

# POZEMNÍ ZABEZPEČENÍ OPERAČNÍ SESTAVY LETECTVA V POČÁTEČNÍM OBDOBÍ VÁLKY

(Studie)

Podplukovník Ing. Nikolaj Zlocha

## I. TEORETICKÉ ZDŮVODNĚNÍ ROZPTÝLENÉHO ROZMÍSTĚNÍ LETECTVA A FOREM JEHO POZEMNÍHO ZABEZPEČENÍ Z HLEDISKA TÝLU LETECTVA

### 1. Všeobecně

Dnešní pojetí vedení boje v počátečním období války vyžaduje na letectvu

- schopnost dosáhnout uchránění vlastní sestavy při prvním překvapivém úderu nepřítele,
- v dalším zabezpečení vysoké manévrovací schopnosti k vedení následující aktivní činnosti.

Jedním z důležitých opatření jak je toho možno dosáhnout, je zaujetí pohotovosti letectva rozptýleně — po letkách s využitím všech letišť, která jsou k dispozici a prakticky použitelná pro pozemní zabezpečení činnosti letectva.

Tato skutečnost vytváří hlavní zásady pro organizaci a řízení činnosti týlu letectva a všech prostředků zabezpečujících letectvo na zemi.

Požadavek, aby letecký pluk zaujal bojovou pohotovost po letkách na různých letištích, nutně předpokládá schopnost leteckého týlu operativně a v minimálních lhůtách vyčleňovat a přesunovat letištní prapory, popřípadě organisovat zabezpečovací odřady schopné zajišťovat přistání a odbavování leteckých útvarů nebo letek k plnění dalších bojových úkolů. Tato činnost bude namnoze probíhat ještě s mírovými počty osob i techniky za současného možného doplňování mobilisací.

Pro pokračující změnu operační sestavy letectva, kterou nelze chápat jako jednorázovou akci, však omezený rámec dvou až tří letišť využívaný jedním leteckým plukem nestačí. Je problematické, aby široký letištní manévry celou sestavou letectva na velké vzdálenosti i hloubky a v krátkých lhůtách zabezpečila organisace setrvávající na zásadě nepřerušitelné operační nebo organické příslušnosti některé pozemní části k zabezpečované létající části. Veliké manévrovací schopnosti letového sledu lze těžko přizpůsobit rychlost přesunu týlového sledu, zvláště kdybychom, zejména v počátečním období, počítali převážně s pozemními přesuny a jen s přetíženou, popřípadě silně narušenou komunikační sítí.

Tento problém je nutno řešit, protože je dnes nezvratnou skutečností, že činnost letectva životně závisí na všestranném a sladěném pozemním zabezpečení.

Pro řešení vidím dvě možnosti:

- buď přizpůsobit manévrovací schopnost letectva možnostem pozemních leteckých sledů, což by znehodnotilo význam vlastního letectva,
- anebo umožnit rozptýlení a činnost letectva komplexním pozemním zabezpečením nejširší schopné letištní sítě. Tím dát bojovým velitelům

všech stupňů v rozhodování i řízení bojové činnosti nezávislost na řešení a mobilnosti systému pozemního zabezpečení. Označme v dalším tento systém jako *bázový*, i když se od *bázového* pojetí v pravém slova smyslu liší tento systém uvnitř daného prostoru vysokou mobilností.

Za této organizace je možné, avšak nikoli nutné dodržet organické začlenění nebo příslušnost určité pozemní jednotky (útvary) k bojové letecké jednotce (útvary).

Při důsledném provedení, jak bude dále ukázáno, není nutno provádět operační přesuny na velké vzdálenosti a principiálně je možno zabezpečit přistávání a doplňování určených druhů letectva. Tím je letectvu dána možnost neustále měnit sestavu podle toho, jak to vyžaduje operační zámysl, bojová činnost nebo požadavky operačního maskování.

Bázové zabezpečení jako komplexní vysoce operativní a mobilní pozemní zabezpečení jeví se v dané etapě jako výhodné a nejlépe odpovídající bojové činnosti letectva v počátečním období války.

## 2. Postavení a poslání leteckého technického svazku, jeho rajónu

Z hlediska řízení týlu jsou možnosti zabezpečení letectva v počátečním období války ovlivněny jak silami a jejich organizací, tak rozložením zásob materiálně technických prostředků a systémem zásobování.

Rychlý spád boje ve všech jeho současných složitých podobách a zejména v počátečním období války i nepřehledná pozemní situace nedovolují řídit činnost leteckých technických útvarů centralisovaně přímo štábem leteckého týlu bez mezičlánku. Tato skutečnost se dokonce mírově prokázala v mezidobí po zrušení bývalých leteckých technických divísi a před vytvořením nových leteckých technických skupin.

Letecká technická skupina splňuje za této situace výhodně funkci výkonného článku velení v jejím rajónu činnosti, v němž provádějí zabezpečení její nebo jí přidělené letištní prapory s případně vyčleněnými zabezpečovacími (provozními) odřady na letištích. Význam leteckých technických skupin právě za rozptýleného rozmístění a za rychlého spádu bojové činnosti narůstá a nelze jej dosud plně docenit.

Centrální orgán (štáb týlu letectva) musí zabezpečení celé sestavy letectva naplánovat, zorganizovat a materiálně v celkovém rámci připravit, poněvadž zná předpokládaný vývoj situace, má v rukou materiální zdroje a v průběhu operace má přehled o celkové týlové situaci. V dalším průběhu musí plán podle potřeby a svých možností doplňovat.

Letecká technická skupina však může ve smyslu více nebo méně detailních rozkazů staršího náčelníka řídit činnost přímo, poněvadž v omezeném prostoru své činnosti detailně zná situaci vlastní i pozemních vojsk, s nimiž provádí přímou součinnost.

Předpokladem zabezpečení plného rozvinutí organizujících a řídících prvků v činnosti letecké technické skupiny jak v počátečním období, tak i v průběhu dalších operací je provedené nahromadění zásob v rajónech leteckých technických skupin, s vyhrazenými limity ve prospěch jednotlivých leteckých technických skupin. K ekonomické realizaci tohoto opatření jeví se výhodným řešením výměna částí skladních prostorů mezi jednotlivými složkami ozbrojených sil, tedy vytváření smíšených skladů v celarmádním rámci.

Rozložení zásob dává možnost nahromadit zásoby v takové výši, která je schopna bez větších přísunů překlenout pro zásobování zvláště kritické počáteční období. Rozptýlené zásoby a smíšené sklady skýtají rovněž nejlepší předpoklady pro jejich uchránění před zničením.

## II. PRAKTICKÉ PODMÍNKY A MOŽNOSTI ZABEZPEČENÍ ROZPTÝLENÍ SESTAVY LETECTVA LETECKÝMI TECHNICKÝMI ÚTVARY A SVAZKY

### 1. Všeobecně

Pro tuto studii byl vzat za základ prostor zabírající asi 140 000 km<sup>2</sup> a obsahující 100 letištních ploch rozmístěných podle přílohy 1. Ohrožení tohoto prostoru je předvídáno všeobecně převážně z jihu (kvadranty 1—8) a západu (kvadranty A—C). Tomu odpovídá i smyšlené rozložení letištní sítě a hlavních komunikací (silnic).

V tomto prostoru je mírově rozloženo letectvo (viz přílohu 4) v síle osmi leteckých divisí.

Z hlediska řešení úlohy je zanedbáno rozmístění leteckých pluků zvláštěního určení a školních útvarů přímo podřízených veliteli letectva.

Každá letecká divise je zabezpečována leteckou technickou skupinou se třemi letištními prapory. Rajóny leteckých technických skupin zahrnují v sobě celé letištní uzly leteckých divisí.

Pro takto rozmístěné letecké technické skupiny a letištní prapory byla uvažována běžná cvičná organisace hlavních sil a prostředků.

Jaké je tedy plné (100 %) tabulkové cvičné vybavení a možnosti leteckých technických skupin a letištních praporů?

Letecká technická skupina

a) Celkem osob 135 důstojníků + 193 poddůstojníků + 444 příslušníků mužstva = 772.

b) Hlavní motorová (dopravní) vozidla

Celkem tonáž 632,5, litráž 276 000.

Letištní prapor

|                              | Důstojníci   |     | Poddůstojníci |     | Mužstvo      |     | Celkem |
|------------------------------|--------------|-----|---------------|-----|--------------|-----|--------|
|                              | SL<br>(SBOL) | BOL | SL<br>(SBOL)  | BOL | SL<br>(SBOL) | BOL |        |
| a) Osoby                     | 65           | 65  | 180           | 193 | 410          | 433 | 1346   |
| Z toho, u SL (SBOL)<br>u BOL | 65           |     | 180           |     | 410          |     | 655    |
| u BOL                        |              | 65  |               | 193 |              | 433 | 691    |

b) Hlavní motorová (dopravní) vozidla

Celkem u SL (SBOL)

673 tonáž, 366 000 litráž

u BOL

743 tonáž, 498 000 litráž

Jakých kalkulačních předpokladů se používá vzhledem na bojovou techniku rozebíraných bojových svazků v dalším rozboru?

### Letecké pohonné hmoty

Jmenovité, náplně uvažovaných typů bojových letounů braných v úvahu jsou tyto:

|            |                                                              |
|------------|--------------------------------------------------------------|
| MIG-15     | 1460 l s možností přídavných nádrží $2 \times 200$ l         |
| MIG-15 bis | 1460 l s možností přídavných nádrží $2 \times 300$ l         |
| MIG-17 pf  | 1400 l s možností přídavných nádrží $2 \times 400$ l         |
| MIG-17 p   | 1400 l s možností přídavných nádrží $2 \times 400$ l         |
| MIG-19 s   | 2040 l s možností přídavných nádrží ( $2 \times 760$ )—400 l |
| MIG-19 p   | 2040 l s možností přídavných nádrží ( $2 \times 760$ )—400 l |
| IL-28      | 7960 l                                                       |

Předpokládejme takovou skladbu leteckých divisí z jednotlivých typů bojových letounů, že výsledné střední plukovní kalkulační náplně pro druhy letectva jsou tyto:

- pro stíhací letectvo 76 800 l,
- pro stíhací bombardovací letectvo 72 000 l,
- pro bombardovací letectvo 216 000 l.

### Letecká munice

Jmenovité letounové palebné průměry leteckého střeliva typů bojových letounů, o něž jde, jsou tyto:

|                     |                                             |
|---------------------|---------------------------------------------|
| MIG-15 a MIG-15 bis | 160 ráže 23 mm, 40 ráže 37 mm (váha 160 kg) |
| MIG-17              | 300 ráže 23 mm (váha 160 kg)                |
| MIG-19              | 200 ráže 30 mm (váha 300 kg)                |
|                     | 16 raket S-5 (váha 90 kg)                   |
| IL-28               | 650 ráže 23 mm (váha 330 kg)                |

Pro letecké pumy je brána v úvahu pro jednotlivé druhy letectva tato zátěž:

- stíhací letectvo  $2 \times 100$  kg, 20 % vzletů s pumami,
- stíhací bombardovací letectvo  $2 \times 200$  kg, 100 % vzletů s pumami,
- bombardovací letectvo 2000 kg, 100 % vzletů s pumami.

**Závěr sil a možností nasazených leteckých technických svazků a útvarů je tento:**

Předpokládám, že letecké technické skupiny přistupují v období, jež je předmětem rozboru, k zabezpečení rozptýlení sestavy letectva s 95% počty osob, 75% naplněním technických a materiálních prostředků obsluhy a koeficientem technické pohotovosti vozidel 0,91.

Za tohoto stavu a podle podkladů uvedených na předchozích stranách je skutečný stav hlavních prostředků a sil tento:

- letecká technická skupina:

730 osob, tonáž automobilních dopravních prostředků i s vleky 430 t, litráž cisteren 188 000 l;

- letištní prapor pro SL a SBOL:

620 osob, tonáž automobilních dopravních prostředků i s vleky 460 t, litráž cisteren 250 000 l;

- letištní prapor pro BOL:

660 osob, tonáž automobilních dopravních prostředků i s vleky 510 t, litráž cisteren 340 000 l.



Letecká technická skupina pro SL a SBOL se svými letištními prapory má tedy pro zabezpečení své sld nebo sbold k dispozici 2590 osob, 1810 t automobilních dopravních prostředků i s vleky a 938 000 l cisternového prostoru, schopného uložit, popř. přepravit 12 až 13 středních plukovních kalkulačních náplní.

Letecká technická skupina pro BOL se svými letištními prapory má pro zabezpečení své bold k dispozici 2720 osob, 1960 t automobilních dopravních prostředků i s vleky a 1 208 000 l cisternového prostoru, schopného uložit, popř. přepravit šest středních plukovních kalkulačních náplní.

Letecké technické skupiny jsou tedy schopny organickými prostředky zabezpečit svou bojovou divisi pro jednodenní činnost, při čemž je možno zabezpečení centralisovat nebo decentralisovat pro mez danou zámyslem operace a technickou proveditelností manévru, popř. zvládnutelností prostředků v prostoru a čase. Řešení této otázky je tématem další stati.

Stav zásob hlavních bojových materiálních prostředků v rajónech leteckých technických skupin je vyjádřen tabulkou v příloze 2. Z této tabulky je patrné, že ačkoli letectvo provedlo celkem značný manévr, zůstává rozložení zásob spjatých s rajóny téměř nezměněno (nehledě na přísuny a ztráty mezitím proběhlé), letectvo je tedy zabezpečeno i v nových prostorech, aniž bylo nutno prostředky vojsk s krajním vypětím sil přesunovat zásoby. Není-li přesto možno takovým přesunům se vyhnout, je jejich provedení k nejbližšímu spotřebiteli povinností náčelníka týlu a jeho prostředků.

## **2. Klady a nedostatky manévru (klasického) letištních praporů a leteckých technických skupin se zabezpečovanými leteckými pluky a divisemi**

Proberme si nyní toto možné zkomplikování vlastní situace.

Letectvu, jehož sestava byla dříve uvedena, byla přidělena další letecká divise (9. ld) o třech plucích, jejíž tyl tvoří však jen dva letištní prapory, jež budou navíc přisunuty až 36 až 72 hodin po přiletu letového sledu.

Podle rozhodnutí velitele sestavy leteckých svazků je nutno současně zabezpečit v minimální lhůtě změnu operační sestavy letectva a přitom letectvo rozptýlit na nejvyšší možný počet letištních ploch.

Zásadou možného zámyslu vyvedení je rozdělit pluky po jedné, popřípadě po dvou letkách na záložní letiště, při čemž se dočasně nevylučuje možnost působení letek různého druhu letectva z jednoho letiště.

Nová operační sestava i vyvedení leteckých pluků je obsahem schématu v příloze 2. Při požadavku zabezpečení tohoto manévru klasickou formou letištního manévru týlových útvarů (kdy letištní prapor sleduje neustále pohyb svého pluku), je toto schéma současně schématem manévru letištních praporů.

Takové týlové zabezpečení tohoto manévru, které je řešeno z hlediska zachování spojení leteckých pluků s vlastními letištními prapory a leteckých divisí s vlastními leteckými technickými skupinami má jediný klad — to je určitá výhoda shodných návyků a navyklé součinnosti zabezpečovaného a zabezpečujícího útvaru při delší předchozí společné činnosti. Toto kritérium je ovšem jak pro počáteční období, tak i pro další průběh války dvojsečné, protože nese s sebou šablonovitost a dogmatičnost při řešení otázek týlového zabezpečení letectva v poli.

Vyvedení letectva zabezpečované tímto klasickým způsobem nelze zajistit ve zkrácených lhůtách ani utajit, protože manévr týlových útvarů

musí začít poměrně dlouho před připraveným manévrem letových sledů. Po dobu provádění složitých a nákladných přesunů na přeplněných komunikacích zůstává letectvo na mírových letištích, zabezpečených jen zpětnými odřady, zbaveno velké části svého pozemního zabezpečení.

Při eventuální realizaci počátečního nepřátelského úderu, jehož zahájení není možno přesně předvídat, v údobí přeskupování týlu může se letectvo při zaujímání nové operační sestavy octnout ve velmi svízelné situaci.

Odchod letištních praporů předčasně z mírových posádek může rovněž závažně ohrozit provedení mobilisace, popřípadě je znesnadnit.

Ani za předpokladu důsledného dodržování klasického letištního manévru nelze zabezpečit organickou souvislost jednoho pluku a letištního praporu, protože, jak již bylo podotčeno, dochází někdy k rozmístění letek různých pluků, ba různých druhů letectva na jednom letišti zabezpečeném jedním týlovým útvarem nebo zabezpečovacím odřadem, takže některá z letek může mít cizí obsluhu. Po stránce zásobování bojovými materiálními prostředky dochází při tomto způsobu, přestože prakticky všechny rajóny leteckých technických skupin jsou základními druhy bojových materiálních prostředků (LRX, letecké střelivo a pumy, kyslík aj.) vybaveny obdobně, k přesunům rajónových zásob zpravidla do ohrožených oblastí.

Tak dochází k nežádoucímu hromadění sil i prostředků na úkor vytvoření potřebné hloubky zabezpečovacího i zásobovacího systému letectva. Pro názor uvádím, že by například jen při přesunu 7. lď podle manévru v příloze 2 bylo nutno přesunout na vzdálenost 250 km směrem k možnému bojišti jen v hlavních družích materiálu 2125 m<sup>3</sup> LPH a 418 t munice.

Nahromadění sil a prostředků projevuje se pak zvláště neblaze při případném počátečním neúspěchu a evakuaci ohrožených pozemních prostředků zabezpečení letectva. Uvážíme-li možnosti ztrát a zdržení přesunů působením nepřátelských atomových úderů, je nutnost nového řešení tím naléhavější.

Zcela neřešitelné podle klasických zásad letištního manévru považují zabezpečení opatření k operačnímu maskování, která jsou štábem letectva připravena k utajení prováděných změn operační sestavy a k vyvolání klamně představy o rozmístění letectva především v noci. Hlavní součástí těchto opatření je utajený přelet denních stíhacích letounů do hloubky vlastní sestavy k nočnímu rozmístění. Vzdálenost tohoto přeletu může dosáhnout 150 km i více. Je zcela jasné, že by zabezpečení tohoto manévru přesuny pozemních sledů nebylo možné.

Letištní manévry podle přílohy 2 zabezpečený klasickým týlovým manévrem představoval by toto, zejména pracovní a přepravní vypětí:

K provedení přesunu letecké technické skupiny všemi útvary ve stejném čase potřebovala by letecká technická divise posilové prostředky 700 t, což představuje 70 % tonáže nákladních automobilů dopravního automobilního praporu.

Celý manévry by reprezentoval ujetí celkem 1 188 000 km v době asi 5 dnů, z toho při počtu devíti svazků připadá průměrně na jeden svazek 135 000 km a zatížení 2500 t, což činí 337 500 000 tkm/5 dní. Prostředky letecké technické skupiny je možno při jejich maximálním využití k přesunům provést denně přesun 150 km, při pěti dnech a devíti svazcích to činí 12 150 000 tkm/5 dní.

Je tedy v této situaci jednoznačné, že by pro provedení klasického manévru před počátečním úderem nepřítele letectvo nemělo dostatek sil ani prostředků. Bázový manévr by naproti tomu činil však vcelku jen 200 000 km.

### **3. Klady a nedostatky samostatného manévru leteckých technických skupin a letištních praporů a systému bázevého zabezpečení vzhledem k nepřetržitému manévru bojové sestavy letectva v počátečním období války**

Jediným záporem tohoto řešení, byť zápurem relativním a subjektivním, je úplné a již v míru provedené uvolnění velitelských i odborných vazeb mezi leteckým plukem a letištním praporem na straně jedné, i uvnitř leteckého pluku a letištního praporu na straně druhé. Toto uvolnění vytváří všechny předpoklady pro vskutku tvůrčí, samostatný a pro situaci v daném prostoru a čase nejvhodnější přístup k zabezpečení činnosti letectva.

Principem tohoto řešení je neprovádět manévr v klasickém pojetí ani letištními prapory, ani leteckými technickými skupinami. Těmito svazky a útvary provést jen vyvedení prostředků pozemního týlového zabezpečení na potřebný počet záložních letišť ve vlastním rájónu s důrazem na zaujímání nové sestavy na nejkratší vzdálenosti a minimální časové lhůty. Vytvořit tak bázevý systém zabezpečených letišť, jenž dává leteckým jednotkám a útvarům možnost provádět vyvedení v plném smyslu tohoto slova, nikoli jako jednorázovou akci, nýbrž jako kontinuální proces nerozlučně souvisící s běžnou bojovou činností letectva. Toto řešení je zachyceno schematicky v příloze 3, jež srovnána s přílohou 2 zcela jasně ukazuje přednosti tohoto způsobu, pokud jde o jeho jednoduchost a proveditelnost v minimální lhůtě.

Tento jednoduchý pozemní manévr prakticky oddělený a nezávislý jak v přípravě a plánování, tak i v organizaci a provedení na složitém manévru leteckých útvarů a svazků zajišťuje nepřetržitost zabezpečení letectva a poměrně optimální zabezpečení utajení. Činí lehce proveditelným i manévr části letectva na noc na letiště v hloubce s cílem operačního maskování.

Stejně tak manévr k zaujetí bázevé sestavy letištního praporu nenarušuje provedení mobilisace podle stanovených plánů.

V průběhu operace dává tento systém, skýtající rozsáhlou zajištěnou letištní bázi, vlastnímu letectvu značnou taktickou volnost, vázanou jen tím, že z hlediska rozčlenění zásob je účelné stanovit alespoň hrubě teritoria požadovaného zabezpečení zásadně různých druhů letectva. Zásadou při tom bude například: všechna letiště s odpovídajícími vzletovými a přistávacími podmínkami pro letouny řady MIG (vyjma MIG-19) materiálně vybavit pro činnost stíhacího a stíhacího bombardovacího letectva, letiště odpovídajícími podmínkami pro letouny IL-28 materiálně vybavit pro činnost bombardovacího letectva (čítaje v to zásoby pum).

Na každém letišti při tom zásadně udržovat zálohu LBE pro vrtulníky a spojovací letouny.

Při případné evakuaci ohrožených prostorů organizuje velitel letecké technické skupiny po takovou dobu manévr svými letištními prapory, popřípadě oddáky z nich vyčleněnými, dokud k tomu stačí jeho rájón, popřípadě, dokud je to výhodné z hlediska bojové činnosti letectva v příslušném prostoru. Přesun útvarů letecké technické skupiny, jimž z jakéhokoli dů-



vodu zanikla povinnost zabezpečovat některé letecké útvary a které i se zásobami na rozkaz staršího náčelníka převzala dočasně nebo trvale jiná letecká technická skupina, je prováděn na rozkaz staršího náčelníka do nového prostoru obyčejně překročením existujících rajónů a v tomto prostoru je jim nebo celé letecké technické skupině stanoven nový úkol a přiděleny nové síly a prostředky.

Bázový způsob zabezpečení omezuje rozsáhlé manévry leteckých technických útvarů a neúčelné přesuny velkých kvant materiálu, což nerozlučně souviselo s nutností sledovat pozemním sledem (letištním praporem nebo jeho částí) letový sled svěřeného bojového útvaru nebo jednotky.

Nedochází ani k hromadění zásob na omezených prostorech, čímž jsou zásoby letectva více chráněny proti účinkům nepřátelských úderů. Z hlediska odlehčení vševojskového týlového prostoru a zejména přeplněných komunikací má omezení pohybu leteckých týlových útvarů a svazků na nejnutnější míru rovněž svůj význam.

Z hlediska potřeby letištní sítě jsou oba uvedené způsoby stejně náročné a není mezi nimi rozdíl.

Vyvedení letectva a jeho manévr pochopitelně nerozlučně souvisí s rozsahem a kapacitou letištní sítě, bez níž i nejlépe naplánovaný a zorganizovaný manévr týlu zůstane neřešitelným.

Cesta ke snížení potřeby letišť v přítomné době vede jen přes organizační změny leteckých útvarů a svazků.

### III. PRAKTICKÉ PODMÍNKY A MOŽNOSTI ZABEZPEČENÍ BOJOVÉ ČINNOSTI LETECTVA PŘI ROZPTÝLENÉM ROZMÍSTĚNÍ PO LETKÁCH V POČÁTEČNÍM OBDOBÍ VÁLKY

Organisace a počty letištních praporů, jež byly vzaty za základ při řešení této studie, vycházely strukturálně z mírového stavu. Nezahrnovaly tedy v sobě předpoklady pro vytváření bázevého zabezpečení.

Provedu dále úvahu, jež má za cíl provést ideové rozčlenění uvažovaného letištního praporu v odřady k zabezpečení pluku rozděleného v letky na více letištích.

Při úvaze beru nejnepríznivější případ, že bude nutno zabezpečovat jedním letištním praporem jednotky leteckého pluku rozmístěného na třech letištích, aniž bylo použito sil a prostředků praporů bojového a materiálně technického zabezpečení letecké technické skupiny, jež zůstaly zálohou velitele letecké technické skupiny, a dále náčelníka leteckého týlu pro částečné krytí ztrát v průběhu počátečního období i další operace.

V jednom případě (při přidělení týlově nezabezpečené 9. ld, jak uvedeno v stati II, připouštím v této úvaze použití části praporu bojového a materiálně technického zabezpečení 8. lts k zabezpečení jednoho bombardovacího pluku, za současného přidělení posilových prostředků týlu letectva a některých odborných kádrů z rámce podřízených útvarů. Báze pro další dva bombardovací letecké pluky, jejichž týly se zdržely, byla vyčleněna z jiných leteckých technických útvarů a svazků na dočasnou dobu. Toto řešení uvádím pro naznačení dalších možností použití leteckých technických skupin a jejich organických jednotek.

Při vytváření zabezpečovacích odřadů z letištních praporů bude výhodné stanovit a udržovat zásadu, že jeden základní z nich (řízený veli-



telem a větší částí štábu) musí konat funkci centra velení a zásobování. Další odřady jsou na toto centrum napojeny a provádějí úkoly provozní a letištní obsluhy. Tento systém nutno při vzájemném vzdálení jednotlivých organicky sounáležících odřadů od sebe zachovávat i za cenu napojování odřadů na centra jiných letištních praporů, do jejichž vyčleněného prostoru při svém manévru cizí odřad došel.

Vytvoření odřadů by bylo výhodné zajistit ve struktuře útvarů, organizačně i velitelsky již v míru.

Jako ověřovací rozvahu podle tabulkových počtů (100 %) uvádím následující možné rozdělení námi uvažovaného letištního praporu pro SL nebo SBOL na zabezpečovací odřady pro zabezpečení tří letišť (tabulka na str. 59).

Tato sestava základních částí i odřadů zabezpečila by na určitou dobu s vypětím sil zajištění bojové činnosti leteckých pluků rozmístěných po letkách na více letištích.

Je samozřejmé, že vycházejíce z přítomných předpokladů, jež s báзовým zabezpečením nepočítaly, nebylo možno zbavit tuto možnou rozvahu určitých prvků improvisace. Jistě stojí za úvahu, zda by nebylo výhodné dovést toto řešení již v míru k plnému zpracování a uplatnění.

#### IV. ORGANISAČNÍ PŘEDPOKLADY A VELENÍ PŘI BÁZOVÉM ZABEZPEČENÍ

Pro nejhospodárnější využití všech možností báзовého zabezpečení bylo by možno účelně v rámci leteckých svazků provést zkušební úpravy organizačního rázu, jež by kromě některých kladných stránek bojového rázu mohly ukázat podstatné z hospodárnění a zkvalitnění týlového, popř. všeobecně pozemního zabezpečení.

V možné sestavě letectva, jež byla uvedena, byly uvažovány letky stíhacích a stíhacích bombardovacích leteckých pluků po 16 letounech, letky bombardovacích leteckých pluků po 9 letounech.

U báзовého systému bez podstatného ovlivnění rozsahu nasazených prostředků je možno zabezpečovat letky stíhacích a stíhacích bombardovacích leteckých pluků po 20 letounech, letky bombardovacích leteckých pluků po 15 letounech. Organizací takových zvětšených letek v letecké pluky a letecké divise dochází při nezměněném počtu letounů k snížení počtu svazků, útvarů a tím, což je důležité, k snížení počtu potřebných letišť.

Při případném zvětšení leteckých útvarů a svazků dále dochází ke koncentraci sil a prostředků, nutných k pozemnímu zabezpečování na menší počet zabezpečovaných míst a tím k podstatnému zvýšení kvality tohoto zabezpečování s další možnou perspektivou případných úspor.

V této souvislosti je nutno znovu připomenout, že pozemní zabezpečení letectva je komplexní činností, z níž je zatím do důsledku válečně přehrávána jen situace týlu.

Otázky manévru a činnosti všech ostatních pozemních jednotek a složek letectva zůstávají nadále slabě koordinovány a řízeny jednotící myšlenkou, že základem jejich činnosti, ať jde o kteroukoli z nich, je činnost na zemi a komplexní činnost ve prospěch vlastní letecké činnosti. Toto konstatování plyne též z výsledku vojenské vědecké konference VL a

|                            | Základní<br>část | První<br>odřad | Druhý<br>odřad |
|----------------------------|------------------|----------------|----------------|
| osob                       | 335              | 160            | 160            |
| osobní automobil           | 4                | 2              | 2              |
| nákladní 1,5 t             | 6                | 3              | 3              |
| 3 t                        | 10               | 4              | 4              |
| 5 t                        | 11               | 2              | 2              |
| 10 t                       | 20               | 5              | 5              |
| vlek 3 t                   | 6                | 3              | 3              |
| 5 t                        | 7                | 2              | 2              |
| 10 t                       | 8                | 1              | 1              |
| podvalník 20 t             | 2                | —              | —              |
| zdravotnické auto          | 2                | 1              | 1              |
| vyprošťovací auto          | 1                | —              | —              |
| jeřáb                      | —                | 1              | 1              |
| štábní autobus             | 1                | 1              | 1              |
| autobus pro 60 osob        | 1                | 1              | 1              |
| ACHR                       | 1                | 1              | 1              |
| odmořovací auto            | 1                | 1              | 1              |
| rádiový vůz                | 2                | 2              | 2              |
| hasičský automobil         | 1                | 1              | 1              |
| kropicí auto               | 1                | —              | —              |
| tažná vozidla              | 8                | 6              | 6              |
| PAD-2                      | 1                | —              | —              |
| traktor kolový             | 5                | 2              | 2              |
| traktor pásový             | 4                | 1              | 1              |
| cisterna / vlek po 7000 l  | 11/11            | 5/5            | 5/5            |
| po 3000 l                  | 10/10            | 1/1            | 1/1            |
| po 2500 l vody             | 1/1              | 1/1            | 1/1            |
| buldozer                   | 2                | —              | —              |
| rypadlo lžicové            | 1                | —              | —              |
| scraper                    | 1                | —              | —              |
| autograder                 | 1                | —              | —              |
| válec silniční             | 1                | —              | —              |
| KPS                        | 1                | 1              | 1              |
| vysokotlaký kompresor      | 1                | 1              | 1              |
| nabíjecí stanice           | 1                | —              | —              |
| letecká munice (na autech) | 3—4<br>pluk. p/p | 1<br>pluk. p/p | 1<br>pluk. p/p |
| proviant                   | 3—5 ddp          | 3—5 ddp        | 3—5 ddp        |
| cisterna 800 l vlek        | 1                | 1              | 1              |

PVOS roku 1957, z celoarmádní vojenské vědecké konference roku 1958 a je ověřeno i praxí.

Ideálním a důsledným zlepšením situace by byla struktura komplexního a jednotného pozemního zabezpečení letectva, jejíž možný ideový a teoretický návrh na stupni dnešního lpr — lp je uveden v příloze 5 „Návrh možné mírové organizace pluku pozemního zabezpečení letectva“. Tento návrh je zpracován s předpokladem zabezpečení leteckého pluku o zvýšeném počtu letounů a rozmístěného již v míru na dvou letištích.

Struktura takového pozemního zabezpečení odstraní i jeden z nejzávažnějších týlových problémů v otázce velení, který prozatím byl slabinou řešeného bázevého zabezpečení, problém pohotového a spolehlivého spojení.

Uskutečnění bázevého zabezpečení předpokládá v rámci materiálových služeb týlu letectva vskutku zásadní změny. Má-li být vyhověno požadavku, aby bojující osádka mohla přistát na kterémkoli letišti vyznačeného teritoria a aby se jí dostalo plného zabezpečení, aniž by při tom docházelo k plýtvání a nehospodárnosti, je nutno postavit materiálové předpisy a zvyklosti na zcela nový operativní základ. Možnou charakteristikou nového systému by bylo široké používání nejoperativnějších výdejních dokladů — šeků.

V bázevém systému, jehož organizace a uvedení v chod je vlastně vysoce složitou a náročnou pozemní operací, má v přítomné době význačnou úlohu štáb leteckého týlu, v budoucnu uvažovaný štáb pozemního zabezpečení letectva. Na organizující a řídicí činnosti štábu leteckého týlu závisí manévr zásobami ve prospěch vojsk a směrem do vojsk, velení leteckým technickým skupinám a plné využití všech možností a prostředků v dané situaci.

#### V. PŘECHOD Z POČÁTEČNÍHO OBDOBÍ NA ZABEZPEČENÍ SESTAVY LETECTVA PRO PODPORU ÚTOKU POZEMNÍCH VOJSK

Systém, jenž byl v této studii popsán a označen ne zcela výstižným termínem jako „bázevý“, je v plném souladu se všemi zásadami použití leteckého týlu.

Odpovídá zásadám, na nichž vlastně stojí systém oddělení leteckých týlových útvarů a svazků od bojových podle sovětské vojenské vědy.

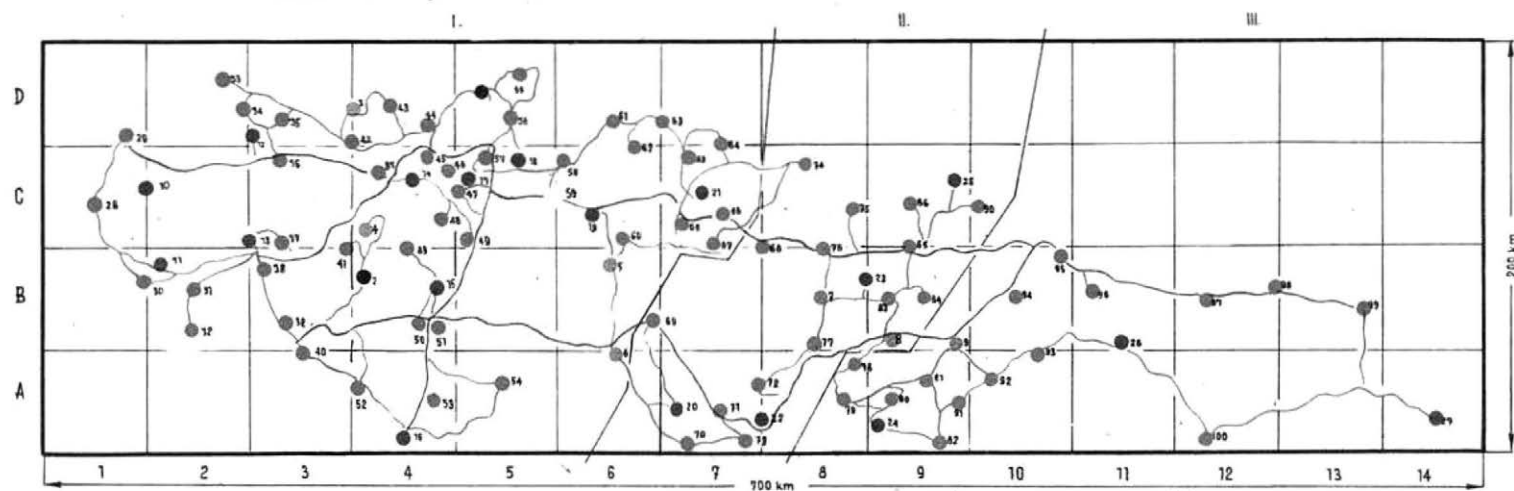
Proto nenastávají v tomto systému v různých fázích boje zásadní změny. Umožní-li podmínky bojové činnosti v dalším průběhu války částečné redukování původního absolutního rozptýlení letectva zejména vzhledem na velení, dojde automaticky k postupnému nenásilnému soustřeďování organických dílčích odřadů v organické celky, jež nepřestávají existovat v žádné fázi bojové činnosti a při žádné, byť seberoptylenější sestavě.

Myšlenky obsažené v této studii jsou důsledným dovedením do konce těch zásad, které dosud platily jen na stupni letecká technická skupina — letecká divize a letištní prapor — letecký pluk. Pro budoucnost jeví se účelné propracovat a realizovat je i na stupni zabezpečovací odřad — letka.

Toto důsledné dovedení do konce považují za nutné vzhledem k soudobým podmínkám bojové činnosti a zejména vzhledem na situaci našeho území, jehož okrajový ráz dává předpoklady mimořádně obtížného zvládnutí počátečního období války a počátečního úderu nepřítele za současného zabezpečení plné bojeschopnosti vlastního letectva.

# MOŽNÉ ROZLOŽENÍ LETIŠTNÍ SÍTĚ A HLAVNÍCH KOMUNIKACÍ/SILNIC/ V PROSTORÁCH 140000 km<sup>2</sup>

PŘÍLOHA 1



## LEGENDA:

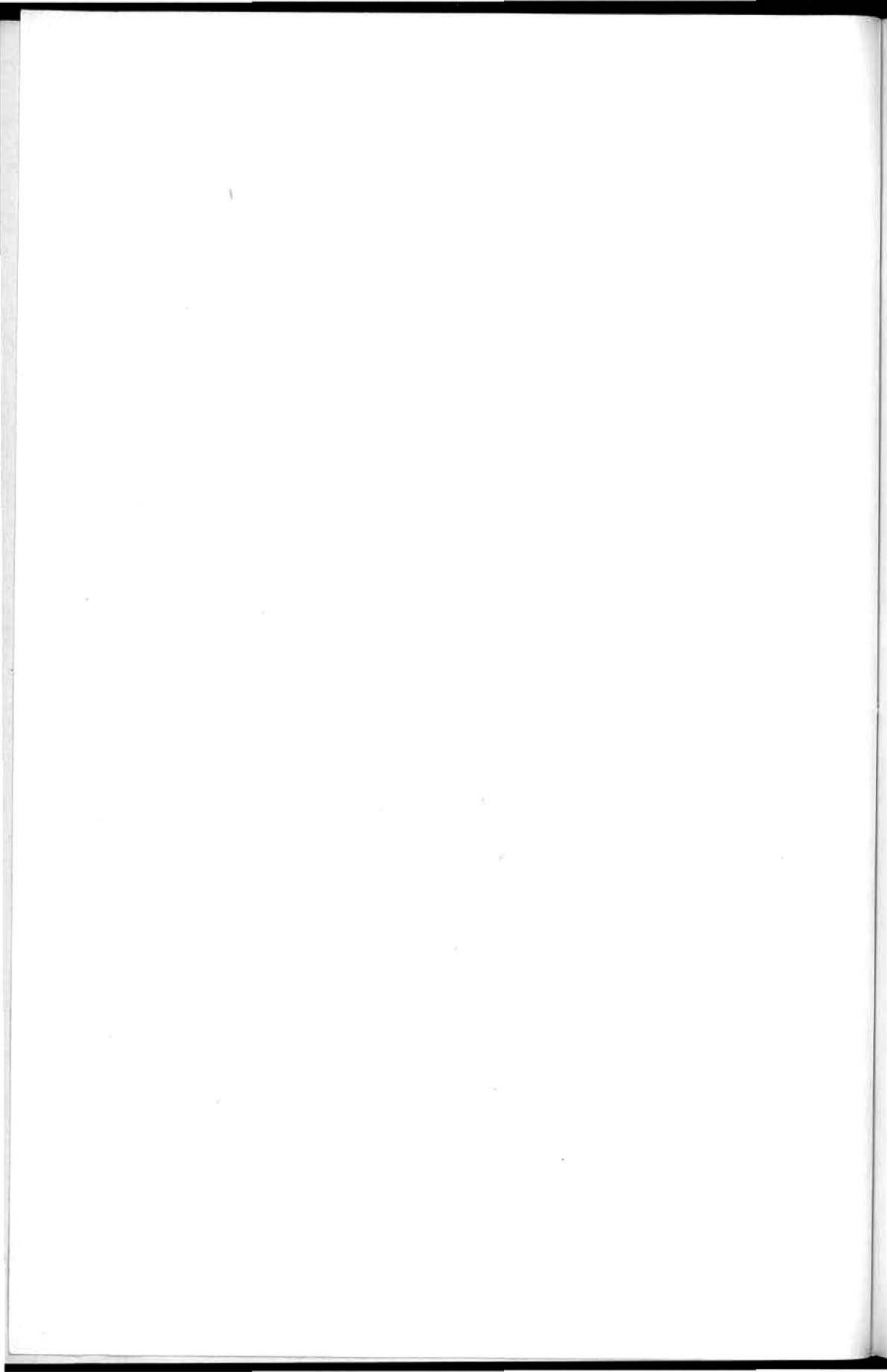
|   |                                                        |
|---|--------------------------------------------------------|
| ● | BEZTONOVÁ                                              |
| ● | SE STABILISACÍ                                         |
| ● | TRÁVNATÁ                                               |
| ● | S ROHOŽÍ                                               |
| — | HLAVNÍ AUTOMOBILNÍ SILNICE,<br>PROVOZ ŘÍDÍ MIN. VNITRA |
| — | SPOJOVACÍ KOMUNIKACE LETIŠŤ                            |



## TABULKA MOŽNÉ CHARAKTERISTIKY LETIŠŤ

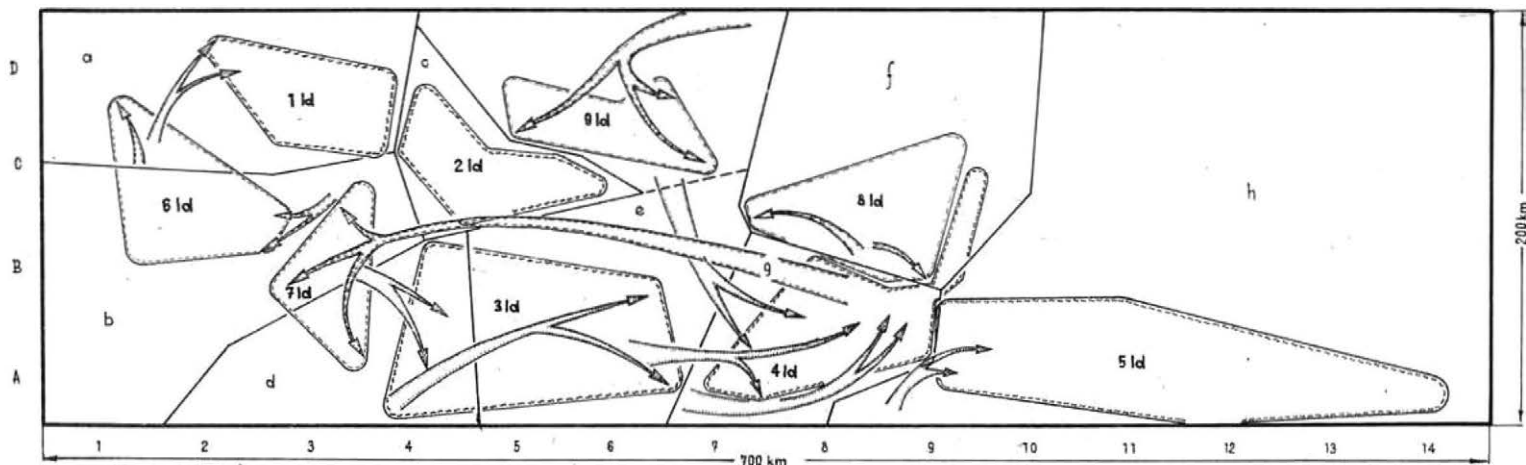
| ÚZEMÍ  | BEZTONOVÉ | STABILISOVANÉ | TRÁVNATÉ PRO<br>PROUD. LETADLA | OCEL. DRÁHA | TRÁVNATÉ PRO<br>PIST. A PROUD.<br>LET SE ZČR. START<br>A PŘÍST. | TRÁVNATÉ PRO<br>PROUD. LET SE<br>ZČR. START A PŘÍST. | CELKEM |
|--------|-----------|---------------|--------------------------------|-------------|-----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|--------|
| I.     | 11        | 4             | 18                             | 2           | 17                                                              | 8                                                    | 60     |
| II.    | 4         | 2             | 6                              | —           | 8                                                               | 1                                                    | 21     |
| III.   | 3         | 1             | 7                              | —           | 8                                                               | —                                                    | 19     |
| CELKEM | 18        | 7             | 31                             | 2           | 33                                                              | 9                                                    | 100    |





# MOŽNÁ SITUACE PŘI ZMĚNĚ OPERAČNÍ SESTAVY LETECKÝCH SVAZKŮ PŘI PROVEDENÍ KLASICKÉHO MANÉVŘU

PŘÍLOHA 2



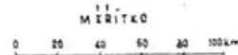
## NASYCENÍ RAJONŮ ZÁSOBAMI:

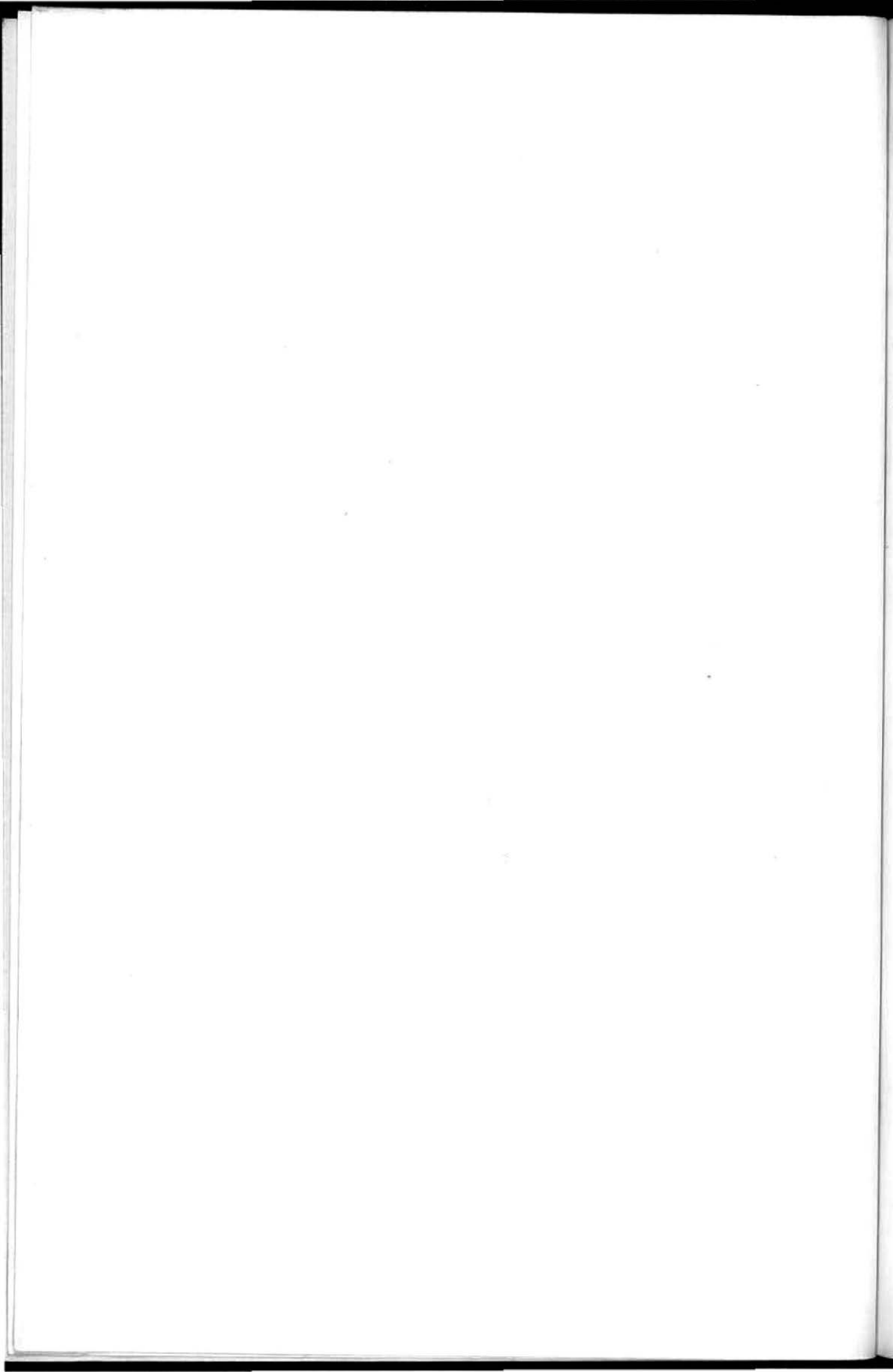
| RAJON | ZA MÍROVÉ OPERAČNÍ SESTAVY |                          |      | PŘI ROZPT. OPERAČNÍ SESTAVY (D1) |                          |      |
|-------|----------------------------|--------------------------|------|----------------------------------|--------------------------|------|
|       | LPH (v m³)                 | LETECKÁ MUNICE (plk p/p) |      | LPH (m³)                         | LETECKÁ MUNICE (plk p/p) |      |
|       |                            | LET. STŘELIVO            | PUMY |                                  | LET. STŘELIVO            | PUMY |
| a     | 3020                       | 19                       | 18   | 2712                             | 19                       | 18   |
| b     | 2840                       | 21                       | 18   | 3140                             | 21                       | 18   |
| c     | 7965                       | 18                       | 18   | 5100                             | 18                       | 18   |
| d     | 4178                       | 21                       | 18   | 4530                             | 21                       | 18   |
| e     | 5145                       | 19                       | 18   | 4725                             | 19                       | 18   |
| f     | 3487                       | 19                       | 18   | 4170                             | 15                       | 15   |
| g     | 2110                       | 19                       | 18   | 4532                             | 19                       | 18   |
| h     | 4502                       | 18                       | 18   | 2125                             | 19                       | 18   |
|       | 32844                      | 154                      | 144  | 4910                             | 18                       | 18   |
|       |                            |                          |      | 35564                            | 169                      | 159  |

Z možných mírových operačních sestav leteckých svazků byla provedena změna - v manévru leteckými útvary a svazky, v částečném rozptýlení některých leteckých pluků na více letišť a příchodů nové 9. ld, jejíž má předběžně improvizované pozemní zabezpečení.

Manévr závisí v tom, že se z míst, z nichž vybíhají šipky /srovnej tab. 4/, přesunují letecké i letecké technické útvary, nebo jejich části na nová letiště označená hroty šipek. Je stejno, jaké navzájem protichůdné a křížící se pohyby nastanou při tom během přesunu pozemních sledů a zásob.

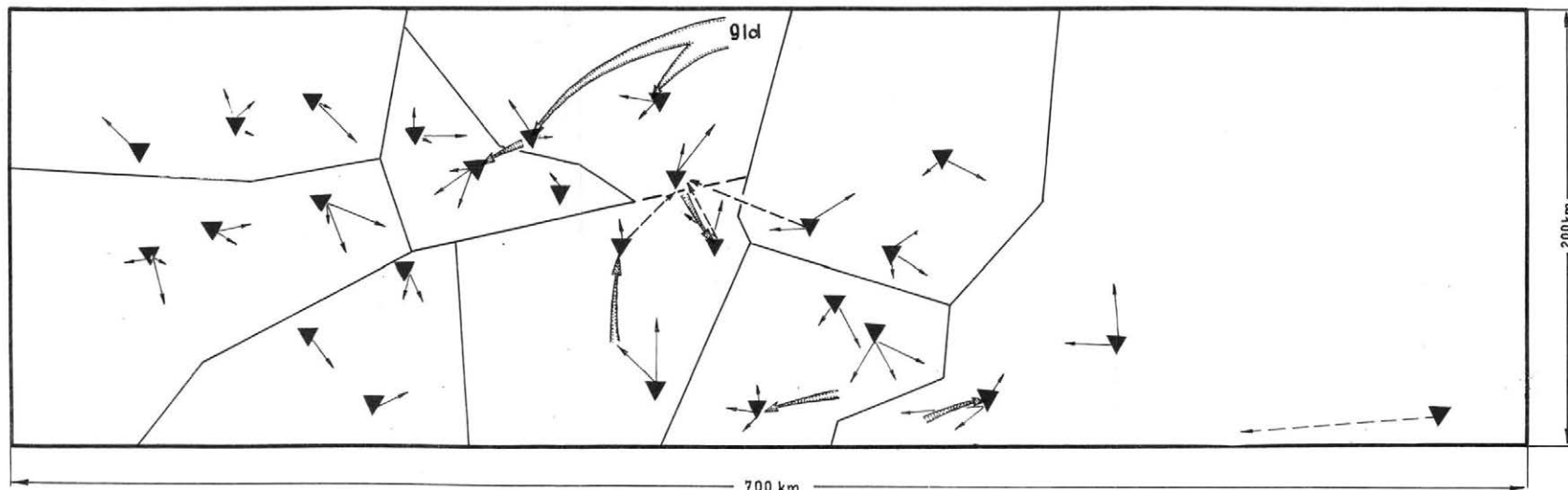
Rovněž je zřejmo, že dochází k úplnému rozrušení rajonů a - h, jež jsou proti rajonům na tab. 4 poněkud, avšak celkem nevýznamně změněny /zejména vzhledem na vytvoření rajonu pro 9. ld/.





# MOŽNÉ ZABEZPEČENÍ ZMĚNY OPERAČNÍ SISTAVY LETECKÝCH SVAZKŮ ZAUJETÍM ROZPTÝLENÍ - BAZOVÉ SESTAVY LETIŠTNÍCH PRAPORŮ

PRÍLOHA 3



Též změně operační sestavy, jaká je ve svém výsledku naznačena na tab. 2, je v této tabulce dosaženo nejekonomičtějšími přesuny, popřípadě pouhým rozptýlením letištních praporů do blízkosti mírových posádek. Rozptýlení je naznačeno prostými šipkami, nezbytně krátce přesuny jsou naznačeny plošnými šipkami.

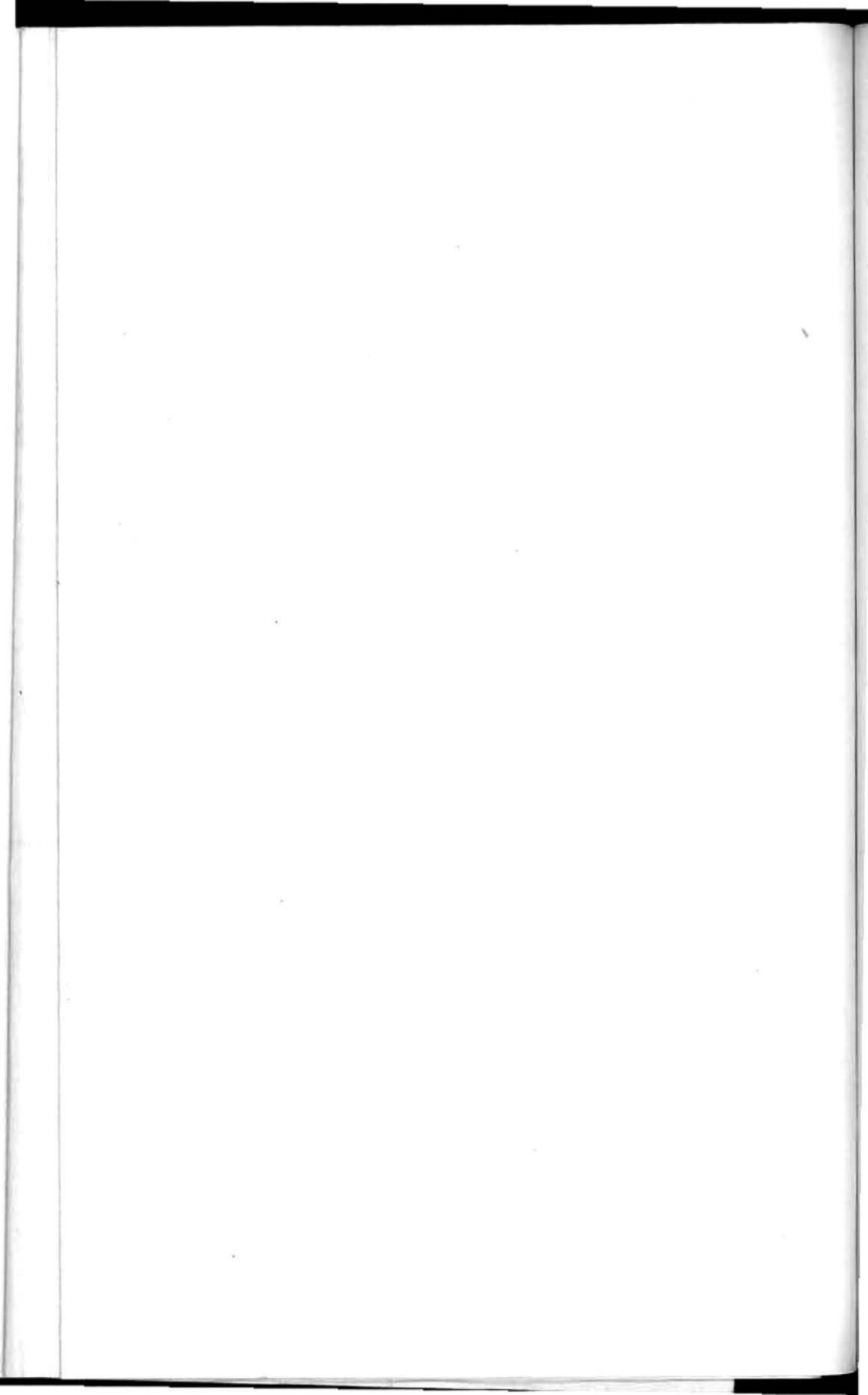
Je zřejmé, že všeobecně nedochází k narušení rajónů leteckých technických skupin, jež jsou stejně, jako tomu byla v tab. 2. Letištní prapory zabezpečují maximální počet schopných letišť v rajónech své letecké technické skupiny bez ohledu na to, jaké letecké útvary nebo jednotky na nich budou zabezpečovat /což je ovšem omezeno použitelností toho nebo onoho letiště pro různé typy letounů/.

Zásoby nahromaděné v jednotlivých rajónech se nepřesunují, dochází v určité formě jen k jejich rozptýlení.

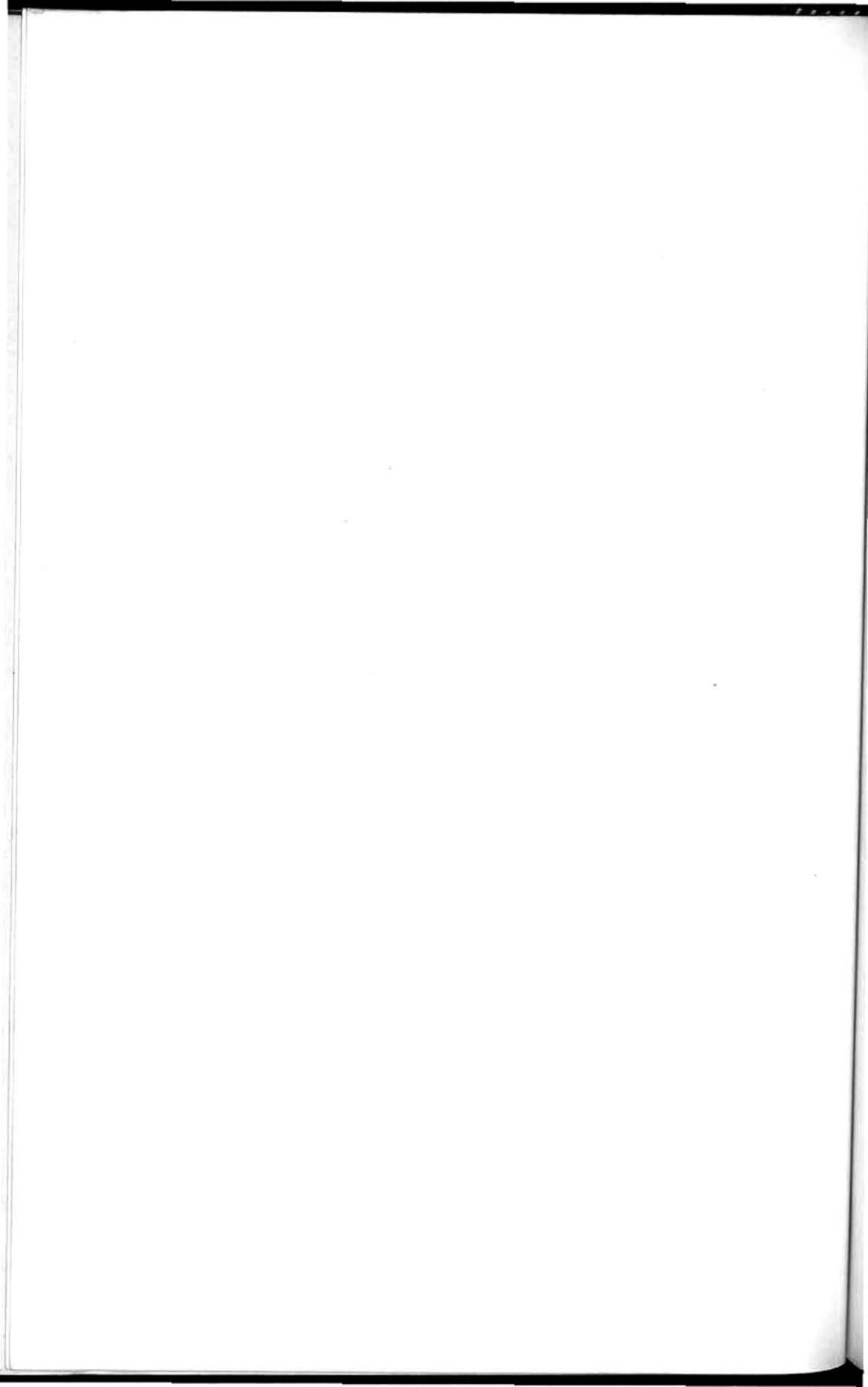
MÍŘÍTKO











## Závěr

Tato studie si nekladla za cíl vyčerpat do hloubky a všestranně problémy vznikající v soudobých podmínkách při zabezpečování rozptýleného rozmístění a časté změny operační sestavy letectva v počátečním období války.

Úmyslem při jejím zpracování bylo ukázat na některé možné cesty při hledání nových forem pozemního zabezpečení letectva, jež klade v soudobých podmínkách na toto zabezpečení čím dál vyšší nároky, jejichž nesplnění může vést k snížení nebo podstatnému omezení bojové použitelnosti letectva.

Šlo rovněž o to, dokázat, že hlediska hospodárnosti, jimž náleží v současné době význačné místo, je možno plně respektovat a sladovat s hledisky vysoké bojové pohotovosti a připravenosti, přikročí-li se po zralém rozboru a zvážení sil a prostředků k pokusům řešit otázky zabezpečení letectva kvalitativně novými metodami.

Je možno přijmout názor, že formy klasického manévru leteckých technických útvarů a svazků společně se zabezpečovanými leteckými útvary a svazky jsou v přítomných podmínkách již překonané a neekonomické.

Zároveň je možno mít pro budoucnost za to, že výhodným se jeví sledovat myšlenky

- vytváření komplexní organizace všech druhů pozemního zabezpečení letectva do jednotných útvarů a svazků pozemního zabezpečení;
- vázání útvarů a svazků pozemního zabezpečení letectva na výhodné prostory rozmístění letectva, aby tak vznikla dostatečně rozsáhlá báze skýtající volnost přiměřeného manévru.