převážně v prostorech týlů pozemních armád a zčásti i prostoru týlu frontu, velice zřídka v prostorech vojskových týlů.

Po výstavbě letišť je nejdůležitějším úkolem týlu letecké armády plynule a včas zásobovat leteckou armádu vším potřebným pro boj i život.

Zásobování jde po dvou liniích, a to:

- vševojskový materiál (potravin, intendantní materiál, výzbroj a munice pro pozemní personál, automobilní a traktorový materiál, automobilní a traktorové PHM, ženíjní a maskovací materiál, vševojskový spojovací materiál, zdravotnický materiál, ubytovací potřeby, finanční prostředky atd.) je zabezpečován prostřednictvím vševojskového týlu,
- letecký materiál (letecký technický materiál, letecké zbraně a munice, LPHM) je zabezpečován týlem letectva hlavního velitelství.

Organisovat zásobování podle druhů materiálu je povinností příslušných náčelníků leteckých a vševojskových zásobovacích služeb týlu letecké armády, leteckých technických divisí a leteckých týlových útvarů, kteří na základě plánu materiálně technického zabezpečení operace nebo nastávajícího období bojové činnosti sestavují podrobné plány zásobování a výrobní plány.

V těchto plánech se pro výpočet zásob používá těchto operačních rozpočtových jednotek:

- pro municí palběný průměr, pro PHM a speciální kapaliny a stlačené plyny náplň, pro potraviny denní dávka,
- jiné druhy materiálu se počítají v měrných jednotkách (kusy, kg, metry), některé druhy v soupravách.

K získání představy uvádím několik přibližných údajů o váhách denních dávek, náplní a palběných průměrů vševojskového a leteckého materiálu:

1 denní dávka potravin pro letištní prapor (čítajíc v to letecký pluk)	2 t,
1 náplň APH pro letištní prapor (čítajíc v to letecký pluk)	8 t,
1 náplň APH pro letecký stavební prapor	17 t,
1 náplň APH pro dopravní prapor letecké technické divise nebo týlu LA	19—20 t.

Letecký materiál (uvažovaná potřeba pro jeden letecký pluk se 70% tabulkového počtu letounů):

Jeden palběný průměr letecké munice:

— proudového leteckého stíhacího pluku	9 t,
— pístového leteckého bitevního pluku	30 t,
— proudového leteckého bombardovacího pluku	64 t,
— proudového leteckého průzkumného pluku	18 t.

Jedna náplň LPH:

— proudového leteckého stíhacího pluku	38 t,
— pístového leteckého bitevního pluku	16 t,
— proudového leteckého bombardovacího pluku	204 t,
— proudového leteckého průzkumného pluku podle typu letounů až	179 t.

(Váha mazadel je 2% váhy LPH.)

Pro leteckou armádu složenou na příklad z 5 leteckých sborů (dva sbory proudové stíhací, dva pístové bitevní, každý o třech leteckých divisích po třech plucích, a jeden proudový bombardovací sbor o dvou leteckých divisích po třech plucích), z jednoho leteckého průzkumného pluku, pěti leteckých technických divisí, 46 letištních praporů, 5 leteckých stavebních praporů a dalších leteckých týlových útvarů (ne bez úvahy ostatních útvarů speciálního letectva) váží:

- 1 denní dávka proviantu asi 160 t,
- 1 náplň APH (bez mazadel) asi 1000 t,
- 1 palebný průměr letecké munice asi 1100 t,
- 1 náplň LPH (bez mazadel a speciálních kapalin) asi 2200 t.

To je celkem asi 8 až 9 vlaků po 50 vagonech po 10 t (nepřihlížíme-li k zvláštnostem přepravy LPH).

Použitím opravných koeficientů u leteckého střeliva a LPH budou uvedené celkové váhy tohoto materiálu o něco nižší, naproti tomu opět stoupnou při doplnění počtů letecké armády nebo při udržování vyššího počtu letounů v leteckých plucích než 70% tabulkového počtu.

Pokud jde o APH, možno počítat, že letištní prapor vystačí s 1 náplní APH 2 až 3 dny, v příznivém případě i 4 dny, což závisí na délce vnějších přísunových cest a na intenzitě vnějších přísunů na letiště, na intenzitě vnitřních přísunů na letišti (t. j. na stupni úsilí zabezpečovaného leteckého pluku), na tom, jak často bude letištní prapor přemísťován.

U leteckých stavebních praporů je rozhodující doba nasazení strojů pro zemní práce a rozsah přesunů zeminy, přísunu stavebního materiálu, počet a velikost přesunů leteckého stavebního praporu.

Pokud se týče leteckého materiálu bude součinnost vševojskového týlu a týlu letecké armády zaměřena hlavně na používání komunikací vševojskového týlu, po případě na pomoc dopravními prostředky při přísunu leteckého materiálu.

U vševojskového materiálu půjde přímo o zabezpečení tímto materiálem a jeho dopravu na místa potřeby. Je úkolem především štábu týlu letecké armády a náčelníků zásobovacích služeb letecké armády rozpracovat normy spotřeby vševojskového materiálu, stanovené náčelníkem týlu frontu ve formě žádanek adresovaných týlu frontu (zásobovacím službám) s přesnými údaji doby, místa a výše potřeby doplňků zásob vševojskového materiálu podle rozmístění letectva, hlavně leteckých technických divisí.

Týl frontu podle žádanek vypracuje:

- oznámení (rozdělovníky) pro týl letecké armády o místě, výši a době výdeje (po případě přísunu) doplňků zásob,
- nařízení skladům týlu frontu k výdeji materiálu leteckým útvarům umístěným v prostoru týlu frontu,
- pokyny pro týly pozemních armád k zabezpečení doplňků materiálu pro letectvo umístěné v jejich prostorech.

Nemohou-li týly pozemních armád uhradit včas potřebu doplňků materiálu pro letectvo ze všech zásob nebo těžbou z místních zdrojů, jsou potřebná množství materiálu přisunována týlům pozemních armád péčí týlu frontu.

Odběr přiděleného vševojskového materiálu ze skladů týlu frontu nebo armád bývá prováděn orgány a dopravními prostředky letecké technické divise pro útvary zabezpečované touto divisí, z jejich skladů pak vydáván letištním praporům nebo leteckým útvarům s vlastními týlovými

jednotkami (t. j. leteckým stavebním praporům, dopravním praporům a p.). Letištní prapory a útvary umístěné poblíž armádních skladů a skladů frontu mohou provádět odběr přímo z těchto skladů nebo z jejich čelních oddělení.

Bude proto po stránce zásobování vševojskovým materiálem nutná součinnost na stupni týlu pozemní armády — letecká technická divise, která na základě směrnic týlu letecké armády o zásobování vševojskovým materiálem musí s příslušným týlem pozemní armády projednat podrobnosti zásobování vševojskovým materiálem. Bude to zvláště nutné v průběhu operace, kdy dojde nejenom ke změnám stanovišť leteckých útvarů a svazků, ale i ke změnám stanovišť armádních skladů a jejich čelních oddělení. Dojde tu i k součinnosti s orgány vojskového týlu, v jehož prostoru budou umístěny útvary letectva zabezpečované leteckou technickou divisí. Letecká technická divise zabezpečující letectvo, které podporuje rychlou skupinu, bude ve stálém styku s týlem této skupiny, po případě s týlem příslušné pozemní armády, když půjde o ARS.

Z vševojskového materiálu bude především zásobování potravinami předmětem součinnosti mezi vševojskovým týlem a týlem letecké armády, který nemá proviantních zařízení, jako jsou polní jatky a polní pekárny.

Pokud se týče přípravy stravy pro létající personál, jsou na ni kladeny zvláštní požadavky, vyplývající ze zvláštností fyziologie výškových letů a rychlosti letu.

Jestliže to jen trochu podmínky bojové situace dovolí, je třeba připravovat létajícímu personálu čerstvou a teplou stravu s potřebnými vitamíny a s kalorickou hodnotou stanovenou normami L.

K přípravě rozmanité, vydatné a chutné stravy je používáno nejen materiálu odebraného z proviantních skladů, ale i vytěženého z místních zdrojů (čerstvá zelenina, ovoce, mléko, smetana, sýr, vejce, drůbež a p.). Proto musí mít letecká technická divise vyhrazen svůj prostor pro těžbu potravin z místních zdrojů a mnohdy musí takový prostor zajistit i letištním praporům. Sovětské letištní prapory připravovaly někdy i chléb a pečivo ve vlastních improvizovaných pekárnách. Sovětská letecká týlová jednotka, zabezpečující r. 1945 na letišti ve Kbelích 1. čs. leteckou smíšenou divisi, měla i svoje jatky.

Těž u nás přes rozdílné názory ukázala se na konec při cvičeních našeho letectva potřeba zabezpečit v určité situaci plynulost zásobování letectva čerstvým pečivem a masem nejenom vyhrazením prostorů pro těžbu potravin z místních zdrojů, ale i přidělením polních pekáren leteckým technickým divisím (na jednu leteckou technickou divisi stačí jedna polní pekárna typu MW), dále polních jatek a uzenářské dílny týlu letecké armády. Pro přezkušování nezávadnosti potravin vytěžených z místních zdrojů musí v tom případě týl letecké armády využívat zařízení týlu pozemní armády nebo frontu, protože sám takových zařízení nemá.

Rozptýlené rozmístění letectva v prostorech pozemních armád a frontu vyžaduje proto po stránce zásobování potravinami užití způsobu zásobování podle situace.

Součinnost mezi vševojskovým týlem a orgány týlu letecké armády po stránce využití místních zdrojů bude mimo těžbu potravin zaměřena i na jiné obory. Budou to zejména zdroje stavebního materiálu počínaje dřevem na stavbu krytů, zemljanek, k zesílení a rozšíření můstků při-

jezdových cest na letiště a p. (konečně i na topení, protože žádný velitel letiště a letištního praporu nedovolí sáhnout na dřevo přirozených skrytů na letišti a v jeho blízkém okolí), pily, lomy a cihelny s výrobními stroji a zásobami materiálu, dále stroje pro zemní práce všech druhů, zdroje pracovních sil a dopravních prostředků a p.

Také automobilní pohonné hmoty a mazadla jsou odebírány především z vševojskových skladů. Při dosavadním způsobu přísunu APH, t. j. železničními cisternami, motorovými a vlečnými cisternami, přečerpáváním do barelů a baněk a jejich převozem nákladními auty, jeví se u letištních praporů účelnější nerozptylovat jejich odběrové odřady jednak k odběru statisíců litrů LPH ve skladech nebo zásobovacích (vykládacích) stanicích letecké technické divise, jednak k odběru APH ve vševojskových výdejnách. Účelnější je připojit potřebný počet železničních cisteren s APH k soupravě železničních cisteren s LPH a umožnit tak letištním praporům odběr obou druhů PHM v jednom místě. Dosáhne se tím účelné využití přepravních prostředků letištních praporů a ulehčení vševojskovým výdejnám. K tomu účelu je proto počítáno u leteckých technických divisí s vybavením soupravami přečerpávacího zařízení.

Zásobování pěchotní municí nebude většinou pravidelné, protože potřeba doplnění zásob závisí převážně na činnosti obrany letiště proti útokům nepřítele a ta nebude všude stejná. Spotřeba munice se bude různit podle toho, na která letiště s jakým úsilím a jakým způsobem bude nepřítel útočit.

U protiletadlových zbraní je pravděpodobná vyšší spotřeba munice než u ostatních zbraní. Nebude-li v plánované operaci stanovena norma spotřeby pěchotní munice i pro letectvo (při cvičení se na to obvykle zapomíná), znamená to, že prakticky jsou k dispozici jen pohyblivé zásoby podle Mat děl-VII-2. Tyl letecké armády (letecká technická divise) musí vyžádat u týlu frontu (pozemní armády) udržování přechodných zásob této munice v příslušných dělostřeleckých skladech podle potřeby letectva, vyplývající ze vzdušné situace a z počtu letectva umístěného v příslušném tylu. Je třeba mít na zřeteli i situaci v zásobách munice posilových prostředků přidělených letectvu k obraně na př. protiletadlových pluků a oddílů.

V zásobování ostatním vševojskovým materiálem jeví se u letectva potřeba jednak pravidelných doplňků zásob odpovídajících spotřebě při běžném provozu a činnosti (t. j. doplňků intendantního materiálu, náhradních součástek pro auta a traktory, ženijního a maskovacího materiálu, zdravotnického materiálu, finančních prostředků a ubytovacích potřeb, jednak nepravidelných doplňků vznikajících z útočných akcí nepřítele, při nichž došlo k zničení většího počtu ručních zbraní, automobilního a traktorového materiálu a při nichž bylo spotřebováno větší množství materiálu chemické ochrany a zdravotnického materiálu nebo i vzhledem ke zvýšené potřebě na příklad vševojskového spojovacího materiálu.

I po této stránce je především povinností týlu letecké armády, aby včasnými požadavky dal podklad pro materiálně technické zabezpečení letectva frontu nebo aspoň pro vytvoření přechodných zásob. Jeví se také účelným, aby pro možnost rychlé pomoci napadeným letištěm a leteckým útvarům byly udržovány určité zásoby vševojskového materiálu ve skladech leteckých technických divisí.

Výše udržovaných zásob na jednotlivých stupních leteckého týlu ve

smyslu odstupňovaných pohyblivých zásob vševojskového týlu není dosud definitivně stanovena, je otázka, zda se tak bude moci vůbec stát, jak vysvítá z textu 54. článku Předpisu pro letecký tyl (návrh z r. 1954):

„Výše zásob, vytvářených na letištích a v leteckých skladech, se určuje druhem nastávající bojové činnosti a druhy zasazeného letectva. Podle operační situace se množství zásob může měnit v širokém měřítku.“

Týž návrh předpisu v článku 53 zavádí u našeho letectva nové pojmy zásob v leteckém týlu, a to zásoby přechodné pro běžnou potřebu a zásoby manévrové, které jsou zálohou velitelství. Dále užívá pojmu „pohyblivých zásob“ jen na stupni letištního praporu v tomto ustanovení: „Část přechodných zásob letištních praporů, zabezpečujících letecké pluky, která může být naložena na dopravní prostředky letištního praporu při jeho přemísťování, tvoří pohyblivé vezené zásoby.“

Důležité je ustanovení čl. 56 návrhu předpisu pro letecký tyl, které stanoví střední normy zásob bojových prostředků a PHM podle pásem rozmístění letectva takto (čísla v tabulce udávají, pro jaký počet dnů je třeba udržovat zásobu bojových prostředků a PHM):

Pásmo	Na letištích	Ve skladech LTD a v jejich pobočkách	Ve skladech týlu LA (frontových skladech)	Poznámka
První pásmo — vzdálenost od čáry dotyku do 50 km	1—2	1—2*)	—	*) jsou-li oddělení skladů LTD v tomto pásmu
Druhé pásmo — vzdálenost od 50 do 150 km od čáry dotyku	1—2	2—3	—	
Třetí pásmo — vzdálenost více než 150 km od čáry dotyku	2—3	—	8—12	

Podle téhož návrhu předpisu se přechodné zásoby speciálního letecko-technického materiálu a výzbroje (náhradní díly, nářadí a spotřební materiál) za normálních podmínek udržují v těchto průměrných množstvích:

- u letištních praporů podle tabulek a norem spotřeby ve výši 5 až 10denní potřeby zabezpečovaných útvarů,
- ve skladech LTD podle norem spotřeby a propočtu zabezpečení patnáctidenní potřeby leteckých útvarů a svazků zabezpečovaných leteckou technickou divísi,
- ve skladech frontu podle zvláštních pokynů (letecká armáda nemá samostatnou zásobovací základnu; pro umístění jejích armádních skladů bývá vyhrazena část prostoru zásobovací základny frontu s jednou nebo více zásobovacími stanicemi; u velitelství zásobovací základny frontu jsou zástupci týlu letecké armády).

K přiblížení zásob letecké munice a leteckého technického materiálu leteckým armádám vytvářejí se na hlavních operačních směrech zvláštní ústřední sklady podle nařízení náčelníka leteckého týlu u hlavního velitelství (velitelství letectva) ve vzdálenosti 400 až 500 km, ve výjimečných případech i 700 km od čáry dotyku.

U vševojskového materiálu stanoví návrh předpisu pro letecký týl přechodné zásoby prozatím jen u potravin:

- letištní prapor v celkovém množství 5 denních dávek pro zabezpečovaný letecký pluk a pro příslušníky letištního praporu,
- ve skladech LTD 3 denní dávky pro všechny útvary a svazky v péči LTD.

Pohyblivé zásoby vševojskové munice u útvarů a svazků letectva jsou stanoveny předpisem Mat děl-VII-2.

Ve Veliké vlastenecké válce byly u sovětského letectva na př. tyto přechodné zásoby letecké munice a leteckého technického materiálu:

- u letištních praporů 4 až 6 palebných průměrů letecké munice, 4 až 6 náplní LPH pro stíhací a bitevní letectvo, 2 až 3 palebné průměry a 1 až 2 náplně LPH pro bombardovací letectvo,
- ve skladech LTD 50 vagonů leteckého technického materiálu, 300 vagonů letecké munice, 500 t LPH,
- ve skladech týlu letecké armády 300 vagonů leteckého technického materiálu, 1000 vagonů letecké munice, 1000 t LPH.

Při ukládání LPH ve skladech týlu letecké armády byla snaha udržovat větší část LPH v pohybu, menší část ukládat na kolejích už proto, aby bylo co nejméně železničních cisteren odnímáno dopravě, pro šetření práce a času potřebné k vypouštění a čerpání LPH a pro zamezení ztrát LPH.

K umožnění ukládání LPH byly letištní prapory vybavovány nádržemi o obsahu 2 až 6 m³ (konteinery), přepravovanými na zvláštních podvozcích. Při stoupajícím tempu operací ukazovaly se potíže s přepravou těchto nádrží, bylo proto k tomuto účelu využíváno volných nádrží i většího obsahu získaných v území dobytém na nepříteli. Letecké technické divise měly přiděleny i prostory k vyhledávání takových nádrží, při čemž s výhodou bylo používáno zpráv postupujících pozemních vojsk o možnosti získání takových nádrží. Podle potřeby bylo použito i stálých nádrží továrních podniků, jako lihovarů, cukrovarů a p.

U nás při cvičení letectva bylo uvažováno o použití podzemních nádrží na stálých letištích. V takovém případě je třeba mít na zřeteli potřebu času a pracovních sil k vykopání zapuštěných nádrží a dále změnu charakteristiky letiště, na které může přijít letectvo s vysokou spotřebou LPH, při čemž potřebné nádrže by byly odsunuty.

Tolik o udržovaných zásobách v leteckém týlu. Při definitivní úpravě „předpisu pro letecký týl“ je možné, že dojde ještě v normách udržovaných zásob k změnám.

S hlediska součinnosti mezi týly je důležitá otázka přísunu zásob.

Na počátku tohoto článku bylo řečeno, že podkladem pro organizaci týlu a materiálního zabezpečení letecké armády je návrh velitele letecké armády na rozmístění útvarů a svazků letecké armády, dále stanovení stupně úsilí leteckých útvarů a jednotek v daných prostorech.

Byl uveden příklad základních množství potravin, letecké munice, LPH a APH pro leteckou armádu o 5 leteckých sborech a jednom prou-

dovém leteckém průzkumném pluku. Uvažujme nyní o materiálním zabezpečení této letecké armády (po doplnění počtů) při operaci frontu v trvání jen 17 dní.

Na základě povolené normy spotřeby bojových materiálních prostředků a podle bojových úkolů letecké armády by bylo na příklad stanoveno toto úsilí:

Druh letectva	Stupeň úsilí ve vzletech					
	přípravné období (14 dní)	1. období D1 - D2 (2 dny)	2. období D3 - D5 (3 dny)	3. období D6 - D12 (7 dní)	4. období D13 - D17 (5 dní)	Celkem (31 dní)
Stíhací proudové 2 LSS (18 lopl)	4000	4300	3700	2500	2000	16 500
Bitevní pístové 2 LBiS (18 lbipl)	3200	3600	3100	2000	1700	13 600
Bombardovací proudové 1 LBoS (6 lopl)	600	600	650	300	450	2 600
Proudový průzkumný pluk	300	160	210	280	200	1 200

K zabezpečení této činnosti nutno přisunout následující množství letecké munice a LPH:

Pro letectvo	Potřeba přísunu v tunách pro											
	přípravné období (14 dní)		1. období D1 - D2 (2 dny)		2. období D3 - D5 (3 dny)		3. období D6 - D12 (7 dní)		4. období D13 - D17 (5 dní)		Celkem (31 dní)	
	let. munice	LPH	let. munice	LPH	let. munice	LPH	let. munice	LPH	let. munice	LPH	let. munice	LPH
Stíhací proudové	880	4800	946	5160	814	4440	550	3000	440	2400	3 600	19 800
Bitevní pístové	2560	1440	2880	1620	2480	1395	1600	900	1360	765	10 880	6 120
Bombardovací proudové	1344	2502	1344	2502	1456	2711	672	1251	1008	1877	5 824	10 843
Průzkumné proudové	175	1075	80	492	105	645	140	860	100	615	600	3 687
Celkem	4959	9817	5250	9774	4855	9191	2962	6011	2908	5657	20 934	40 450

P o z n á m k y.

1. Kalkulace vychází z předpokladu, že nařízené zásoby na konci operace budou stejné jako byly na začátku přípravného období.

2. Pro proudové letectvo je počítáno s LRX 52, pro pístové LBE 95/135.

3. U LPH počítáno s opravnými koeficienty, a to u stíhačů 0,8, bitevníků 0,75, bombardovacího a průzkumného 0,6.

4. Kdyby byli k dispozici pístoví stíhači, hlavně k doprovodu bitevního letectva, snížila by se tonáž u LRX 52 a zvýšila u LBE 95/135. Menší změna by nastala i v tonáži letecké munice pro stíhací letectvo.

5. U LRX 52 nutno připočítat ještě 2% mazadel a speciálních kapalin, t. j. dalších 686 t; u LBE 95/135 8%, t. j. 488 t celkem.

Podle údajů tabulky celkový přísun letecké munice a LPHM v daném případě činí 62 588 t ($20\,934 + 40\,450 + 686 + 488$). Připočteme-li i APHM, za předpokladu, že norma spotřeby bylo stanovena na př. na 8 dávek, zvýší se v našem případě celkový přísun o dalších 8560 t na 71 148 t. Při prostém vydělení počtem 31 dnů (přípravné období 14, operace 17 dní) jeví se rozsah denního přísunu průměrně 4 až 5 vlaků po 50 vagonech po 10 t. Po sestavení souprav v rozdělovací stanici frontu, někdy i pozemních armád, směřují tyto vlaky většinou k leteckým technickým divísím (u bombardovacího letectva podle možnosti i přímo k jednotlivým letištím) umístěným v prostorech armádních týlů a týlu frontu.

Tento předpoklad však vystačí jen do dne D 2, kdy se jeví potřeba přísunu na 2. období 14 314 t ($4855 + 9191 + 156 + 112$, mimo APHM), t. j. 9 až 10 vlaků denně. I když může být v tomto období použito zásob, které byly k dispozici již na místě na počátku přípravného období, podmínky přísunu se stávají mnohem obtížnější, protože v této době letectvo, aby nezůstávalo pozadu za postupujícími vojsky, musí podle situace z větší nebo menší části začít provádět letištní manévry a k tomu účelu vyčlenit mnohdy značnou část svých dopravních prostředků pro přesuny pozemních sledů leteckých bojových útvarů a svazků. Začíná se však také vzdalovat od svých dosavadních zásobovacích (vykládacích) stanic a tím se prodlužují délky přísunových cest.

V dalších obdobích, jak je z tabulky vidět, klesá denní přísun na 2 až 3 vlaky denně, ale délky přísunových cest se zvětšují v důsledku letištního manévru a nižšího tempa oprav železnic proti tempu operace.

Přísuny po železnici budou předmětem častého styku a součinnosti orgánů leteckého týlu s orgány správy vojenské dopravy, s velitelstvím zásobovacích základů pozemních armád a hlavně frontu, kde, jak bylo již dříve řečeno, má týl letecké armády své zástupce. Pokud jde o železniční přísuny a převozy z týlu frontu do armádních týlů, je povinnost především týlu letecké armády, aby včasnými požadavky svých přísunů a převozů umožnil jejich zařazení do plánovaných železničních přísunů a převozů pozemního vojska; obdobně je tomu při odsunech.

I u letectva je snahou provádět přísuny po železnici co nejbližší k místu určení, t. j. do zásobovacích (vykládacích) stanic letecké technické divise v seskupení většího počtu letišť, jako je letištní rajon. Vzhledem k rozdílným názorům na potřebu zásobovací stanice u letecké technické divise uvádím opět výňatek z práce plukovníka Kosmo-Děmjanského „Organisace letištního manévru...“:

„Zásobování letištního praporu z několika míst způsobuje značné rozptýlení dopravních prostředků a desorganizuje přísun, poněvadž jej nedovoluje provádět hospodárně a plánovitě. Proto je vůbec nepochopitelný záporný postoj k zásobovací stanici, který se projevuje u řady pracovníků leteckého i vševojízského týlu. Zásobovací stanice dovoluje organisovat zásobování jednotek vším potřebným z jednoho místa, t. j. zajišťuje lepší podmínky přísunu a umožňuje zásobování bez poruch.“

Naše letectvo nemá dnes odborně školený personál, jako je vojenský správce železniční stanice, personál k obsluze stanice, po případě náčelník prostoru zásobovací stanice, které proto musí dodat pozemní vojsko. Letectvo má zájem na vykládacích místech na železnici, která dovolují skryté, bezpečné, provozem železnice nerušené, rychlé vykládání materiálu. U LPH musí být umožněno při dnešním způsobu přísunu železničními cisternami i přečerpávání LPH do většího počtu automobilních cisteren najednou, to znamená mít dostatečné možnosti přístupu k místu vykládání (přečerpávání), dostatečné možnosti skrytu většího počtu automobilních cisteren přijíždějících k odběru LPH, po případě k přechodnému odstavení plných železničních cisteren se zásobami LPH.

Zavádění proudových letounů do výzbroje letectva znamená značné zvýšení spotřeby LPHM. V našem případě 40 450 t LPH představuje 2019 železničních cisteren po 20 000 l LRX 52 a 408 stejných cisteren LBE 95/135, které nutno přečerpat do automobilních cisteren a dopravit od železnice na letiště k letounům.

Dá se čekat, že i bitevní letectvo bude vybaveno proudovými letouny a spotřeba LPHM dále stoupne (ve svém pojednání neuvažují prozatím o takové možnosti ani u výsadkového letectva i když si nelze zapírat, že již existují i proudové dopravní letouny).

Železniční cisterny jsou vhodným, vyhledávaným a lehce zranitelným cílem útoků nepřítele. Vývoj bojové techniky letectva značně pokročil, zatím co přísun LPHM zůstal téměř na stejném stupni jako v první světové válce.

Sovětské letectvo používá k přísunu LPH potrubí. Otázka tohoto způsobu přísunu LPH je technicky řešitelná, je pokrokem v přísunu LPH a dává i možnosti ukládání velkého množství LPH. Mimo technickou stránku vyžaduje však také vycvičený personál ke kladení potrubí a v obsluze jeho zařízení.

Tento způsob přísunu LPH bude ovšem také vystaven útokům nepřítele. K jeho střežení a obraně musí mít letectvo strážní a ochranné jednotky a pohyblivé opravářské jednotky.

Potrubí pro přísun LPH nemusí znamenat upuštění od používání železničních cisteren hlavně v hlubokém týlu, vyžaduje však použití automobilních cisteren v poslední etapě přísunu LPH na letiště a k letounům, neboť bude jen málo letišť, kdy by koncové vývody potrubí končily přímo na letišti.

Použijí-li tohoto způsobu přísunu PH i týly pozemního vojska, bude to nový důvod k těsné a stále jejich součinnosti s týlem letecké armády.

Přeložením materiálu ze železničních dopravních prostředků na dopravní prostředky letištních praporů a leteckých technických divísi dostává se letectvo se svými přísuny na komunikace, které ze značné části mohou být shodné s přísunovými cestami pozemního vojska nebo je křížují. Automobilní přísuny ze skladů týlu letecké armády budou se převážně dít po frontové a armádních vojenských automobilních silnicích.

Již v přípravném období si vynucují přesuny pozemních vojsk k za-

ujetí útočné sestavy, přísuny zásob jejich týlů potřebu součinnosti orgánů leteckého týlu (týl letecké armády, letecké technické divise) s orgány velitelství pozemního vojska a jejich týlů. Stejně je tomu v dalším průběhu operace. Je třeba, aby byly uvedeny v soulad potřeby přesunů a přísunů pozemních vojsk se stejnými potřebami letectva k úspěšnému provedení operace.

Přísuny a přesuny provádějí především svými dopravními prostředky letecké technické divise, které podle situace a potřeby organisují provedení někdy i s využitím dopravních prostředků letištních praporů, a dále jsou posilovány dopravními prostředky týlu letecké armády.

V tísnivé situaci, jaká nastává na příklad při současném provádění přesunů (převozů) v rámci letištního manévru a přísunu zásob, vypomáhá letecké armádě svými dopravními prostředky podle potřeby především front, někdy i týly pozemních armád.

Při pohybu po vševojskových komunikacích využívají přísunové a přepravní odřady letectva zařízení na těchto komunikacích (etapní stanice) a podléhají po stránce řízení dopravy regulačním orgánům pozemního vojska, s jejichž souhlasem jsou organisována jednotlivá doplňková opatření podle potřeb letectva (ukazatelé cest, regulační hlídky a p.).

Návrh předpisu pro letecký týl v čl. 93 přímo stanoví: „Štáby leteckého týlu organisují silniční službu v zájmu leteckého týlu a spolupůsobí po této stránce s týlem pozemního vojska“ a v čl. 92 přímo nařizuje: „Orgány leteckého týlu jsou povinny udržovat silnice (míni přísunové komunikace letectva), kterých používá vojsko, ve sjízdném stavu.“

Organisovat a zajistit cesty pro potřeby letectva je povinností štábu týlu letecké armády. Vyhledávání, rekognoskaci cest a jejich zajištění provádějí především velitelství leteckých technických divisí. Z toho důvodu jsou velitelé LTD povinni každodenně provádět týlový průzkum svého prostoru činnosti a studium silniční sítě, při čemž využívají i zpráv orgánů vševojskového týlu. Výsledky je třeba denně hlásit v souhrnném týlovém hlášení, které LTD předkládají týlu letecké armády. Jsou-li po ruce údaje o průzkumu, výběr cest pro organisaci pochodových os a přísunových cest může být proveden rychle a hlavně účelně.

U letecké armády jsou též prováděny přísuny a přesuny vzduchem. K příjmu a rozdělování nového materiálu, došlého od leteckého průmyslu, k jeho přijetí a rozdělování novým leteckým útvarům, jednotkám a jednotlivým osádkám, k příjmu a rozesílání nákladů dopravovaných vzduchem je organisováno v letecké armádě jedno nebo i více rozdělovacích letišť (aerodrom bazovij), rozmístěných poblíž zadní hranice týlu frontu. Sem přijdou i eventuelní zásilky přepravované z hlubokého týlu vzduchem pro pozemní vojska.

Převozy vojsk vzduchem tvoří samostatnou kapitolu a nejsou předmětem tohoto pojednání. Je jisté, že i při nich je třeba součinnosti týlu.

Odsuny poškozeného, nepotřebného materiálu, použitých olejů, prázdných obalů (o odsunu raněných, nemocných a kořistního materiálu bude řeč později) jsou prováděny především dopravními prostředky týlových orgánů letectva obyčejně při jízdě k odběru nebo železničními vagony po vyložení materiálu přísunutého pro letectvo, na místa nařízená náčelníkem týlu letecké armády (velitelem letecké technické divise) u letounů na místa nařízená hlavním inženýrem letecké armády (hlavním inženýrem leteckého sboru).

U sovětského letectva byly velmi pečlivě organisovány opravy, technická pomoc a shromažďování vynucené přistálých letounů. Přední pás-

ma byla doslova přesycována opravářskými prostředky zvláště na směrech, na nichž hlavně působilo sovětské letectvo. Bylo při tom používáno záložních pojízdných leteckých dílen, kořistních skupin leteckých technických divísi určených k odsunu a shromažďování vynuceně přistálých letounů.

V oněch pásmech vyvíjeli intensivně svou činnost i zplnomocnění ministerstva, do jehož oboru spadal letecký průmysl, přidělení k velitelství letecké armády a leteckým svazkům.

Zabezpečení vysunutých a rozptýlených opravářských a odsunových skupin vševojskovým materiálem, hlavně potravinami a APHM, někdy i dopravními prostředky, poskytování jim technické pomoci a umožněním spojení s nimi bylo velice častým předmětem součinnosti mezi týly.

Velikou pomocí pro letectvo může být účelné využití zásob materiálu ukořistěného na letištích a ve skladech protivníkového letectva. Jsou to hlavně letouny, motory, letecká munice, LPHM, letištní materiál, padákový materiál, plnící a stáček prostředky, nádrže na pohonné hmoty a p.

Zvlášť důležité jsou ukořistěné novinky letecké techniky a munice nepřátelského letectva, které se musí co nejdříve dostat do rukou leteckých odborníků co možná v neporušeném stavu. Za Veliké vlastenecké války se stávalo, že ukořistěním neporušených nepřátelských letounů byla dána sovětským letcům možnost prakticky vyzkoušet letové vlastnosti těchto letounů, zjistit jejich stinné stránky a podle nich stanovit vhodný způsob útoku na ně.

Za úplné a včasné vyhledávání kořistního leteckého materiálu a havarovaných letounů, organizaci jejich sběru a evidenci střežení a odsunu odpovídají ve svých prostorech činnosti náčelník týlu letecké armády, velitelé leteckých technických divísi a velitelé letištních praporů; k tomu účelu má letectvo zvláštní kořistní a odsunové jednotky, které jsou nasazovány i ve vojskovém týlu hned za postupujícími vojsky. Také v těchto otázkách je nutná rozsáhlá součinnost s vševojskovým týlem pokud se týče včlenění kořistních jednotek letectva do sestavy pozemního vojska, jejich zásobování a poskytování jim pomoci a ochrany, informací o nalezíštích leteckého kořistního materiálu a spolupráce s vševojskovými kořistními jednotkami.

Pokud se týče zdravotnické péče o člověka má letectvo především svou zdravotnickou službu, která je organizována po dvojí linii. U leteckých pluků a divísi jsou starší lékaři a u leteckých sborů hlavní lékaři s povinností péče především o létající personál. Druhá linie zdravotnické péče o tento personál je v týlu letecké armády.

Letištní prapor má staršího lékaře, který od okamžiku vydání rozkazu letištnímu praporu zabezpečovat určitý letecký pluk, podléhá staršímu lékaři tohoto pluku. Podle jeho nařízení organizuje starší lékař letištního praporu:

- letištní obvaziště přímo na letišti k poskytnutí první pomoci vynuceně přistálým letcům (skládá se ze zdravotnického auta a zdravotnické hlídky, které jsou v pohotovosti po dobu létání nebo podle nařízení),
- obvaziště letištního praporu, kde je prováděno ambulantní ošetření všech příslušníků leteckého pluku a letištního praporu,
- letištní lazarets počtem až 25 lůžek a dobou léčení do 15 dní.

Obdobně je tomu u letecké technické divise, kde starší lékař divise zřizuje podle pokynů hlavního lékaře leteckého sboru lazaret o 70 lůžkách a s dobou léčení do jednoho měsíce.

U velitelství letecké armády je hlavní lékař letecké armády, kterému podléhá letecká armádní nemocnice, po případě letecké ozdravovny.

Je snahou, aby ani ranění a nemocní příslušníci létajícího personálu, ani pozemní specialisté, jejichž výcvik vyžadoval značný náklad a dobu, nezůstávali příliš dlouho vzdáleni od letectva na vševojskových odsunových a léčebných etapách. Tomu nelze zabránit v případech velkých ztrát způsobených na příklad útoky na letiště, kdy zdravotnická zařízení letectva někdy nestačí, nebo při vynucených přistáních raněných letců ve vševojskovém týlu, když letecká zdravotnická zařízení jsou příliš vzdálena.

Jeví se tu opět potřeba součinnosti se zdravotnickou službou vševojskovou, a to jak v otázkách odsunů, tak i léčebné péče. Součinnosti je třeba i v otázkách zdravotnického průzkumu a protiepidemických opatření, v otázkách zásobování zdravotnickým materiálem. Velice častá součinnost bude mezi vševojskovou armádou a leteckou technickou divisí, někdy i mezi letištním praporem a střeleckou divisí, v jejímž týlu je letištní prapor umístěn.

Ochranu a obranu svých zařízení a prostorů činnosti provádí letectvo především vlastními prostředky. U každého obsazeného letiště musí být organisována kruhová obrana proti pozemním útokům a protiletecká obrana proti útokům vzdušným. Obranu organisuje a řídí velitel letiště, pomocníkem je mu velitel letištního praporu. Není-li na letišti letecký pluk, organisuje obranu letiště sám velitel letištního praporu. Pro obranu zvlášť důležitých letišť a prostorů rozmístění letectva přiděluje velitel frontu (po případě i vševojskové armády) posilové prostředky protiletadlové obrany. Je nutno mít na zřeteli, že protivzdušná a pozemní armáda je zahrnuta do celkového systému obrany vojskového, armádního a frontového týlu pozemního vojska, a proto tu bude nutná také součinnost nejenom v otázkách poskytnutí pomoci při napadení letišť a zařízení letectva nepřitelem, ale i v otázkách provádění preventivních opatření, jako je odsun civilního obyvatelstva z prostorů letišť a zařízení letectva, střežení neobsazených letišť a ploch vhodných k vysazení nepřátelských výsadků.

Účinným prostředkem ochrany je maskování, které letectvo provádí jednak na nově budovaných letištích od začátku jejich budování, na používaných letištích maskováním bojové techniky a zařízení letišť, dále zřizováním klamných letišť, jako neoddělitelných prvků letištních uzlů, podle nařízení velitele letecké armády v souhlase s rozkazem velitele frontu pro zastírání.

Letectvo se může účastnit i operačního zastírání tím, že na stanovených směrech předstírá výstavbu letišť (na příklad prostým rozoráním pravidelných pásů v terénu), zřizuje klamná letiště s občasným skutečným leteckým provozem, účastní se svými dopravními prostředky klamných vševojskových přísunů a převozů.

IV. Závěr

Organisace a činnost leteckého týlu proti týlu pozemního vojska vyžaduje se řadou zvláštností a odlišností. Útvary a svazky leteckého týlu jsou v mnohých směrech zabezpečování bojové činnosti letectva odkázány na pomoc orgánů, útvarů a zařízení vojskového a operačního týlu. Proto je nezbytné, aby k úspěšnému splnění úkolů letectva, které jsou neoddělitelnou součástí úkolů pozemního vojska, byla rozvíjena

nepřetržitá a těsná součinnost mezi týly letectva a týly pozemního vojska.

Základní podklady pro tuto součinnost vydává náčelník týlu frontu po vyslechnutí návrhů a požadavků náčelníka týlu letecké armády. Součinnost, počínaje týlem frontu a letecké armády, bude se dále rozvíjet mezi týlem vševojskové armády a leteckou technickou divisí a mezi týlem střelecké divise (sboru) a letištním praporem. Situace si zpravidla vynutí, aby zejména na stupni front a vševojsková armáda vysílal náčelník týlu letecké armády a velitel letecké technické divise svého styčného důstojníka (nebo týlovou operační skupinu) s pojiťky do štábu týlu příslušného svazu.

Polní řád československé lidové armády (divise, sbor) v čl. 203 přímo ukládá náčelníkovi týlu sboru (divise) konkrétní úkoly pro zabezpečení práce leteckých týlových útvarů, které jsou podkladem pro organisování součinnosti nejenom na stupni vojskového, ale i operačního týlu.

Součinnost mezi leteckým týlem a týlem pozemního vojska se bude mimo to rozvíjet zejména v těchto otázkách:

1. Vyhrazení prostorů pro rozvinutí letištní sítě.
2. Zabezpečení zásobovací soustavy leteckého týlu (vyhrazení komunikací, vyčlenění zásobovacích a vykládacích stanic, sladění provozu na společně využívaných komunikacích).
3. Zdravotnického zabezpečení (po stránce léčebně odsunové a hygienicko-epidemiologické).
4. Zásobování letectva vševojskovým materiálem.
5. Technického zabezpečení (výpomoc pozemního týlu při opravách vševojskové techniky a materiálu letectva).
6. Těžby z místních zdrojů.
7. Obrany a ochrany prostorů jednotlivých letišť.

