

Zásobování frontového letectva

Generálmajor Josef Slabý

Zavedení raketových jaderných zbraní do výbroje armád vyvolalo nutně některé změny v organizaci zásobování vojsk v soudobých operacích. Zdůrazňují však, že přijaté změny se týkají jen některých momentů organizační stránky zásobování a nikoli vlastní podstaty zásobovacího systému.

Obecně platný zásobovací systém vojsk v poli je charakterizován kombinovanými přísuny a odběry, hlubokým členěním zásob do hloubky (pohyblivé zásoby na stupni vojskového týlu, zásoby v základnách operačního týlu) a etapovým překládáním materiálu. Přitom je třeba uvážit nízký stupeň mechanizace ložních prací a dopravních metod v celém tomto systému. Zde mám na mysli kompletaci zásob a zavedení zásobovacích (spotřebních) norem s plným využitím paletizace a kontejnerizace.

Tyto charakteristické rysy celkového systému zásobování vojsk v poli zůstávají i nadále základem materiálního zabezpečení vojsk v soudobých operacích.

Přijaté změny vedly zejména ke zvýšení pohyblivosti týlu. Až do stupně vševojskové a tankové armády jsou začleněny pohyblivé zásoby. To znamená, že na jednotlivých zásobovacích stupních je organicky stanoveno tolik dopravních vozidel, kolik jich je právě zapotřebí k vedení těchto pohyblivých zásob (stanovených normativů).

I na stupni frontu došlo ke zvýšení pohyblivosti základen. Počítáme sice, že tyto jsou nadále převážně vázány na železnici, avšak jejich organizace dovoluje vyčleňovat pohyblivá oddělení skladů na silnici s určitými zásobami (zpravidla v rozsahu dvou — až tří denní potřeby zásobovaného uskupení vojsk) vedenými na autech. V určitých příznivých situacích (při snížených zásobách a při dostatku volných vozidel ve frontu) není ani vyloučen přesun frontových základen automobilními dopravními prostředky. Tato skutečnost ve spojitosti s jednotypovou organizací základen, dovoluje rozvíjet je v průběhu útočné operace vzájemným překračováním.

Pohyblivost frontových základen je nutné hodnotit především z hlediska možnosti jejich přesunu během operace. Vzhledem k značnému objemu zásob materiálních prostředků, které bude nutné dopravit do těchto základen (na úseku národního hospodářství — centrální sklady, rozdělovací stanice frontu, frontové sklady), je nutné je rozvíjet a přesunovat převážně s využitím železnice. To je v průběhu operace spojeno s určitým problémem. Nepřítel má možnost i při průměrném denním tempu operace 80 i více kilometrů, ve značném rozsahu ničit zejména železniční mosty a jiné technické objekty (které nakonec limitují tempo obnovy železnic). Praktické zkušenosti ukazují, že při zasazení dvou železničních brigád k obnově jednoho železničního směru je

možné tuto uskutečňovat denním tempem 30—40 kilometrů. Obnova železnic bude tedy zaostávat za tempem postupu vojsk v nejpříznivějším případě o 50 %. Z toho vyplývá dílčí závěr, že po splnění bližšího úkolu frontu (při hloubce 400—450 km, trvání 5—6 dní) můžeme přesunout frontovou základnu (nebo rozvinout novou základnu) na vzdálenost 200—250 km (počítáno od původního předního okraje, odkud byla obnova železnice zahájena). Přitom by zůstala vzdálenost ramene silničního přísunu minimálně 200 km s dalším jejím postupným narůstáním. Se splněním dalšího úkolu frontu (při hloubce 500 až 550 km, trvání 6—7 dní) můžeme přesunout frontovou základnu (v tomto případě týlovou frontovou základnu) do hloubky dalších 250—300 km. Vzdálenost odtržení vojsk od železnice by dosahovala 450—500 km.

V zásobovacích etapách základnového typu vznikají značné mezery v možnosti využití zničených úseků železnic, které je nutné překrývat odděleními skladů hlavních druhů materiálů, rozvinovaných na silnicích.

Tato skutečnost má na jedné straně značnou nevýhodu, která vyžaduje nasazovat velký počet automobilních dopravních prostředků a několik dní (2—4) k jednomu přísunovému koloběhu. Na druhé straně je zde vytvářen mnohoetapový systém zásobovacích zdrojů, členěný do značné hloubky (při variantě, uvedené v příloze 2, 500—600 km). To vytváří výhodné podmínky k zásobování operačních a hlubokých operačních záloh, přesunujících se vojsk, mobilizovaných v hloubce teritoria a zejména také bojových svazků frontového letectva, členěného do hloubky 200—500 km.

Letecká armáda frontového letectva ve složení 2 stíhacích leteckých divizí, 1 bombardovací letecké divize, 3—4 průzkumných leteckých pluků, 2—3 dopravních leteckých pluků (bez posilových útvarů, kterými se letecká armáda posiluje v případě plánovaného operačního výsadku nebo více taktických vzdušných výsadek), spojovacího leteckého pluku, 1—2 pluků radiotechnické a protiradiotechnické činnosti a dopravního zdravotnického leteckého pluku,¹⁾ může v průběhu frontové útočné operace při bojovém úsilí

24—30 vzletů stíhacího a průzkumného letectva,

16—20 vzletů stíhacího bombardovacího a bombardovacího letectva a

20—24 vzletů ostatního letectva

spotřebovat celkem asi 60 000 tun materiálu, což odpovídá průměrnému dennímu požadavku na přísun asi 5000 tun zásob.²⁾

Z celkové potřeby materiálu na frontovou operaci připadá 60—65 % na letecké pohonné hmoty, tj. 36 000—39 000 tun a 17 % na leteckou munici, tj. 10 000 tun.

Za předpokladu, že přibližně jednu třetinu leteckých pohonných hmot (cca 1000 tun denně) bude možné v průběhu frontové útočné operace dopravit pol-

¹⁾ Toto představuje 22 — 25 útvarů proudových (kerosin) a 7 útvarů vrtulových (bez posilového dálkového letectva — benzin), tj. přibližně 660 — 750 letounů proudových a 210 letounů vrtulových. Průměrná norma na jeden vzlet a letoun proudový je 1,5 až 2 tuny kerosinu a cca 1 tuna benzinu pro letoun vrtulový. (Veškerost kalkulačních jednotek je závislá na typu letounů: u stíhacího letectva počítáme převážně s letouny typu Mig-17 a Mig-19).

²⁾ Počítáme s úsilím 2 — 3 vzletů denně u stíhačů a průzkumného letectva, 1 — 2 vzlety u stíhacího bombardovacího letectva (shodně u bombardovacího letectva), 1 — 3 vzlety u ostatního letectva.

Palebný průměr v středních hodnotách: stíhači 500 kg na jeden vzlet, stíhací bombardovací letectvo 1 000 kg, bombardovací letectvo 2 000 kg na jeden vzlet.

³⁾ To jsou hrubá kalkulační (plánovací) čísla. Potřeba materiálu bude v průběhu operace klesat úměrně s počtem bojových ztrát letounů. Na druhé straně je nutné počítat s určitými ztrátami materiálu během přísunu a na letištích.

ním potrubím, zbývá na klasický přísun pro potřebu frontového letectva denně cca 4000 tun materiálu.

Frontovými základnami (týlovými i předsunutými, jejich odděleními) procházejí veškeré materiální prostředky všech druhů vojsk a služeb, kromě speciálních druhů materiálů pro letectvo (a kromě raketového materiálu). Je to letecký technický materiál a letecká munice (materiál třídy 03, Všeob-26-1) a letecké pohonné hmoty (materiál třídy 15, Všeob-26-1).

K zásobování těmito druhy materiálu rozvinujeme u letecké armády polní leteckou základnu, do které vcházejí

- 2 sklady leteckého technického materiálu,
- 2 sklady leteckých pohonných hmot a
- 2 sklady letecké munice.

Touto organizací odděleného zásobování speciálním leteckým materiálem vytvářejí se pro leteckou armádu dva toky zásob (viz **přílohu 1**): materiál vševojskového typu (pěchotní munice, dělostřelecká a minometná munice, automobilní pohonné hmoty, proviant, výstroj, ženijní, spojovací a chemický materiál) jde po linii — centrální sklad, předsunutá frontová základna, její oddělení. Tento materiál odebírá ve frontových základnách (v jejich odděleních) pro potřebu letectva letecká technická divize, zčásti jej ukládá ve skladech a zčásti přísunuje dále (nebo jej odebírají letištní prapory) k zabezpečení bojových leteckých útvarů na letištích.

Speciální letecký materiál jde po odděleném toku z výrobních závodů (ústředních skladů) přímo (mimo frontovou etapu) do skladů polní letecké základny (oddělení polní letecké základny) a odtud do skladů leteckých technických divizí (popřípadě do oddělení těchto skladů) a dále na letiště k zabezpečení bojového letectva.

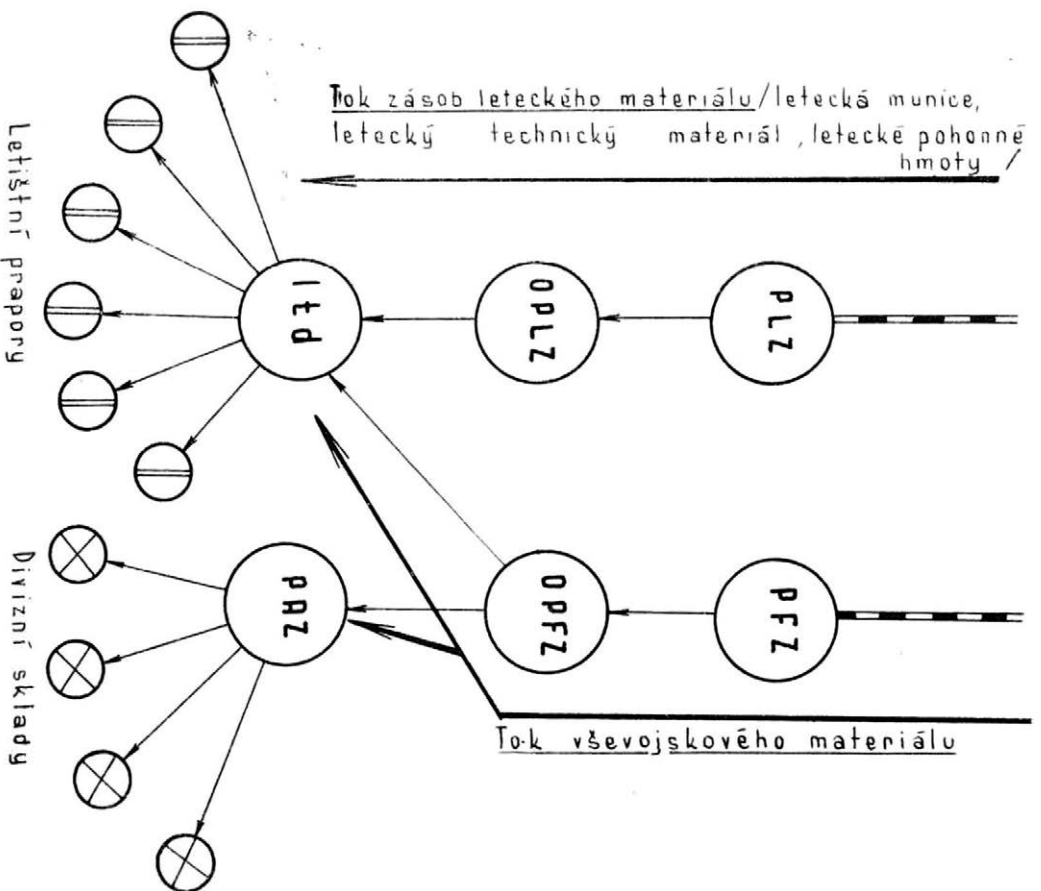
Podíváme-li se nyní blíže na tuto zvláštnost v organizaci zásobování frontového letectva, zjistíme některé rozpory.

Frontové letectvo je druh vojska (Vševojsk-1-1, článek 26) stejně jako raketové vojsko a dělostřelectvo. Dalo by se tedy předpokládat, že bude mít obdobné začlenění zásobovacích etap (skladů) leteckého materiálu a obdobné začlenění řídicích orgánů na stupni frontu. Zatím však na stupni frontu nejsou ani sklady leteckého materiálu, neboť polní letecká základna je výkonným zásobovacím orgánem letecké armády; řídicí orgány k zásobování leteckým materiálem jsou rovněž na stupni letecké armády.

Zástupce velitele frontu pro tyl a náčelníci druhů vojsk a služeb odpovídají za zabezpečení podřízených operačních svazů materiálem (podle materiálové kompetence), tedy i za zabezpečení letecké armády. Přitom však ve frontových základnách je pouze materiál vševojskového typu. Vezmeme konkrétně letecké pohonné hmoty. Jak může náčelník správy zásobování pohonnými hmotami odpovídat za zabezpečení letecké armády leteckými pohonnými hmotami, nemá-li tento druh materiálu ve svých skladech?

Skutečnost, že letecké pohonné hmoty a některé druhy leteckého technického materiálu jsou speciální druhy materiálu, určené výhradně pro leteckou armádu, patří již minulosti. Vždyť ve vševojskových svazcích, svazcích druhů vojsk, ve vševojskových a tankových armádách jsou dnes organicky začleněny různé typy vrtulníků, které v každém případě vyžadují zabezpečení leteckými pohonnými hmotami a některými druhy leteckého technického materiálu. Zde

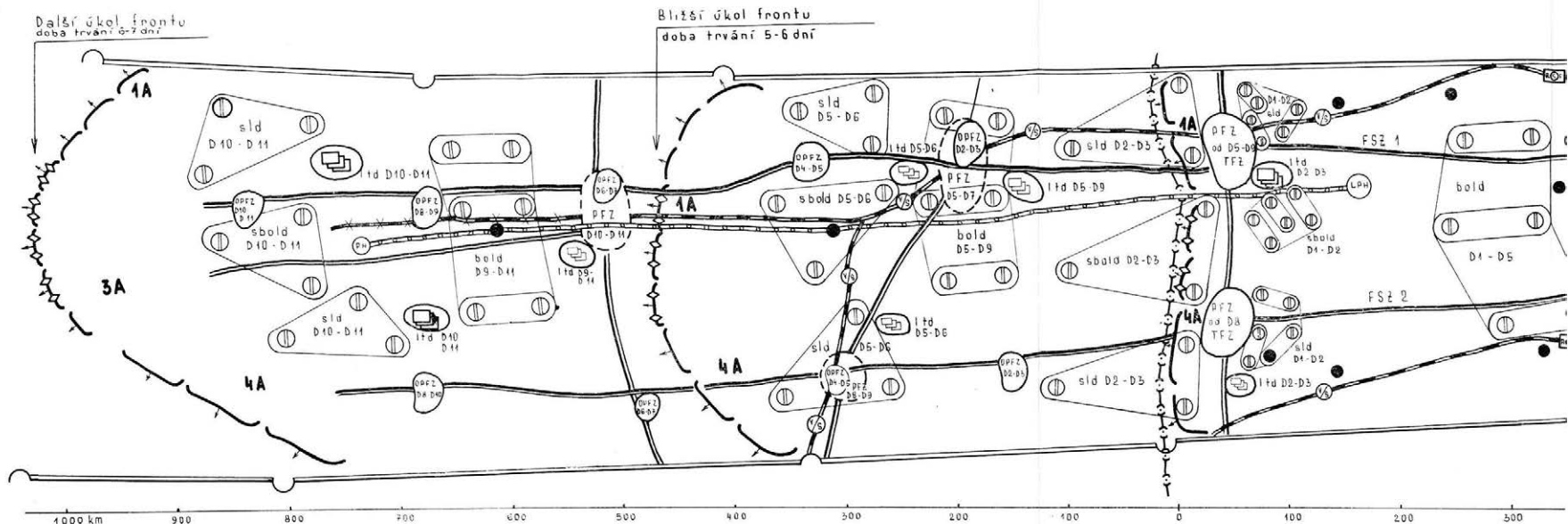
SCHEMA ORGANIZACE ZÁSOBOVÁNÍ ve frontové útočné operaci /stará varianta/



ORGANIZACE ZÁSOBOVÁNÍ LETECKÉ ARMÁDY VE FRONTOVÉ ÚTOČNÉ OPERACI V POČÁTEČNÍM OBDOBÍ VÁLKY

PA 1

Možná varianta



LEGENDA

FSZ 1
Frontová silnice základní č. 1

Obsazená letiště

Sklady letecké technické divize

Ltd

polní potrubí

státní hranice

sklad leteckých PH

ORGANIZACE ZÁSOBOVÁNÍ LETECKÉ ARMÁDY VE FRONTOVÉ ÚTOČNÉ OPERACI V POČÁTEČNÍM OBDOBÍ VÁLKY

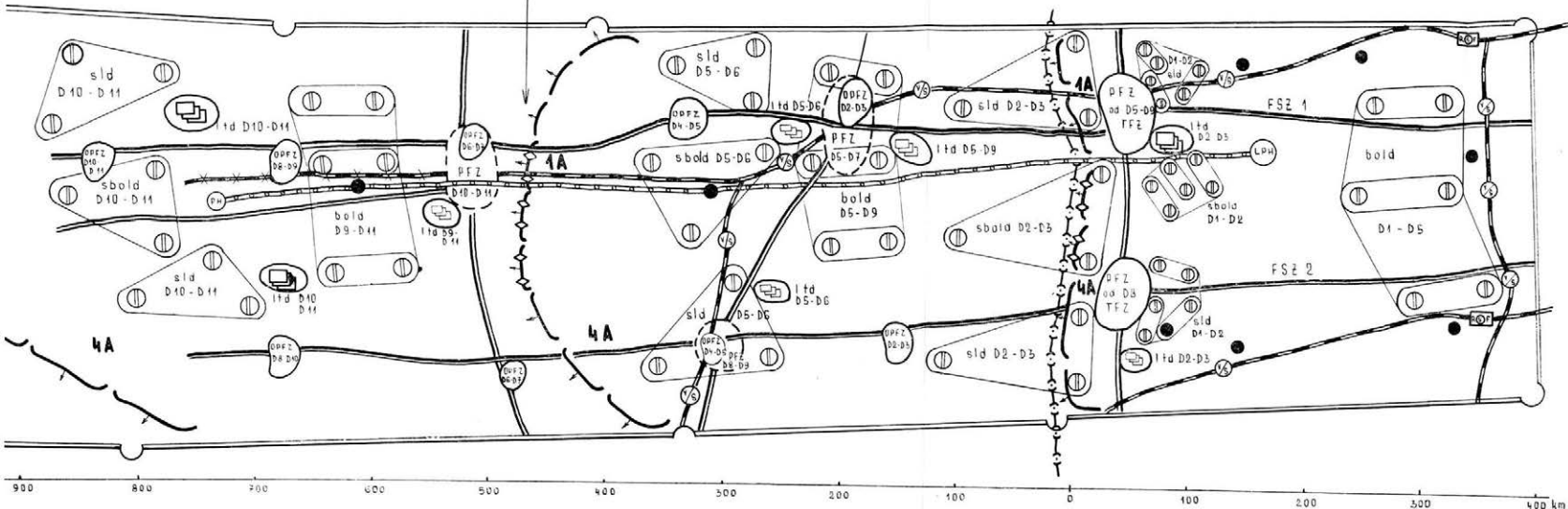
Možná varianta

Príloha 2

ntu

Blíže úkol frontu

doba trvání 5-6 dní



LEGENDA

FSZ 1
Frontová silnice základní
č. 1

Obsazená letiště

Sklady letecké technické
divize

polní potrubí

státní hranice

sklad leteckých PH

vznikají složité zásobovací vztahy; na jedné straně dopravujeme z frontových zdrojů vševojskový materiál pro frontové letectvo, na druhé straně dopravujeme ze skladů polní letecké základny letecký materiál pro letectvo (vrtulníky), začleněné organicky v pozemním vojsku frontu.



Při posuzování organizace zásobování letecké armády je nutné uvážit operační sestavu frontového letectva.

Stíhací a stíhací bombardovací letectvo bude umístěno na letištích blíže k frontě (viz přílohu 2) do vzdálenosti 50—150 km od předního okraje při zahájení pohraničního střetného sražení a 150—200 km v dalším průběhu útočné operace. Bombardovací a dopravní výsadkové letectvo budeme rozmísťovat na letištích hlouběji do týlu, ve vzdálenosti 300—400 km od předního okraje.

V průběhu frontové útočné operace bude se stíhací a stíhací bombardovací letectvo přemísťovat 4—5krát (vždy na vzdálenost 200—250 km), bombardovací a dopravní výsadkové letectvo 2—3krát (po 350 až 450 km).

K zásobování frontového letectva jsou zapotřebí minimálně dva zdroje materiálu, a to jeden zdroj pro čelní uskupení v hloubce 200—250 km, druhý v hloubce 350—400 km od předního okraje. Oba tyto zdroje bude nutné přemísťovat současně se zásobovaným letectvem.

Tato varianta řešení je nevýhodná, poněvadž z čelního zdroje materiálu by bylo nutné dopravovat zásoby do značné šířky (napříč fronty). Z toho důvodu a také s přihlédnutím k tomu, že za prvosledovými armádami budou zpravidla dva zásobovací směry, bude výhodnější varianta se třemi zdroji zásob pro frontové letectvo.

Podívejme se nyní na organizaci zásobování a na manévr frontovými základnami (viz přílohu 2).

V první operaci počátečního období války počítáme s doplňováním zásob spotřebovaných k zabezpečení prvních bojů pohraničního sražení (D1 a D2) odběrem z materiálních zdrojů vyhrazených na teritoriu. To se plně vztahuje i na frontové letectvo, které bude zejména pohonné hmoty — jako jeden z hlavních druhů materiálních prostředků — po celou dobu svého pobytu na letištích na vlastním území (u bombardovacího letectva až do D3—D4) doplňovat z teritoriálních zdrojů (centrální vojenské sklady, zásoby zajištěné v prostorech letišť). K zásobování bojových leteckých útvarů na vlastním území bude možno plně využít vykládacích stanic (pokud nebude prvním hromadným úderem ochromena železniční doprava) a automobilních dopravních útvarů leteckých technických divizí (popřípadě letecké armády a týlu frontu), aniž by muselo dojít k rozvinutí polního zásobovacího systému frontu a frontového letectva.

Předsunutá frontová základna (PFZ) může zahájit činnost teprve v D3, popř. až D4.

Zásoby, vyvezené automobilními svazky (mobilizovanými v týlu teritoria), nebude výhodné skládat v prostoru předsunuté frontové základny; bude účelné ponechat je naložené na autech a použít k rozvinutí oddělení předsunuté frontové základny, které v tom případě zahájí činnost dříve než vlastní základna (D2 popř. D3). V D4 (popř. D5) bude nutno rozvinout další oddělení PFZ.

Po splnění bližšího úkolu frontu (D6) je možné začít rozvíjet novou základnu [z původní základny bude týlová, vpředu na obnovené železnici rozvíjíme předsunutou základnu]. V D6—D7 a D8—D9 bude nutné postupně rozvíjet další oddělení frontových skladů na silnicích.

Se zakončením frontové útočné operace můžeme počítat s přesunem týlové frontové základny na konec obnoveného železničního směru, tj. na vzdálenost 450 km (asi 250 km před dříve rozvinutou PFZ).

Nyní do této situace zapojíme frontové letectvo, a to podle současné organizace zásobování — rozvinutím polní letecké základny — (D3—D4) a s rozvíjením operace oddělení polní letecké základny a skladů leteckých technických divizí (popř. oddělení těchto skladů).

Polní leteckou základnu rozvíjíme na železnici na výši PFZ; v dalším předsunujeme zásoby leteckého materiálu do oddělení polní letecké základny.

Polní letecká základna může být pohyblivá, obdobně jako jsou základny vševojskových armád.

Má-li letecká armáda dvě polní letecké základny, pak je může rozvíjet postupným překračováním, obdobně jako u frontových základen. K zabezpečení části letectva na křídle frontu možno rozvinout oddělení polní letecké základny.

Promítneme-li si nyní organizaci zásobování letecké armády v komplexu rozvinutí všech zásobovacích etap a posoudíme-li vzdálenosti, ve kterých tyto postupně rozvíjíme, a vzdálenosti rozmístění jednotlivých zásobovaných leteckých svazků, pak nutně vzniká otázka, nejsou-li polní letecké základny zbytečnou zásobovací etapou. **Bylo by účelnější, jednodušší a operativnější zahrnout sklady polní letecké základny (letecká munice, letecké pohonné hmoty, letecký technický materiál) do frontových základen a vytvořit pouze jeden tok zásob společný jak pro vševojskové, tak i pro letecké druhy materiálu (viz přílohu 3).**

V tom případě by zásobování frontového letectva bylo organizováno takto:

Veškeré druhy materiálu půjdou ze zápolí do frontových základen a jejich oddělení. Odtud budou odebírat materiál letecké technické divize (viz **přílohu 2**) k dalšímu zásobování bojových útvarů letectva (při větších vzdálenostech možno rozvinout oddělení skladů leteckých technických divizí). Při začlenění leteckého materiálu do frontových základen zůstává ve zvláštní situaci možnost vyčlenit oddělení předsunuté frontové základny (týlové frontové základny) s leteckými druhy zásob pro potřeby určitého uskupení letectva (viz **přílohu 4**).

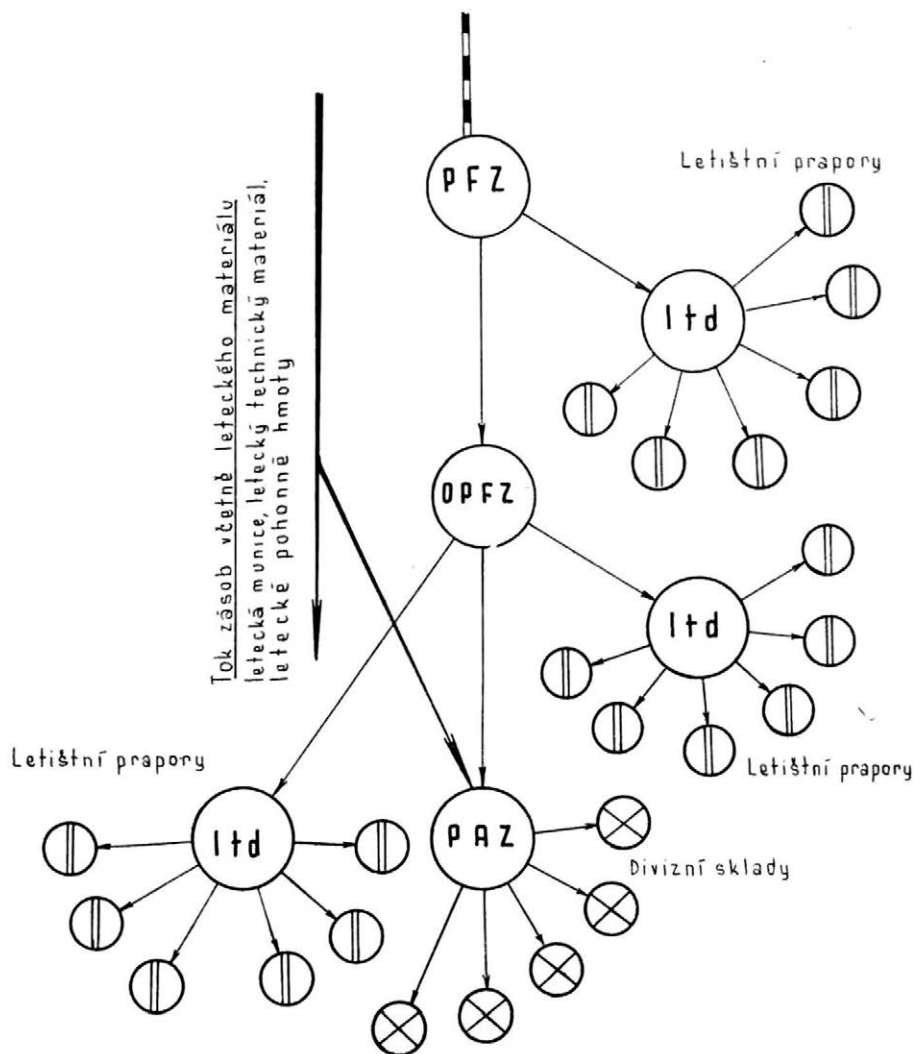
Tato organizace vyžaduje rozvinout nejméně dvě, spíše tři letecké technické divize, jak jsem uvedl již v předchozí části.

Do sestavy každé letecké technické divize je nutné zahrnout letištní prapory (počet podle počtu leteckých pluků), sklady letecké munice, leteckého technického materiálu, pohonných hmot, proviantu a výstroje, popř. smíšený sklad technického materiálu (vševojskového typu), dále automobilní dopravní útvary, automobilní dílny a spojovací prapor.

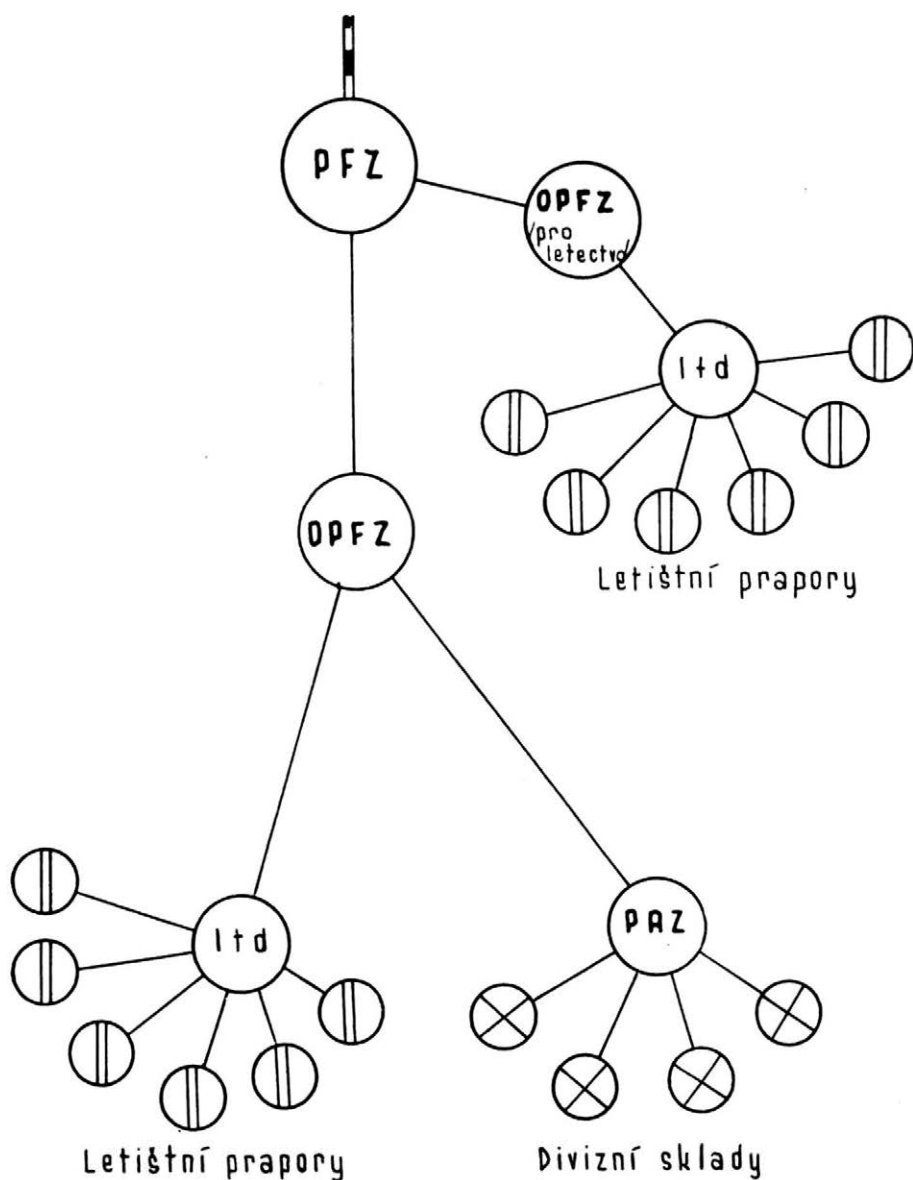
Navrhovaná organizace zásobování vytvoří jeden tok materiálu, na nějž budou napojeny jak frontové letectvo, tak i vrtulníkové jednotky pozemních vojsk. Zároveň se odstraní rozpory v zásobování letectva, o kterých jsem se již zmínil.

V této organizační struktuře nijak zvlášť nevzroste objem zásob procházejících frontovými základnami. Průměrná denní potřeba materiálu pro leteckou

SCHEMA ORGANIZACE ZÁSOBOVÁNÍ ve frontové útočné operaci /nová varianta /



SCHEMA ORGANIZACE ZÁSOBOVANÍ ve frontové útočné operaci /varianta/



armádu, připadající na železniční přísun, je 4000 tun (6—9 zásobovacích vlaků). Tento objem zásob se rozdělí na část pro bombardovací a dopravní výsadkové letectvo (2—3 zásobovací vlaky) a na další část pro stíhací a stíhací bombardovací letectvo (celkem 4—6 zásobovacích vlaků), která se bude opět dělit zpravidla do dvou zásobovacích směrů. Na každý zásobovací směr mohou připadat vedle potrubní dopravy denně 2—3 zásobovací vlaky materiálu. Přitom zde zůstává i nadále možnost podle stavu železniční sítě plně využít vykládacích stanic k překládání materiálu přímo na automobilní prostředky leteckých technických divizí i k rozvinutí skladů u těchto divizí.

Po stránce řízení by začlenění leteckého materiálu do frontových základů vyžadovalo zřídit odpovídající oddělení u velitelství frontu, popř. uvážit o převezení tohoto oddělení do týlu frontu. Poslední organizační opatření by vytvářelo výhodné podmínky k soustředění řízení veškeré zabezpečovací činnosti do jednoho centra, jak toho také bude vyžadovat nová automatizační technika, zaváděná do procesu řízení.

Z á v ě r

Zahrnutí leteckého materiálu do frontových základů by odstranilo dvoukolejnost zásobování vojsk frontu. Přitom by vznikla vcelku výhodná situace zabezpečení letectva, které proniká stále ve větším měřítku do organizace pozemních vojsk.

Může vzniknout námitka, že narušujeme autonomní postavení letectva, zatímco tuto autonomnost ponecháváme raketovému vojsku.

Domnívám se, že u raketových vojsk je to plně zdůvodněno. Vždyť jde opravdu o specifický materiál, jehož doprava (mám na mysli bojové hlavice, kapalně raketové pohonné hmoty) a ukládání vyžadují zvláštní opatření. Dále, vzhledem k významu a důležitosti materiálu, který bude prvořadým cílem nepřátelských jaderných úderů. Je proto zcela na místě vyjmout jej z nomenklatury frontových základů a ponechat mu zcela oddělený tok.

Jde o variantu možného řešení jednoho z mnoha problémů organizace zásobování vojsk v poli.

Začlenění leteckého materiálu do frontového systému zásobování vede k unifikaci zásobování a vytváří i příznivé předpoklady k řešení nového zásobovacího systému, spočívajícího na využití zásobovacích norem a hlavně na dopravě materiálu spotřebiteli (až na bojiště) s minimálním počtem překládacích míst, popř. bez překládání a dále na plném využití mechanizační a automatizační techniky v oblasti řízení.

To ovšem nejsou všechny důvody, které vedou k úvahám o změnách v organizaci zásobování letectva.

Jsou zde ještě další činitelé, které je nutno velmi pečlivě vážit a zkoumat, jako je jednoduchost a bezpečnost (odolnost) celé zásobovací operace.

K přísunu leteckého materiálu do polní letecké základny těžko můžeme počítat s obnovou zvláštního samostatného železničního směru. Po většině železničních komunikací procházela by doprava leteckého materiálu po společné cestě s vševojskovým materiálem. Z toho můžeme vyvozovat závěr, že pravděpodobnost zničení leteckého materiálu při železniční dopravě je v obou variantách přibližně stejná.

Pro umístění skladů a ukládání zásob materiálu platí obecné zásady — rozmísťovat je mimo cílové objekty, rozptýleně, využívat ochranných vlastností terénu atd. Pravděpodobnost zničení zásob nepřátelskou činností je rovněž přibližně stejná, ať jsou zásoby leteckého materiálu uloženy společně ve frontové základně nebo odděleně v polní letecké základně.

Významným prvkem zásobovací operace je rychlost. Chceme-li při zásobování pozemních vojsk zrychlit dodávku materiálu do některé části vojsk, pak vynecháme některou zásobovací etapu a materiál přisunujeme přímo, pokud možno bez překládání.

Vypustit zásobovací etapu, jakou je polní letecká základna, znamená beze sporu urychlit přísun materiálu letectvu.

Může někdo namítat, že letecký technický materiál představuje velmi širokou nomenklaturu sortimentu nejrozličnějších speciálních součástek a dílů, které často vyžadují odborné uložení a odbornou dopravu. Domnívám se, že složitá technika proniká dnes ve značném mířítu i do pozemních vojsk a že volání po normování a kompletování zásob materiálních prostředků je úkol celozbrojní, vztahující se stejně tak na letecké, jako na vševojskové druhy materiálu.

Konečně nemůžeme opomenout ani praxi. Praktická operační zaměstnání, válečné hry a řešení některých vědeckých úkolů nás stále více přesvědčují o neúčelnosti stávající organizace zásobování frontového letectva.

Změnu v organizaci zásobování frontového letectva předkládám čtenářům jako možnou variantu zjednodušení zásobování, kterou je nutné dále podrobně zkoumat a procvičovat v praxi a touto cestou hledat optimální řešení zásobovacích operací v polních podmínkách.