

ZABEZPEČENÍ PŘELETU FRONTOVÉHO LETECTVA NAD SESTAVOU VOJSKA PVO ARMÁDY

Palebný systém PVO v pásmu vševoj-
skové armády (jeho účinnost a efektiv-
nost) si vynutil řešit zabezpečení přeletu
frontového letectva, které působí v převáž-
ně míře ve prospěch pozemních vojsk. Za-
bezpečení přeletu frontového letectva nad
sestavou vlastních prostředků PVO nevě-
nujeme dosud potřebnou pozornost. Po-
znatky z poslední doby nás nutí se touto
problematikou zabývat. V článku chci uká-
zat na složitost při velení a řízení fronto-
vého letectva.

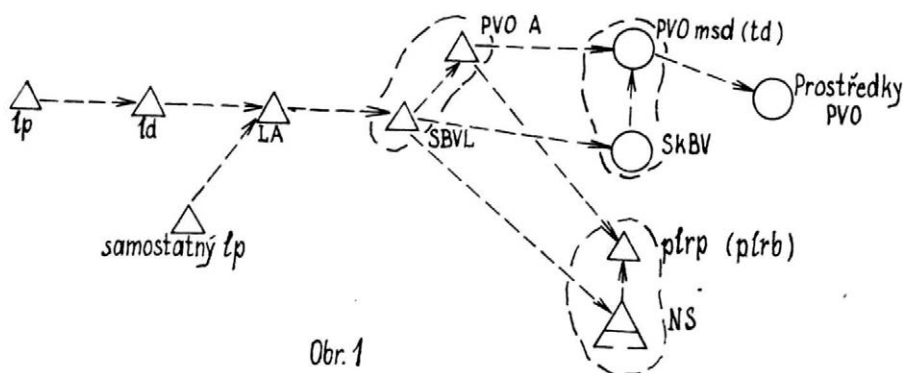
Jedním z prvků systému velení a řízení
jsou střediska bojového velení letectva.
Význam těchto středisek bojového velení
letectva (SBVL) spočívá v tom, že řeší ne-
jen součinnost pozemních vojsk a fronto-
vého letectva, ale i zabezpečuje opatření
pro přelet frontového letectva nad sesta-
vou vojska PVO v pásmu vševojskové ar-
mády, zvláště nad sestavou protiletadlo-
vých řízených střel.

Struktura SBVL a rozmístění jeho prv-
ků, kdy SBVL je v prostoru VS vševojsko-
vé armády, skupina bojového velení
(SkBV)) v prostoru VS msd (td) a navá-
děcí stanoviště (NS) zpravidla společně
s VS protiletadlového raketového útvaru,

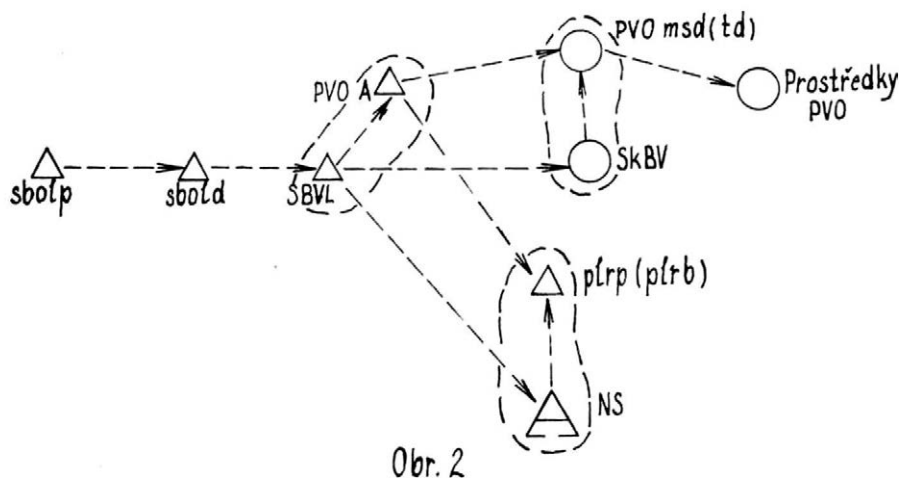
umožňuje rychlé proniknutí informace a
realizaci přijatých zásad součinnosti mezi
pozemními vojsky a frontovým letectvem
s důrazem na opatření k zajištění vlastních
letounů před jejich zničením prostředky
PVO vlastních pozemních vojsk. Účinnost
těchto opatření závisí především na úpl-
ném přehledu o vzletech letounů (skupin
letounů), znalosti a sledování jejich tratě,
výšky a rychlosti letu a dále, a to zvláště,
na včasnosti pronikání těchto informací.

Mimo frontové letectvo, především stí-
hací a bombardovací, bombardovací, stí-
hací, průzkumné a vojskové letectvo budou
prostorem odpovědnosti SBVL přeletávat
do prostorů střehu ve vzduchu i stíhací le-
touny PVOS. Také o těchto vzletech musí
být SBVL s předstihem informováno, aby
mohlo učinit opatření k bezpečnosti přele-
tu stíhacích letounů do určených prosto-
rů. Tyto informace půjdou k SBVL cestou
VS LA nebo střediska bojového velení stí-
hacímu letectvu a přímo hlášením letounů
při vzletu do prostoru odpovědnosti SBVL.

Zatímni předpokládaná praxe vychází
z hlášení o vzletu letounu (skupiny letou-
nů), které je podáno po vzletu. Toto pro-
niká cestou velitelských stanovišť od VS



Obr. 1

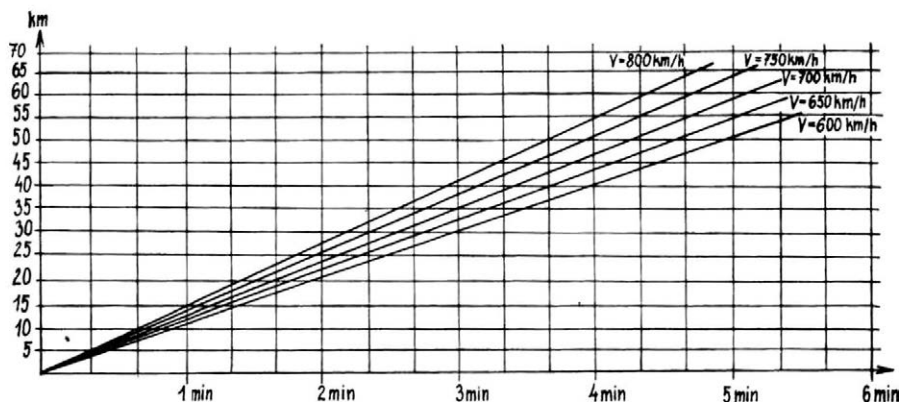


Obr. 2

leteckého pluku přes VS letecké divize a VS letecké armády, která toto hlášení předá na SBVL. SBVL předá informaci SkBV a NS. Hlášení samostatných leteckých pluků (průzkumné letecké pluky, bombardovací letecké pluky apod.) proniká rychleji, neboť je podáno přímo na VS letecké armády (viz **obr. 1**).

Na úrovni SBVL dochází k součinnosti s VS PVO vševojskové armády, které je informováno o vzdušné situaci a které činí po své linii opatření k bezpečnosti vlastních letounů (skupin letounů), před pal-

bou prostředků PVO armády. SkBV a NS zabezpečují součinnost s náčelníkem PVO msd (td) a s VS protiletadlového raketo- vého útvaru a jsou odpovědny za realizaci opatření k zabezpečení přeletu nad příslušnou sestavou prostředků PVO. Naváděcí stanoviště (NS), které bude zpravidla rozmístěno společně s VS útvaru PLRS bude o všech vzletech informováno jednak ze SBVL a jednak samo bude mít vlastní radiolokační přehled nejen o všech vlastních letounech (skupinách letounů), ale i o letech nepřítele. Tento přehled o vzduš-



Obr. 3

né situaci vlastních letounů i o letounech nepřítele umožňuje náčelníkovi NS v rámci úzké součinnosti s útvarem PLRS přijmout opatření jak k zajištění bezpečnosti při průletu vlastních letounů nad sestavou PLRS, tak i společná opatření ke zničení vzdušného nepřítele.

Další variantou je průnik informace z VS stíhací bombardovací letecké divize k SBVL, kdy je vynechán stupeň letecké armády (viz **obr. 2**).

Průnik hlášení o vzletu od leteckých pluků (slp, sbolp, bolp., pzlp, dvlp) až k prostředkům PVO msd (td) a plrp (plr) si vyžádá 5–6 minut, průnik hlášení k prostředkům PVO msd (td) podle **obr. 2** si vyžádá 4–5 minut. Tyto časy můžeme považovat za optimální. Ve skutečné situaci nebude výjimkou zvýšení času průniku o 20–30 %. Za dobu 4–5 minut uletí letoun při rychlosti 600 km/h (MiG-15sb) vzdálenost 40–60 km, letouny Su-7 a MiG-21 uletí při rychlosti 750 km/h, 50 až 75 km. Vezmeme-li v úvahu čas průniku informace o vzletu letounu (skupiny letounů) na výzvu, jehož konečným efektem je zákaz palby vlastních prostředků PVO a vezmeme-li v úvahu také skutečnost, že zadní hranice prostoru odpovědnosti SBVL je souhlasná s hranicí působnosti PLRS, plyne z toho, že vzdálenost rozmístění letišť jednotlivých druhů frontového letectva od zadní hranice prostoru odpověd-

nosti SBVL je důležitou okolností, která limituje včasnost opatření k bezpečnosti frontového letectva před zničením vlastními prostředky PVO pozemních vojsk. Abychom mohli učinit vše k zajištění bezpečnosti vlastních letounů před jejich zničením prostředky PVO, musí být letiště frontového letectva vzdálená od hranice prostoru odpovědnosti SBVL minimálně 60–75 km. Závislost vzdálenosti, rychlosti letu a času průniku informace viz **obr. 3**.

Obr. 3 nám umožňuje poznat dobu průniku informace o vzletu, kterou máme při dané rychlosti letu a vzdálenosti operačního letiště od zadní hranice odpovědnosti SBVL (je totožná s hranicí působnosti PLRS). Např. při vzdálenosti operačního letiště 45 km od zadní hranice odpovědnosti SBVL a rychlosti letu 800 km/h máme na proniknutí informace o vzletu a dalších údajích o letounu (skupině letounů) 3 minuty 20 sekund. Tento čas průniku uvedených informací není postačující k tomu, aby tato informace pronikla k příslušným článkům sestavy prostředků PVO pozemních vojsk — četám, osádkám.

Vycházíme-li z norem rozmístění protiletadlového raketového útvaru a účinného dosahu těchto prostředků, tak zadní hranice prostoru odpovědnosti SBVL může být vzdálená do 60 km od linie fronty. Můžeme tedy říci, že chceme-li za uvedených podmínek a předpokladů uskutečnit opatření k zabezpečení vlastních letounů před

jejich zničením prostředky PVO pozemních vojsk, pak tato opatření můžeme uskutečnit v daném časovém limitu tehdy, byla-li by nejbližší letiště operační sestavy frontového letectva rozmístěna 80—95 km od linie fronty. Tento požadavek však nemůžeme v praxi realizovat a to nejen proto, že nepříznivě ovlivňuje taktický dolet frontového letectva, ale také proto, že operační sestava letectva je dána letištní sítí (rozmístění letišť v daném prostoru).

Problematika bezpečnosti přeletu letectva nad sestavou vlastních prostředků PVO vystupuje do popředí především při podpoře boje pozemních vojsk, kdy základním rysem činnosti frontového letectva bude bojová činnost stíhacího bombardovacího letectva, obrana pozemních vojsk stíhacím letectvem a nepřetržité vedení vzdušného průzkumu. Řešení otázek bezpečnosti přeletu vlastního letectva bude spočívat:

— v zajištění co nejkratší doby průniku informací o vzletech letounů (skupin letounů), aby mohly učinit nutná opatření všechny prvky SBVL i všechny stupně vedení svazků a útvarů pozemních vojsk. Tcho můžeme dosáhnout dovedným využitím spojovací techniky a podáváním příslušných informací od útvaru přímo

k SBVL, do jehož prostoru odpovědnosti letouny útvaru letí;

— v řízení bojové činnosti frontového letectva tak, aby i při letech neplánovaných, kdy půjde o vzlet bezprostředně po výzvě, bylo možné s jistým předstihem učinit nezbytná opatření k zabezpečení vlastních letounů před jejich zničením prostředky PVO vlastních pozemních vojsk.

Výjimku budou tvořit úkoly frontového letectva předem plánované (např. ve vzdušné operaci), kdy činnost všech druhů frontového letectva je předem časově plánována a podmínky pro splnění úkolů vytváří nejen frontové letectvo, ale i některé druhy pozemních vojsk. Tato plánovaná, všestranně zabezpečená činnost svým významem vylučuje tvorbu dalších opatření na nižších stupních.

Závěrem chci upozornit, že jsem si nekladal za cíl vyřešit v celé šíři otázky spojené s bezpečností vlastního letectva, neboť konečné řešení bude jistě výsledkem obšírnějších studií, rozborů a různých dílčích prověření. Článek pouze naznačuje vliv faktoru času, který do značné míry limituje vžití zásady organizace a řízení bojové činnosti frontového letectva.