

DOBYTÍ NEPŘÁTELSKÝCH LETIŠŤ VZDUŠNÝMI VÝSADKY

Major Radomil Ropěk

Boj o nepřátelská letiště zaujímá důležité místo mezi úkoly vzdušných padákových výsadek. Cílem této bojové činnosti bude jednak zachovat hodnoty vybudované nepřítelem pro činnost vlastních vojsk (např. k zabezpečení letištního manévru při rychlém útočném tempu), jednak ničit letiště, letouny, rozrušit letištní objekty apod.

Důležitým úkolem vzdušného výsadku v boji proti nepřátelským vzdušným silám může být i ničit zabezpečovací radiotechnické prostředky a prostředky materiálně technického zabezpečení letectva.

Rozdělení letišť

Zaváděním letounů nových typů do výzbroje vojenských vzdušných sil se změnila požadavky na letiště. Z těchto důvodů došlo na západním válčišti k rekonstrukci dosavadních, popřípadě k výstavbě nových letišť.

Zvýšené nároky se projevují zejména na délku rozjezdových drah. Tak kupříkladu taktický stíhací letoun F-104 o váze 10 200 kg má délku startu 1 600 až 2 000 m, bombardovací letoun B-52 o váze 170 000 kg má délku startu 2 400 až 2 800 m.

Při rekonstrukci letišť západního válčiště byla jejich zařízení vybudována podle požadavků protiatomové ochrany. Z použití zbraní hromadného ničení vyplynula i nutnost maximálního rozptýlení letectva (po letkách).

Operační letiště podle předpisu americké armády AFM-86-3 jsou rozdělena do čtyř skupin:

- a) letiště těžkého bombardovacího letectva;
- b) letiště středního bombardovacího letectva;
- c) letiště taktického letectva;
- d) letiště dopravního výsadkového letectva.

V některých případech mohou být letiště taktického a dopravního výsadkového letectva umístěna na válčišti v blízkosti linie fronty a pak se nazývají předsunutými letišti. Podle způsobu využívání se letiště rozdělují na stálá a polní.

Stálé letiště je určeno pro dlouhodobé rozmístění leteckého útvaru. Má nejmeně jednu vzletovou dráhu s pevným po-

vrchem, pojižděcí dráhy a potřebná zařízení pro létání za ztížených povětrnostních podmínek a v noci. Letiště zahrnuje i stanoviště letounů, administrativní a provozní budovy, hangáry, skladové prostory, dílny a ubikace. Letiště je schopno k provozu v každé roční době.

Na polním letišti jsou letecké útvary rozmístěny dočasně. Vzletové a přistávací pásma je upraveno obvykle na travnaté ploše. Zařízení jsou polního typu. Letiště umožňuje provoz lehkých a středních dopravních a spojovacích letounů, z bojových leteckých jednotek vyzbrojených letouny VAUTOUR, MIRAGE III a FIAT G-91.

Letiště se stabilním vybavením pro zabezpečení leteckého provozu, jakož i zásobovacími a opravářskými orgány, se nazývají základními.

Letiště těžkého bombardovacího letectva jsou určena pro letouny B-52 s maximální letovou vahou až 180 tun. Jsou rozmístěna v hlubokém týlu předpokládáných válčišť, nebo na území USA. Vzletová a přistávací pásma mají délku až 4 000 m a šířku až 96 m. Stojánky na letouny jsou rozděleny pro jednotlivé letky (10–15 letounů) a spojeny se vzletovou a přistávací dráhou sítí pojižděcích drah.

Povrch vzletového a přistávacího pásma je z betonových desek, silných 48 cm na okraji a ve střední části 38 cm. Pod deskami je 152 cm zhutnělá silná vrstva kamenů. Letiště má vybudován odvodňovací systém o celkové délce 18 km trubek. Pro zachycení a svedení vody s betonem je vybudováno 400 studní.

V blízkosti letiště jsou vybudovány podzemní sklady materiálu na 30 dnů bojové činnosti těžkého bombardovacího leteckého křídla (30–40 těžkých bombardovacích letounů a 20 letounů cisternových). Na letišti je systém pro rozvod PHM napojený na sklad leteckých pohonných hmot.

Letiště středního bombardovacího letectva jsou určena pro letouny typu B-47 s maximální vzletovou váhou až 90 tun. Jsou umístěna v hlubokém týlu. Vzletové a přistávací pásma s pevným povrchem je dlouhé až 3 000 m.

Letiště taktického letectva budují se pro lehké bombardovací, taktické stíhací, stíhací a průzkumné letouny. Obvykle umožňují provoz v kterékoli denní a noční době i za složitých povětrnostních podmínek. Vzletové a přistávací pásma má mít délku 2 400 m. Stojánky letounů jsou vzdáleny od vzletového a přistávacího pásma 3–4 km.

Letiště dopravního výsadkového letectva jsou určena pro činnost dopravních a dopravních výsadkových letounů. Mohou být stabilní, nebo dočasná (pro trvalé nebo krátkodobé použití) nebo pouze k jediné vzdušné výsadkové operaci.

Z hlediska bojového použití vzdušných výsadků nás zajímají zejména představená letiště taktického, popřípadě dopravního letectva. Ta jsou určena především pro stíhací letectvo, v některých výjimečných případech však i pro lehké bombardovací letouny. Mají umožňovat provoz nejméně jedné letky až křídla. Vybavení těchto letišť je ovlivněno blízkostí linie fronty. Mají zabezpečovat činnost za složitých povětrnostních podmínek. Objekty mají být vybudovány jako protiatomové a protichemické. Na letišti má být dostatečné množství zásob materiálních prostředků. V případech, kdy není možné vybudovat vzletové a přistávací pásma s pevným povrchem, zpevňuje se jeho povrch přenosnými rohožemi.

Letky mají stojánky letounů oddělené a bývají od vzletového a přistávacího pásma vzdáleny minimálně 1 500 m. Jeden letoun od druhého je vzdálen nejméně 100 m. Rozloženy jsou šachovitě po obou stranách pojezdových drah.

Sklady leteckých pohonných hmot se umísťují nejméně 800 až 1 000 m od obvodu letiště. Výše uložených leteckých pohonných hmot má zabezpečit činnost letectva, dislokovaného na letišti nejméně na 15 dnů. Letecké pohonné hmoty na představených letištích se obvykle ukládají v kovových sudech. V jedné hranici může být 40–300 sudů, v jednom prostoru nejvýše 2 000. Jinak mohou být letecké pohonné hmoty skladovány v převozních nádržích o obsahu 13 400 až 225 000 l. V současné době se mění prostředky pro zásobování leteckých křidel palivem. Zavádějí se automobilní cisterny o obsahu 45–55 000 litrů a o výkonu čerpadel 2 500 až 3 400 l/min. I na představených letištích se má však budovat systém potrubí pro urychlení dodávky paliva. Rozvodné vývody k doplňování letounů se umísťují v blízkosti stojánek letounů.

Pozornost dodávce PHM je třeba věnovat zejména proto, že při použití výkonných typů rychlých letounů velmi rostou požadavky na PHM. Soudobý stíhací letoun potřebuje asi 1 800–2 000 litrů paliva na hodinu. Pro zabezpečení jednoho vzletu leteckého křídla (F-100-A) je potřeba více než 240 tun paliva. Ke vzletu křídla vyzbrojeného těžkými bombardovacími letouny B-52 je potřeba asi 4 777 tun paliva.

Sklady leteckých pum jsou odděleny od skladů munice pro kanóny a kulometry. Umísťují se zpravidla ve vzdálenosti 3–8 km od vzletového a přistávacího pásma (a od obytných budov) v místech, která umožňují přírodní i umělé maskování.

Typizované skládací ubikace umísťují se ve vzdálenosti 1–2 km od letiště.

Letištní zabezpečení

Letištní zabezpečení je ovlivňováno požadavkem na rozptýlení leteckých jednotek podle zásad PAO, předvídaným letištním manévrem a snahou zabezpečit maximální úsilí v prvních dnech války.

Základním útvarem pro letištní zabezpečení je letecké křídlo. K zabezpečení 3–4 bojových letek (po 15–25 proudových letounech) má letku polních oprav

a skupinu letištní obsluhy, ve které je osm letek (letištní obsluhy, leteckého technického zásobování, spojovací, protivantní, letištního zařízení, automobilní, ochrany a obrany, služeb). Letka polních oprav a skupina letištní obsluhy jsou označeny tímž číslem jako letecké křídlo. Organizace, složení a počty mají postačit pro zabezpečení činnosti bojových

jednotek křídla na jednom nebo i několika letištích.

Letak polních oprav opravuje letouny a jejich vybavení, automobily, leteckou techniku, spojovací prostředky a ostatní materiál.

Skupina letištní obsluhy odpovídá za zásobování, úplnost a evidenci všeho zařízení a letištního vybavení, organizaci letištní obsluhy, zabezpečení štábu a služeb leteckého křídla, ubytování, proviant, finanční zabezpečení, zdravotnické zabezpečení, protiatomovou ochranu, pozemní obranu a ochranu letiště, střežení mate-

riálu a budov, udržování pořádku, organizaci spojení mezi součástmi křídla a za utajené velení.

Za základní způsob ochrany letectva před účinky odvetného úderu považuje velení NATO rozptýlení bojové sestavy taktického letectva po letkách a zejména udržování vysokého stupně bojové pohotovosti. Letiště se budují a upravují tak, aby při vzdušném výbuchu nukleární pumy nebyla zničena větší část letounů. Proto se letouny rozmísťují ve vzdálenosti 2–3 km od středu vzletové dráhy a pro osoby a leteckou techniku se budují protiatomové úkryty.

Pořadí cílů

Nejdůležitější objekty při dobývání letiště jsou prostředky protivzdušné a pozemní obrany letiště. Předpokladem dobytí letiště je vyřadit tyto objekty z činnosti, současně ničit letouny (i odlétávající) zmocnit se velitelských stanovišť a spojovacích uzlů.

V dalším pořadí zneškodnit radiotechnické prostředky, letištní a technický personál, sklady munice a pohonných hmot.

Pro tyto úkoly a jejich pořadí je rozhodující, zda vzdušný výsadek má získat letiště v provozuschopném stavu, protože bude použito pro další činnost vlastního letectva, nebo zda jeho úkolem je zni-

čit nepřátelské letištní objekty, leteckou techniku, letištní zařízení a tak zamezit dočasnému, nebo trvalému jeho využívání nepřítelem. Druhý úkol budou obvykle plnit jiné prostředky, než výsadková vojska, s úspěchem se použije raket nebo letectva.

Získat provozuschopné letiště předpokládá i zabránit nepříteli v jeho zničení v případě, že se k tomu podle vývoje situace rozhodne. Tento úkol může nejlépe splnit vzdušný výsadek za účinné podpory ostatních druhů vojsk, zejména raket, letectva, dělostřelectva a tankových útvarů, které se s ním sloučí.

Složení, síla a sestava vzdušného výsadku

Složení vzdušného výsadku bude záviset na úkolu a na síle nepřátelských jednotek, umístěných na letišti, nebo v jeho blízkosti. Na letišti může být umístěno letecké křídlo nebo letka, popřípadě může sloužit i jiným jednotkám.

Složení vzdušného výsadku ovlivní i možnosti nepřítele letiště bránit a ráz přilehlého terénu. Delší dobu je možno bránit letiště, která jsou umístěna v lesních masivech, než letiště v rovinatém, přehledném terénu. Pro dobytí letiště vzdušným výsadkem bude tato okolnost již méně rozhodující.

K dobytí letiště se bude využívat vzdušného výsadku v síle výsadkového padákového praporu až výsadkové brigády. K rozrušení letištních zařízení a letounů je možno použít i menších výsadků.

Bojová sestava vzdušného výsadku bude zahrnovat:

— jednotky ke zteči letištních objektů se skupinami pro ničení. Tvoří se z padá-

kových jednotek (družstev) a z ženistů (chemiků) s trhavinami a zápalnými prostředky;

— zajišťovací jednotky, které obsazením výhodných čar na přístupových cestách zabezpečí splnit úkol jednotek určených ke zteči;

— jednotky záloh (vševojsková, protitanková a ženijní);

— jednotky určené k přípravě letištní plochy k přistání vlastních letounů.

Zvláště důležité jsou úkoly ženijních jednotek, které se začleňují do jednotek ke zteči objektů, zajišťovacích jednotek i do jednotek, které připravují letištní plochu k přistání vlastního letectva.

Do jednotek ke zteči objektů a do zajišťovacích jednotek včleňují se protichemické jednotky, zvláště ohňometné, jejichž správné rozdělení je nutné věnovat pozornost. Skupiny jednotek chemického průzkumu mají za úkol vyhle-

dat sklady atomové munice a bojových otravných látek.

Minometné a tarasnicové jednotky s jednotkami bezzákluzových kanónů zařazují se do zabezpečovacích skupin. Část tarasnicových jednotek a jednotek bezzákluzových kanónů tvoří protitankovou zálohu.

Volba místa a doby vysazení

Při volbě místa je třeba rozhodnout, zda vzdušný výsadek, nebo jeho část bude vysazena přímo na letištní plochu (rozjezdové a přistávací pásmo pro letouny). Dříve než se velitel rozhodne, je třeba uvážit výhody i nevýhody tohoto způsobu vysazení.

Doskoková plocha musí vyhovovat kvalitou a zajišťovat rychlou a účinnou ztěč protivníka, snadnou orientaci a výhodný terén k další bojové činnosti.

Při volbě místa vysazení se můžeme rozhodnout pro jeden ze čtyř základních způsobů.

První způsob je vysazení přímo na letiště. Umožňuje překvapit nepřítele a získat čas, který by byl potřebný pro přesun. Nevýhodou je, že nepřítel s touto variantou nejvíce počítá.

Druhý způsob je vysazení mimo letiště (rozjezdové a přistávací pásmo), ale v jeho blízkosti. Vzdušný výsadek dobývá v tomto případě letiště z jiné strany než z rozjezdové plochy a přistávacího pásma.

Další způsob je dobytí letiště výsadkem, který byl vysazen ve větší vzdálenosti od letiště, popřípadě plnil před jeho dobytím jiný bojový úkol. Tento způsob je méně výhodný, protože ztrácí prvek překvapení, které je důležitým činitelem úspěchu vzdušného výsadku. Nepřítel má čas nejen likvidovat výsadek, ale i zesílit obranu všech důležitých objektů v blízkosti prostoru vysazení. Může použít i prostředků k přehrazení směru k důležitým objektům.

Posledním způsobem vysazení je kombinace předcházejících způsobů, tj. část jednotek vysadit na letiště a část mimo ně. Tento způsob je typický pro vysazení výsadkové brigády, která potřebuje 4 až 6 doskokových ploch.

I při vysazení výsadkového praporu bude někdy výhodné vysadit část sil na letištní plochu a hlavní síly mimo, nebo i opačně. Tento způsob pomůže překvapit protivníka a vyvrátit odpory z nebezpečných směrů.

Průzkumných jednotek v sestavě průzkumných skupin se používá k průzkumu předpokládaných prostorů soustředění nepřátelských záloh a přístupových cest do místa akce. V některých případech samostatné průzkumné hlídky dostanou úkol zdržovat postup nepřátelských záloh k letišti.

Pro volbu doskokových ploch je výhodný prostor vzletového pásma. Doskokovou plochu je účelné volit co nejbližší hlavním letištním objektům (věž letištní kontroly, velitelské stanoviště, stojánky letounů apod.), aby byla zabezpečena rychlá a účinná ztěč protivníka.

Je-li plocha vzdálena od těchto objektů, dostane se výsadek do nepřátelských paleb na rovném přehledném terénu, kde nemá možnost se skrýt. Tomu je třeba čelit činností vlastního letectva, zejména v době těsně před vysazením s úkolem zabránit nepříteli zaujmout organizovanou obranu letiště.

Doba vysazení je určena plánem operace a jednak vývojem celkové situace. Důležité je vymezit dobu, po kterou je nutné udržet letiště do příchodu vlastních sil zesilujících obranu letiště. Vlastní jednotky mohou být na letiště dopraveny také vzdušnou cestou (přistávací výsadek). Zesílí tak padákový výsadek, nebo ho uvolní k plnění jiného úkolu, souvisejícího s obranou letiště. Bude-li vysazen přistávací sled, jeho použití se plánuje předem. Vzdušný výsadek v takovém případě musí získat dočasně velkou plochu i mimo přistávací pásmo letounů, aby snížil zranitelnost přistávajících letounů pozemními prostředky protivníka.

Denní doba není pro vysazení rozhodující. Ke snížení zranitelnosti vzdušného výsadku na odletových letištích a při přeletu, plánujeme tuto činnost na noc a vysazení jednotek po rozednění. To umožní použít výhod denní doby k ovládnutí letištních objektů. Chceme-li využít tmy k nočnímu boji, vysadíme jednotky před setměním.

Při určování co nejvýhodnější doby vysazení je nutné se zabývat ještě dalšími otázkami, například zda jde o letiště se speciálně nočním nebo denním provozem (plánovat vysazení mimo hlavní provoz), jaká je velikost vysazované jednotky a jaké jsou možnosti jejího zabezpe-

čení, jaká je síla a výzbroj zjištěných nepřátelských jednotek, v prostoru vysazení a jejich rozmístění na ose přeletu; rozhoduje i způsob obrany letiště (počet a kvalita prostředků, jejich rozmístění), ve-

likost letiště, rozmístění letištních objektů a ráz terénu přilehlého k letišti.

V soudobých podmínkách bude nejvýhodnější vysazovat vzdušné výsádky k boji o letiště pod ochranou noční tmy.

Bojová činnost vzdušného výsadku

Vzápětí po leteckém bombardování nebo 25–30 minut po vzdušném výbuchu atomové pumy se jednotky po seskoku (po nejkratší přípravě) soustřeďují mimo doskokové plochy za postupu směrem k cíli.

Jednotky vysazené na letiště okamžitě plní úkoly aniž čekají na shromáždění všech jednotek. Soustřeďují se po četách a rotách — podle úkolů jednotlivých jednotek. K rychlému soustředění používá se i při boji o letiště různých signálů a systémů rozpoznávacích znaků.

Jednotky vysazené přímo na vzletové a přistávací pásmo budou nejvíce zranitelné po dobu pobytu na otevřené doskokové ploše. Proto se musí soustředit a přeskupit v nejkratší době. Při postupu využívají účinků přípravy letectva. Postupují k cílům a zdolávají odpory tvrdě a bezohledně. Ke zteči objektů použije se jedné až dvou třetin výsádkových rot a zbytek jako zajišťovací jednotek.

Velitelé minometných rot a čet se budou samostatně rozhodovat, zda situace vyžaduje minometnou palbu z doskokové plochy. Palba z doskokové plochy bude zcela výjimečná. Přemístí se do nejbližšího skrytu, kde v nejkratším čase dosáhnou se svými jednotkami pohotovosti a také soustředí munici.

Velitel a štáb vzdušného výsadku hned v prvním období boje musí získat co nejvíce zpráv o nepříteli na letištích, ale i mimo ně. Velitel vzdušného výsadku volí své stanoviště zásadně tak, aby měl přehled o celkové situaci a sám nebyl se svým štábem bezprostředně vtažen do boje. Nesmí se nechat strhnout k řízení boje jen jedné části svých jednotek „ak se často stává při cvičeních v boji o letiště“, i když třeba pokládá jejich činnost za nejdůležitější. Štáb kromě zpráv

průzkumu se věnuje zejména navázání spojení uvnitř výsadku a zabezpečuje vedení všem jednotkám a skupinám.

V první části boje o letiště velmi záleží na rozhodné a samostatné činnosti velitelů rot, čet a družstev. Své jednotky vedou tak, aby obcházely jednotlivé odpory a ničily nepřítel z boku a týlu. Bojují tvrdě s cílem zničit v nejkratší době co nejvíce živé síly a prostředků nepřítel.

Část vyčleněných jednotek posílená chemiky a ženisty má ihned zřizovat zátarasy v určených místech. Totéž provádějí zajišťovací skupiny na cestách příchodu nepřítel. V dalším jsou připraveny ničit nepřítel v léčkách a přepady.

V přehledném terénu zahajuje se palba na přicházející zálohy na maximální účinné vzdálenosti. Proniknou-li nepřátelské síly do blízkosti jednotlivých skupin, ničí je sousední skupiny překvapivými ztečemi do boku a týlu a bojem muže proti muži.

V budovách se bojuje s cílem co nejrychleji ovládnout nejvyšší prostory a pak likvidovat odpory shora dolů. Pro boj o letištní budovy vydává se jednotkám zvýšený počet ručních granátů.

Poněvadž boj o objekty se zahajuje z několika stran, je nutné řídit boj tak, aby nedošlo k přestřelce mezi vlastními jednotkami a jednotky na to předem připravit. Signály k rozpoznávání vlastních jednotek budou optické, akustické a stanovená hesla.

Podle Polního řádu armády USA používá se k ničení výsádkových jednotek rychlých úderných skupin, zesílených tankovými jednotkami.

Boj s tanky není pro výsádkáře tak nebezpečný, zejména v členitém a pokrytém terénu mohou výsádkáři účinně ničit tanky ručními PT zbraněmi.

Výsádkových jednotek se bude s úspěchem využívat k boji o nepřátelská letiště, zejména tam, kde bude nutné udržet provozuschopné letiště pro manévr vlastního letectva. Úspěch bojové činnosti vzdušného výsadku v boji o letiště vyžaduje náročnou přípravu padákových jednotek (vysazení na cíl). Je také na velitelích a štábech, aby přípravě na tento důležitý úkol věnovali zvýšenou pozornost.