

Cíle cvičení BIG LIFT

Plukovník Otakar Šidlák, major Luděk Stodůlka



Již dlouho předtím, než první voják 2. obrněné divize ozbrojených sil USA vstoupil na palubu dopravního letounu MATS (= Vojenské letecké dopravní služby), který ho přepravil do Evropy, plnily se stránky časopisů v USA a téměř ve všech ostatních kapitalistických státech zprávami o veliké připravované akci, která měla dokumentovat akceschopnost a sílu pozemních sil a hlavně pak letectva USA.

Cvičení BIG LIFT bylo označováno již v období příprav za příklad, za „zázrak svého druhu“ v oblasti technických a vojenských možností. Zprávy o jeho přípravách i jeho uskutečnění, různá schémata, fotografické snímky, dokreslující většinou velmi lichotivá tvrzení, byly servírovány veřejnosti s naléhavostí, vzbuzující přinejmenším podiv. Proč tolik pozornosti akci, která zdaleka není ojedinělou ani největší svého druhu?

Cvičení BIG LIFT mělo, podle oficiálního tvrzení a prohlášení nejvyšších vojenských představitelů USA, dokumentovat schopnost amerických ozbrojených sil — přispět svým evropským spojencům v NATO, během několika dní a hodin, na pomoc k odražení nepřítelů a přenesení bojové činnosti na nepřátelské území. Bylo připravováno dlouho a velmi pečlivě štáby všech zúčastněných složek. Řídící úlohu při plánování cvičení mělo Smíšené letecké úderní velitelství (Composite Air Strike Command — CASC). Štáb MATS (Military Air Transportation Service) se sídlem na letecké základně SCOTT ve státě ILLINOIS, zplánoval vzdušnou přepravu z letišť na území USA na západoevropská letiště. Štáb pozemních sil pak plánoval průběh cvičení 2. obrněné divize a štáb USAF (Vojenských vzdušných sil USA) přelet Smíšeného úderního skupení (Composite Air Strike Force — CASF) do Evropy a jeho zasažení při podpoře bojové činnosti 2. od.

Protože cvičení BIG LIFT bylo v našem tisku komentováno z různých hledisek již dříve (např. s důrazem na práci týlu a přesuny v 3. čísle časopisu Týl a zásobování), všimneme si jen některých skutečností, které nebyly širě rozebírány.

Cvičení BL probíhalo ve třech obdobích:

— I. období zahrnuje přesun 2. od z USA do NSR 204 letounu MATS, přelet CASF z USA do Francie, přijetí obou těchto součástí na evropské půdě, vyzbrojení

2. od těžkými zbraněmi a její přesun do prostoru cvičení;

— náplň II. období tvořilo společné cvičení 2. obrněné divize, podporované útvaru 4. Spojeného taktického leteckého velitelství (4. ATAF), jemuž bylo podřízeno i Smíšené letecké úderní velitelství, připravované vzduchem do Evropy právě z USA;

— ve III. období pak 2. od odevzdala těžkou výzbroj do původních skladů a byla přesunuta zpět do USA, kam se vrátilo v tomto období také CASF.

Zasazení pozemních vojsk

2. obrněná divize je jednou z 8 divízi, které tvoří tzv. strategickou zálohu USA. Byla v NSR jako součást 7. armády USA od roku 1951 až do roku 1957, později byla přemístěna do svého nynějšího prostoru ve státě TEXAS. V březnu 1962 byla jako první obrněná divize vybrána do svazu Strategického armádního sboru (STRAC). Jako součást strategické zálohy USA je udržována podle záměrů Pentagonu a stupně mezinárodního napětí v takové bojové pohotovosti, aby při nejvyšším stupni již za 8 hodin po vyhlášení bojového poplachu mohla zahájit nakládání na určených blízkých letištích. Za normálních okolností má časovou normu pro splnění stejného úkolu 72 hodiny.

Přesun 2. od do Evropy trval celkem téměř 64 hodiny. V této době je zahrnut pouze čistý čas od vzletu prvního letounu

MATS s příslušníky 2. od v USA do přístání posledního dopravního letounu v NSR. Potom teprve přebírala 2. od těžkou výzbroj (dlouhou dobu před tím připravovanou technickými a týlovými útvary 7. armády USA v NSR). To trvalo spolu s tankováním a výdejem munice 3 dny; přípravy k přesunu a přesun do prostoru soustředění DARMSTADT k vlastnímu taktickému cvičení trvaly další dva dny.

Z toho vyplývá, že kterýkoli svazek americké strategické zálohy může být nasazen z území USA za ideálních podmínek, od vydání rozkazu nebo vyhlášení poplachu, na evropském válečném v nejlepším případě za 8 dní.

Při vlastním pozemním cvičení bránila 2. od (zesílená dvěma dělostřeleckými oddíly a třemi automobilními náhradními jednotkami) a podporující letectvo ve svazku „modrých“ prostor GIESSEN, MARBURG, KASSEL, proti „oranžovým“, které představovala 3. od USA a letectvo USA, dislokované v NSR. Toto cvičení řídil vrchní velitel sil NATO ve Střední Evropě francouzský generál JACQUET. Cvičení, které trvalo celkem 7 dní, se zúčastnily totiž některé menší jednotky začleněné v NATO.

Vzdušná přeprava obrněné divize

204 letouny MATS pěti různých typů, od nejstarších C-118 „Lift masterů“ po nejmodernější proudové C-135 „Stratoliftery“ (vojenská verze známého dopravního letounu Boeing 707), které přepravily 2. od přes Atlantik, tvoří 40 % celkové kapacity Vojenské letecké dopravní služby USA. Přelet uskutečnily vrtulové letouny po dvou tratích — jižní a severní — vždy se dvěma mezipřistáními k doplnění paliva. Proudové „Stratoliftery“ přelétávaly oceán bez mezipřistání letem, trvajícím 10 a půl hodiny. Tento let opakovaly pak během necelých 64 hodin pouze tyto letouny ještě jednou.

Přesto však více než polovina počtu vojáků 2. od byla přepravena zastaralými vrtulovými letouny C-124 „Globemaster“, které stále jsou hlavním prostředkem MATS, pyšníci se názvem „Prodloužená ruka Ameriky ve vzduchu“.

Přelet a zasazení Smíšeného leteckého úderného skupení

Současně s přepravou 2. obrněné divize letouny MATS byl zahájen přesun Smíšeného leteckého úderného skupení z letišť v severovýchodní části USA na letiště

ve Francii. Vlastní úderné skupení tvořilo:

— 18 letounů F-105 od 330. stíhací letky TAC,

— 36 letounů F-100 od 430. a 613. letky TAC,

— 14 průzkumných letounů RF-101 (6) a RB-66 (8) od 363. průzkumné letky TAC.

K přepravě a zasazení úderného skupení bylo dále použito 47 letounů C-130 E a 1 letoun C-135, patřících také Taktickému leteckému velitelství (TAC).

Celkem tedy sestavu úderného skupení tvořilo 116 letounů s 1500 osobami létajícího, řídicího, technického a týlového personálu. Ve prospěch tohoto skupení však přepravila MATS dalších 400 osob a 310 tun materiálu.

Přelet úderného skupení byl zakončen za 9 a půl hodiny od vzletu prvního letounu z USA. První letouny však přistály na letišti CHAUMONT ve Francii již za 6 hodin. Přelet byl uskutečněn bez mezipřistání, letouny byly průměrně 3krát, některé až 4krát doplňovány ve vzduchu z cisternových letounů KC-135 Strategického leteckého velitelství (SAC). Letiště v Evropě nedosáhlo 6 stíhacích letounů úderného skupení (přistály na letišti STEPHENVILLE na Novém Foundlandě), dva z nich pro poruchu vzniklou při doplňování za letu.

Francouzská letiště CHAUMONT, ETAIN a PHALSBOURG jsou udržována v neustálé pohotovosti k přijetí a zajištění dlouhodobé činnosti letounů USA. Například během tzv. Berlínské krize na podzim roku 1961 sem přilétaly z USA jednotky Letecké národní gardy. Také úderné skupení při cvičení BIG LIFT zde přistálo a vedlo odtud bojovou činnost. Bylo při tom operačně řízeno Střediskem řízení společné činnosti Střední skupiny armád 4. STL. V taktickém měřítku pak vydávalo údernému skupení denně rozkazy a nařízení Středisko řízení letecké podpory.

Pozemní vojsko uplatňovalo své požadavky na leteckou podporu či vzdušný průzkum prostřednictvím Taktického řídicího střediska.

Stíhací bombardovací letouny byly při podpoře pozemních vojsk naváděny z před-sunutých leteckých naváděcích stanovišť.

Smíšené letecké úderné skupení neplnilo při cvičení všechny úkoly letectva, které jsou mu pro podporu boje pozemních vojsk v zásadě stanoveny. Plnilo pouze dva ze čtyř základních úkolů, tj. úkoly vzdušného průzkumu a přímé letecké podpory. Neúčastnilo se boje o nadvládu ve vzduchu, ani neplnilo úkoly PVO.

Průzkumné úkoly plnily letouny RB-66 a RF-101, úkoly přímé podpory letouny F-100.

Zabezpečení vzdušné přepravy

Značný počet letů letounů různých kategorií, rychlostí a vlastností, létajících na značné vzdálenosti po několika tratích si vyžádal mimořádných zabezpečovacích opatření. Během 64 hodin bylo v rámci cvičení uskutečněno asi 350 přeletů Atlantického oceánu. To představuje asi trojnásobné množství vzdušných pohybů proti civilnímu leteckému provozu (který byl na tuto dobu v uvedeném prostoru zčásti přerušen a zčásti omezen). Hlavní řídicí stanici zabezpečení leteckého provozu bylo centrum USAF v ANDREWS. Po dosažení kontrolních čar (30° západní délky na severní trati a 45° na jižní trati) se letouny hlásily evropským střediskům PRESWICK, resp. LISABON. Přitom spolupracovala řada pomocných středisek, zejména na území Anglie, Španělska a Francie. V poslední fázi letu vedly letouny radiolokační stanice, navigační systémy a rádiové majáky míst přistání.

Kromě toho během celého přeletu, podle plánovaných tratí letů byly rozmístěny na moři speciální zabezpečovací lodě a prakticky zmobilizovány všechny prostředky vojenské letecké a námořní ochranné služby. Osádky obdržely během přípravy k letům speciální mapy a také fotografické snímky vyznačených míst na trati letu a míst přistání.

Cvičení Big Lift je jistě pozoruhodným výkonem všech zúčastněných složek amerických ozbrojených sil, především pak leteckých. Tato skutečnost vyniká ještě při uvážení špatných povětrnostních podmínek nad Atlantikem a částečně i v prostoru německých letišť. Přesto nebyl všemi odbornými západoevropskými vojenskými činiteli význam tohoto cvičení hodnocen vždy kladně. Řada článků se k možnostem vzdušné přepravy svazku pozemních sil z USA do Evropy, hlavně v podmínkách válečného sražení, staví při nejmenším silně skepticky.

Proč? Poukazuje se na tyto skutečnosti:

Cvičení sice dokumentovalo schopnosti USA přepravit v době míru do Evropy na pomoc svým spojencům během necelých 3 dnů 15 000 vojáků a během 1 dne 3 letky stíhacích a 1 letku průzkumných letounů.

Cvičení dokázalo, že v době míru během 10 dní, za ideálních podmínek snad

i 8 dní, může být zasazena divize STRAC z Texasu na území NSR. Pochyboval však o tom někdo?

Všechny uvedené výkony mají však řadu háček, které (jak se na Západě přiznává) podstatně snižují vojenský význam cvičení:

Při přesunu jedné obrněné divize bylo angažováno 40 % dopravní kapacity MATS. To znamená, že zbytkem prostředků MATS by bylo možno přepravit ještě jednu divizi. Ostatních šest až po 14 dnech? K přepravě je možno použít v případě mimořádných okolností i dalších vzdušných prostředků — především mobilizovaného civilního letectva. To si však vyžádá přípravného času, potřebného k přebudování letounů, v nejkratším případě 20 dnů. Dopravní letouny, začleněné do Strategického a Taktického leteckého velitelství (SAC a TAC), budou mít dost práce se zabezpečováním manévru letectva. Nedá se s nimi tedy v žádném případě počítat.

Vzdušná přeprava a přelet úderného skupení ukázalo řadu slabých míst z hlediska možnosti úderu proti němu. Nahromadění osob a letecké techniky na letištích, nakládání a vykládání volá samo po úderu jadernými zbraněmi. Stejně tak dlouhé přebírání těžké výzbroje ve skladech na území NSR a nutnost doplňování velkého množství dopravních letounů palivem po přistání z USA apod. Vznikla také otázka, mohly-li by letouny uskutečnit přelet a především měly-li by kde přistát při vyrazení části nebo většiny letišť na území NSR. Pravděpodobně ne.

V případě vyrazení původně určených letišť nebo i záložních letišť během přepravy přepravy i během jejího uskutečnění by převedení dopravních letounů na jiná letiště vyvolalo nutně značné obtíže. Znamená by se prodloužil čas k vyzbrojení svazku těžkými zbraněmi, nehlédne ke komplikacím v řízení a jeho přesunu ke skladům. Přitom se také oprávněně ozývají hlasy v západním tisku, k čemu by byla divize (i kdyby se jí podařilo přepravit) v Evropě bez těžkých zbraní. K předání těchto zbraní 2. obrněné divize ze skladů v NSR byla povolána velká část týlových a technických jednotek 7. armády USA, které v případě války budou muset jistě plnit jiné úkoly. A sklady těžké výzbroje, velké nepohyblivé cíle, neopouští protivník jistě bez povšimnutí.

Také samotný „vzdušný most“ přes Atlantik upoutá jistě pozornost protivníka. Ze všech těchto úvah vyplývá závěr, že podobná operace, jako bylo cvičení BIG

LIFT, v podmínkách války nebude pravděpodobně uskutečnitelná.

Přeprava svazku Strategického armádního sboru s přesunem podpůrného letectva předpokládá tedy nejméně 14denní přípravné období před vlastní bojovou činností. A to již předtím musí být celá akce důkladně zplánována a procvičena. Hlasy odborníků se pozastávají nad otázkou, kdo Pentagonu takovou dobu k přípravě akce zabezpečí? (Kdyby chtěl někdo opravdu válku vyvolat — poznámka autorů.)

Z vojenského hlediska, aniž jsme vedeni snahou zlehčovat jeho význam, nepřineslo cvičení, kromě již zmíněných pozoruhodných výkonů osádek zúčastněných bojových a dopravních letounů (zřejmě velmi dobře vycvičených), nic zvlášť nového. K uvedeným závěrům bylo možno dojít i bez vynaložení více než 20 milionů dolarů, které si příprava a cvičení vyžádaly. Vždyť v posledních několika letech proběhla řada podobných akcí, které byly v řadě ukazatelů náročnější než BIG LIFT. Například při cvičení Big Slam z USA do PUERTO RICO, uskutečněném v roce 1960, bylo přepraveno o 6000 vojáků více a materiálu dokonce 20krát více (téměř 10 000 tun) nežli při BIG LIFT. V lednu a únoru tohoto roku probíhala další dvě podobná cvičení pod názvem Long Thrust IX a X. První z USA opět do NSR (menšího rozsahu), druhé do PUERTO RICO, většího rozsahu. Přesto o těchto všech akcích neztratil nikdo z Pentagonu více než pár vět.

Co tedy sledovali vedoucí političtí a vojenští představitelé USA tím, že dali pokyn k rozsáhlé propagaci celé akce? Vždyť z počátku bylo cvičení připravováno jako běžné pokračování výcviku zúčastněných složek amerických ozbrojených sil. Teprve v průběhu příprav cvičení bylo rozhodnuto předvést společnou činnost letectva a pozemních sil jako přesvědčující demonstraci možnosti CASC a STRAC nejen odborníkům, ale i všem Američanům a celému světu.

Proč po skončení cvičení, k další podpoře již tak velké propagandy, neopoměl sám ministr obrany USA Mc Namara připomenout, že právě toto cvičení prokázalo vojenskou akční schopnost USA v novém světle?

Vojenské cíle a výsledky cvičení nebyly příliš přesvědčivé. Nezbyvá tedy než předpokládat, že celou akcí a zvlášť propagandou kolem ní byly sledovány cíle jiné — politické, hospodářské a finanční.

Představitelé amerických vzdušných sil a námořnictva vedou mezi sebou neustále tvrdý boj o větší krajíc ze státního rozpočtu. Za oběma „součinnostními partnery“ stojí řada vzájemně si konkurujících monopolů a bank, které si udržují své představitele v politickém aparátě. Podle toho, která skupina je u moci — je dotováno většími částkami buď letectvo nebo námořnictvo. A podle toho se také projektují a staví buď letadlové lodě a ponorky nebo letadla. Námořnictvo mělo své „zlaté období“ naposledy za éry ministra obrany Forrestala, po němž pojmenovalo, z vděčnosti za tučné dotace, i první letadlovou loď nové série, jím prosazené. Nynější ministr obrany a hlavně jeho předchůdci Wilson, Mc Leroy a další byli a jsou představiteli zbrojních monopolů leteckého a s ním příbuzného průmyslu, a tedy také zastánci teorie mocného letectva. Přes všechny jejich snahy se však mnohde prosazovaly a prosazují objektivní skutečnosti, jimiž by mohly být dotace pro letecké monopoly dotčeny. Ukázalo se například, že budování a udržování velkých leteckých základů kolem SSSR stojí americké poplatníky obrovské částky a že by tyto základy v případě potřeby nepřinesly žádané výsledky při rozpoutání světového konfliktu. Svým charakterem jsou výtečným cílem pro dálkové balistické rakety. Také pro řešení místních válek a ozbrojených srážek nebyly právě nejspolehlivějším prostředkem. Nebylo je možno přemístit rychle na potřebné místo. U domácího obyvatelstva pak vzbuzuje jejich existence mnohem více odporu než souhlasu. Byly také vzneseny námitky proti stavbě obřího nadzvukového bombardéru typu B-70 „VALKYRIE“, kterému je předpovídán osud neohrabaných, zavržených velkoletadel B-36 z padesátých let. Také nepříjemné tahanice kolem projekce, výroby a zasazení letecké protizemní řízené střely „SKYBOLT“ jak uvnitř USA, tak mezi USA a Velkou Británií, nedodaly vážnosti kruhům, představujícím zájmy leteckých monopolů.

Tyto neúspěchy byly pak ještě zdůrazněny některými příznivými skutečnostmi z oblasti činnosti soupeřícího tábora — zastánců námořnictva. Přes katastrofu ponorky „Thresher“ neutrpěly zájmy výrobců atomových ponorek, které ve spojení s raketami typu „POLARIS“ jsou považovány v USA za vysoce účinný bojový prostředek v současných podmínkách. Podobně stoupala vážnost flotil amerického námořnictva, jako hlavního prostředku

Z kapitalistických armád

k hašení lokálních konfliktů, uplatňování politiky USA v těch částech světa, kde se hroutí proamerické vlády, nebo kde je možno na úkor atlantických i asijských spojenců zhltnout další země pod vlastní nadvládu.

S tímto nebezpečím se musely letecké monopoly nějak vyrovnat. A tak jedním z prvních činů Kennedyho vlády v oblasti vojenských bylo vytvoření Smíšeného leteckého úderního velitelství (CASC), v říjnu 1961. Mc. Namarra tenkrát prohlásil: „Měli jsme v úmyslu postavit soběstačné, mobilní a nepřetržitě pohotové bojové síly, které by byly schopny zesílit naše vojska na kterémkoli místě na světě, nebo zcela samostatně vést bojovou činnost v potřebné oblasti.“ Nežekl ovšem, že se tím stává letecká protiváha námořním flotilám US NAVY.

V současné době je Smíšenému leteckému údernímu velitelství podřízen Strategický armádní sbor (STRAC) se svými 8 pozemními divizemi a dále kolem 50 letek Taktického leteckého velitelství USAF. Kromě toho jsou mu kdykoliv k dispozici příslušné letecké dopravní prostředky, začleněné v MATS a speciální letouny Strategického leteckého velitelství.

Následky vytvoření této nové složky ozbrojených sil USA nenechaly na sebe dlouho čekat. V minulém roce, již v období přípravy cvičení, bylo rozhodnuto přenést odpovědnost za lokální, omezené války na území Středního východu, jižní Asie a téměř celé Afriky, na Smíšené letecké úderní velitelství. Dosud byla tato záležitost doménou velitelství amerického námořnictva (US NAVY). V tomto a v příštím roce má být dále námořnictvo vytlačeno z celé Asie.

A tak se před zraky Američanů objevil nový „nositel svobody“ — Smíšené letecké úderní skupení. Modernější, pohyblivější a rychlejší. Tím úspěšněji může hájit zájmy „svobodného světa“, prosazovat vůli Spojených států. Tomu pravděpodobně většina amerických voličů, zpracovaných dobře propagandou, věří a proto se při-

kloní k těm, kteří Smíšené letecké skupení chválí.

Tím se dostáváme k jednomu z účelů cvičení. Mělo bezesporu dokázat širokým vrstvám amerických občanů nejen možnosti Smíšeného leteckého úderního skupení a Strategického armádního sboru, ale oprávněnost zřízení těchto složek ozbrojených sil a nutnost dalšího jejich posilování.

K tomu byla laděna všechna propaganda kolem této akce. Tak např. zároveň s vysoce kladným hodnocením účasti MATS při cvičení se jednohlasně uplatňují v USA snahy po zvýšení finančního limitu pro tuto složku ozbrojených sil. K nákupu moderních, výkonnějších dopravních letadel v náhradu za staré C-124 Globemastery.

To jsou cíle motivované vnitřní situací a potřebami v USA. Cvičení však svými cíli směřovalo jistě i mimo hranice USA. Mělo přesvědčit odborné vojenské kruhy i širokou veřejnost západní Evropy, především pak NSR o tom, že USA jsou v každé době připraveny poskytnout pomoc „svobodné části Evropy“. Mělo pravděpodobně také ospravedlnit snahy, uplatňované některými kruhy Pentagonu, po zmenšení okupačních vojsk na území Evropy. Na tyto snahy nelze ovšem pohlížet jako na mírotvorný projev, ale jako na nutnost, vyvolanou úspornými opatřeními.

Do jaké míry se podařilo realizovat cíle cvičení, hlavně pak jak úspěšná byla propagace kolem něho rozvířená, uvidíme v nejbližší budoucnosti. Konečný efekt vysokého úsilí zúčastněných osádek i pozemních vojsk, obrovských finančních nákladů spojených s přípravou a skutečným cvičením by se měl projevit především:

- v modernizaci leteckého parku MATS,
- v dalším posílení CASC a STRAC,
- ve změně počtu amerických vojsk na území Evropy, nebo ve zvětšení částky, kterou přispívají západoevropské země na udržování NATO.

Podle konkrétních projevů v uvedených oblastech se s konečnou platností bude hodnotit úspěch či neúspěch cvičení.