

OBRANA

A OCHRANA LETIŠŤ

Prudký technický rozvoj, který letectvo zaznamenalo v posledních 25 letech — ještě více zvýraznil jeho úlohu v příští možné válce. Soudobé letectvo představuje mohutnou údernou sílu zejména jako nosič jaderných zbraní a to i přes vznik nových prostředků ničení, kterými jsou raketové prostředky všeho druhu.

Ve válce vedené bez použití jaderných zbraní je letectvo nejefektivnější prostředek schopný vést bojovou činnost v operační a strategické hloubce.

Zavedení nových prostředků protivzdušné obrany — protiletadlových raket do výzbroje neubralo nic na významu frontového stíhacího letectva, které nadále zůstává důležitým prostředkem protivzdušné obrany pozemních vojsk. Nebývale vzrostl význam průzkumného letectva, na jehož výsledcích bojové činnosti je závislá činnost pozemních vojsk, úderného letectva a především raketového vojska. Manévrový charakter vedení války a rychlá tempa operací budou klást zvýšené nároky na dopravní a výsadkové letectvo při uskutečňování vzdušných výsadek a na vzdušnou přepravu.

Ovládnutí vzdušného prostoru od samotného začátku války bude proto jedním z hlavních úkolů válčících stran. To také již potvrdila dosti průkazně 2. světová válka i lokální války vedené v posledním období. Válka, kterou rozpoutal IZRAEL proti SAR v létě 1967, plně potvrdila, jaké důsledky může mít jednostranné vyřazení letectva na její průběh a výsledek.

Technický rozvoj letectva, vedle uvedených změn přinesl i řadu problémů pro letectvo samotné. Především je to jeho značná zranitelnost, která vyplývá z toho, že moderní proudové letectvo

- je vázáno na rozměrově velká letiště se zpevněným povrchem

- je závislé na složité zabezpečovací technice, ať již jde o techniku k obsluze letounů a jejich výzbroje, tak na technice určené k velení, navedení a navigačnímu zabezpečení.

Z těchto hledisek a s přihlédnutím k možnostem průzkumných prostředků protivníka jsou jakékoliv představy o utajeném rozmístění mírových letišť a provozu na nich v podmínkách evropského válčičtí iluzorní. Tyto skutečnosti spolu s možnostmi nenadálého zahájení války staví letectvo do velmi složité

situace a to až již jde o raketovou jadernou válku od samého jejího začátku či o válku zahájenou klasickými prostředky ničení.

Udržení bojeschopnosti letectva, zabránění ztrát a vytvoření podmínek k vedení aktivní bojové činnosti letectvem bude od samého začátku války prvořadá otázkou. Při tom je nutné vidět, že objekty letectva, tj. letiště, prostředky velení a navedení, sklady leteckotechnického materiálu, munice a LPH budou patřit k prvořadým cílům a že rychlé zničení letectva již v prvních hodinách či dnech války bude jeden z hlavních úkolů válčících stran. Dnešní prostředky ničení a to nejen raketové jaderné prostředky, ale i letectvo samotné při použití jen klasických prostředků ničení má za určitých okolností možnost zničit a vyřadit z boje značné síly letectva protivníka. Při dnešních nárocích na výrobu letecké techniky a to jak samotných letounů, tak zabezpečovací techniky a nárocích na výcvik pilotů a osádek je každá ztráta u letectva citelná a nahrazení ztrát je velmi obtížné.

Z těchto důvodů se ve všech moderních armádách věnuje maximální pozornost otázkám obrany a ochrany letectva. Pod pojmem obrana a ochrana letectva máme na mysli taková účinná opatření v míru i ve válce, která podstatně sníží ztráty a tím zabrání vyřazení hlavních sil letectva. Tato otázka, ač není nová, nabývá v dnešních podmínkách vedení války jadernými i klasickými prostředky ničení zcela nový obsah a vyžaduje zejména kvalitativně nová opatření.

Při řešení i realizaci těchto opatření se musí vycházet z varianty pro letectvo nejnepříznivější, která je v podstatě limitována dvěma základními skutečnostmi a to:

1. že protivník zahájí válku nenadále a využije maximálně překvapení;
2. že použije od samotného začátku války nejničivější prostředky, tj. jaderné zbraně.

Z toho tedy vyplývá, že udržet bojeschopné letectvo je úkol nejen nesmírně důležitý, ale i značně složitý, který musí být řešen trvale. Řešení tohoto úkolu je organizačně vysoce náročné a vyžádá si značné síly i finanční a materiální prostředky.

Opatření k obraně a ochraně letectva v míru i za války budou v podstatě obsahově shodná. Z hlediska jejich realizace dojde však k značným rozdílům, vyplývajících především z dynamiky vedení války.

Základní předpoklad k zabránění ztrát v letectvu spočívá v trvalé pohotovosti sil a prostředků PVOS k odrazení možného nenadálého úderu vzdušného nepřítele a to jak jeho prvního úderu, tak dalších úderů v průběhu války. Tato otázka představuje samostatnou složitou problematiku jejíž další rozbor není cílem tohoto článku. Je však nutné zdůraznit, že síly a prostředky protivzdušné obrany, udržované v trvalé pohotovosti k odrazení prvního úderu protivníka, musí odpovídat možnostem nepřítele a to jak počtem sil a prostředků, tak i časovým možnostem zásahu.

Jedním ze základních opatření k zabránění ztrát u letectva je jeho stálá pohotovost ke vzletu a to až již ke vzletu na bojový úkol nebo k přeletu na jiné letiště. Pohotovost letectva ke vzletu v obou případech vytváří v podstatě podmínky k opuštění letiště, na nichž je letectvo rozmístěno do uskutečnění úderu nepřátelskými prostředky. Zmínili jsme se již o tom, že mírovou sestavu letectva protivník zpravidla zná. Proto v podmínkách nenadálého napadení mají tato opatření mimořádný význam. Rychlé opuštění letiště mírové sestavy ve vztahu k časovým možnostem prostředků vzdušného napadení protivníka na-

bývá téměř nereálnou podobu, vezmeme-li v úvahu z hlediska útočníka krajní možnost, že se mu podaří zahájit válku nenadálým napadením s použitím raketových jaderných prostředků. V této situaci jde řádově o minuty, což ve svých důsledcích by vyžadovalo mít trvale na letištích a možno říci přímo v letounech všechny osádky. To není v mírových podmínkách splnitelné u žádné z válčících stran. Proto je tato otázka řešena určitými kompromisy udržováním části sil ve stálé bojové pohotovosti s tím, že v maximálně krátkých časových lhůtách jsou uvedeny do bojové pohotovosti ostatní síly a prostředky letectva. Tak např. v letectvu NATO jsou udržovány v pohotovosti ke vzletu do 15 minut 2 letouny u každé letky stíhacího bombardovacího a průzkumného letectva. K dosažení bojové pohotovosti celými křídly je stanoven časový limit 3 hodiny.

Ve válečných podmínkách je tato otázka poněkud jiná, zejména proto, že bude uskutečňován častěji letištní manévry, který spolu s dalšími opatřeními ztíží protivníkovi vždy znát přesné rozmístění letectva. Bojová pohotovost leteckých útvarů musí být taková, že vzlet je možno v kritických okamžicích uskutečnit všemi silami nebo alespoň hlavními silami ihned.

Požadavek rychlého opouštění mírových letišť s takovou kapacitou, aby bylo zabezpečeno dostatečné rozptýlení letectva s možností jeho dalšího manévru.

Celková kapacita letištní sítě by měla zabezpečit rozmístění leteckých útvarů na dvou letištích, resp. na každém letišti je nutné počítat pro určité období s rozmístěním jedné až dvou letek. Kromě toho je výhodné mít v záloze další letiště. V letectvu NATO je v rámci operační přípravy středoevropského válčičtější síť záložních letišť vybudována tak, aby zabezpečovala rozptýlení leteckých křidel po letkách a aby kromě toho bylo možné přijmout další letecké útvary přisunutě ze zámoří.

Význam záložních letišť neobyčejně stoupá a to nejen vzhledem k tomu, že umožňují rozptýlení letectva, ale také proto, že ačkoliv je řada záložních letišť protivníkovi známa, mohou být připravena skrytá záložní letiště. V prostorech záložních letišť mohou být uskutečněna opatření ke skrytému rozmístění letounů, techniky zabezpečovacích útvarů i hlavních druhů bojových a materiálních prostředků. Při výstavbě záložních letišť stále více roste požadavek na letiště se zpevněnou vzletovou a přistávací drahou, což řada států, zejména s rozvinutou dálniční a silniční sítí, řeší mj. využitím úseků na nich jako záložních letišť. Dostatečné rozptýlení letectva na záložních letištích, po 1 až 2 letkách umožňuje snazší maskování i častější změnu v rozmístění letounů přímo na letišti a v rozptylových prostorech.

Podstatnou otázkou a smyslem obrany a ochrany letišť je nedovolit nepříteli uskutečnit úder na letiště. Kromě jiných zásadních opatření spočívá tento odpovědný úkol v přímé protivzdušné obraně jednotlivých letišť.

Kromě toho, že letiště musí být bráněna v rámci protivzdušné obrany státu nebo frontu jako objekty prvního významu je nezbytné organizovat *přímou a dostatečně účinnou protivzdušnou obranu každého obsazeného letiště*. Význam protivzdušné obrany letišť vzrůstá jak v podmínkách raketové jaderné války, tak i při jejím vedení klasickými prostředky ničení. V prvním případě jde o takovou organizaci PVO letišť, aby ani jeden nepřátelský letoun (letoun-nosič) nepronikl do prostoru letiště. V druhém případě, kdy půjde o ničení letišť klasickými prostředky ničení a kdy ničivý účinek jaderné zbraně musí být nahrazen v podstatě značnou tonáží klasických prostředků ničení, je úkolem PVO letišť odrazit a zničit poměrně značný počet letounů nepřítel. Podle do-

savadní taktiky nepřátelského letectva mohou být při úderu na letiště použity síly od jedné do tří letek i více.

Protivzdušná obrana letišť musí být z hlediska nenadálého zahájení války organizována již v míru. Podle konkrétní situace toho kterého letiště úkol přímé PVO letiště plní

— jednotky protiletadlových střel, je-li v okruhu jejich účinné působnosti letiště. V některých případech mohou být tyto jednotky do prostoru důležitého letiště nebo letištního uzlu přemístěny;

- stíhací letectvo;
- protiletadlové dělostřelectvo;
- hromadné použití ručních zbraní.

Značná pozornost z hlediska přímé ochrany osob, letounů, zabezpečovací techniky a zásob je věnována budování úkrytů. Tato opatření i když představují značný pracovní rozsah a jsou nákladná, řeší v podstatě uchování hlavních sil letectva před účinky klasických prostředků ničení a snižují účinky jaderných úderů. Rozsah budování úkrytů na letištích může být různý a bude záviset na

- určení letiště a jeho předpokládaném využití za války
- vzdálenosti letiště od státní hranice (předpokládané linie fronty)
- možnostech uchování hlavních sil leteckých útvarů a jejich zabezpečujících útvarů v závislosti na terénních a ženině stavebních podmínkách letišť.

Budování úkrytů na letištích si vyžaduje značný čas, proto v průběhu války, zejména v útočných operacích při častém manévru leteckých pluků budou možnosti budování úkrytů značně omezené. Budou se proto zpravidla využívat úkryty dříve vybudované a ostatní možnosti ochrany a obrany letiště. Na obsazeném území nepřítel bude nutné využívat především těch letišť nepřítel, na nichž úkryty pro letouny jsou, což značně zvyšuje význam překvapivého a rychlého obsazení nepřátelských letišť pozemními vojsky s cílem získat je pokud možno v použitelném stavu před uskutečněním destruktivních opatření.

K významným opatřením obrany a ochrany letišť patří *maskování*. Využití širokých možností od operačního maskování až po maskování jednotlivých letounů a objektů na letištích a v prostorech letišť, spolu s klamnou činností mají z hlediska ochrany letišť značný význam.

Cílem operačního maskování z hlediska ochrany letišť je zabránit nebo maximálně ztížit nepříteli získat ucelený přehled, zejména o složení letectva, jeho počtech a dislokaci.

Maskování v taktickém rozsahu představuje souhrn konkrétních maskovacích prací na každém jednotlivém letišti s cílem zabránit zjištění letiště, jednotlivých objektů a techniky na něm. Nároky na maskování letišť jsou značné, vyžadují nejen mnoho sil a prostředků, ale i značnou dávku důvtipu. Splní-li však svůj cíl, je konečný efekt nad jiné prokazatelný. Složitost maskování každého letiště vyplývá již ze skutečnosti, že hlavní demaskující příznaky jsou vzletová a přistávací dráha a vlastní provoz na letišti. Zvláště obtížné je maskování mírových letišť, o nichž bude mít nepřítel zpravidla dostatek informací.

Mírová letiště musí být maskována tak, aby bylo

- maximálně ztíženo jejich vizuální pozorování a sledování ze vzduchu i ze země,
- znemožněno nebo maximálně ztíženo zjistit přesné rozmístění sil, pro-

středků a objektů na nich, především prostorů rozmístění létajícího a technického personálu, letounů, VS, zabezpečovacích prostředků, skladů a zásob.

Hlavními rádiovými a radiotechnickými prostředky lze do určitých vzdáleností a výšek získat poměrně přesné údaje o vzletech a přistáních letounů. Proto nabývá na významu maskování provozu na letišti. Za úspěch při maskování nepříteli známého letiště možno považovat již to, podaří-li se nepříteli „přesvědčit“, že dané letiště není obsazeno.

K maskování záložních letišť, letišť obsazených nebo vybudovaných v průběhu vedení bojové činnosti platí v podstatě stejné zásady. Podmínky však bývají zpravidla ve srovnání s maskováním mírových letišť méně obtížné.

Se vzrůstajícím použitím vzdušných výsadků nabývá na významu *protivýsadková obrana* letišť. Letiště samo o sobě představuje ideální plochu k vysazení nejen padákových vzdušných výsadků, ale i přistávacích výsadků. Nelze tedy v žádném případě opomíjet organizaci této obrany, která se úzce váže na protivzdušnou obranu letišť. Zvláštní důraz na protivýsadkovou obranu letišť musí být položen především v takových fázích operace, kdy nepřítel se bude snažit zmocnit se letišť na území protivníka.

Současné možnosti pozemních vojsk, zejména tankových a mechanizovaných jednotek spolu s manévrovým charakterem vedení operací a boje dovolují těmto jednotkám na určitých směrech rychle pronikat do velkých hloubek. Proto nelze zanedbávat ani pozemní obranu letišť proti napadení ze země. Obranu letišť proti tankovým obrněným jednotkám nelze plnohodnotně zabezpečit silami a prostředky leteckých útvarů rozmístěných na letišti, obrana letišť za takových podmínek bude zpravidla zabezpečována v součinnosti s pozemními vojsky.

Útok proti letišti nebo jednotlivým objektům na letišti mohou uskutečnit *diverzní nebo záškodnické skupiny*. Charakter rozmístění sil, techniky a objektů na letišti vyhovuje plně metodám činnosti těchto skupin a možné nedocení důsledných opatření nebo nepřipravenost k boji s těmito skupinami mohly by mít vážné následky. Tato otázka zvlášť vzniká při rozmístění letectva na nepřátelském území.

Rozvoj prostředků ničení a to jak jaderných zbraní, tak i modernizace klasických prostředků kladou stále vyšší požadavky na opatření proti jejich účinkům a činnosti. Opatření proti zbraním hromadného ničení musí současně řešit i ochranu proti novodobým prostředkům ničení zejména proti bojovým chemickým látkám a zápalným prostředkům.

Splněním požadavku ochrany letišť proti zbraním hromadného ničení je řešena i jejich ochrana před účinky klasických prostředků ničení.

Z uvedeného stručného přehledu zásadních opatření, která směřují k udržení bojeschopnosti letectva a mají zabránit jeho ztrátám na zemi, vyplývá jejich složitost a náročnost. Ani jedno z uvedených opatření samo o sobě nemůže vyřešit problematiku obrany a ochrany letectva. Pouze komplexním řešením těchto otázek a s přihlédnutím ke konkrétním podmínkám daného letiště je možné dosáhnout požadované cíle, to je zabránit ztrátám na zemi, což je základní předpoklad k úspěšnému vedení bojové činnosti maximem sil letectva.