

ROZVOJ VZDUŠNÝCH POHYBOVÝCH SYSTÉMŮ

V článku poukáží na rozvoj operačních a taktických pohybových systémů v ČSSR.

Minulé období poznamenalo i výstavbu naší armády neujasněností a deformací vojenské politiky a branného systému našeho státu. Namísto formulování vlastních státních zájmů ČSSR v oblasti vojenství jsme přejímali úkoly od Spojeného velení Varšavské smlouvy, jakožto základní závaznou direktivu naší vlastní vojenské politiky a rozvíjeli jsme samostatnou činnost pouze v rámci této direktivy. Bylo to tedy do jisté míry období neexistence československé vojenské doktríny. Poznali jsme, jaké škody naší armádě udělalo např. nesamostatné a jednostranné zhodnocení situace a orientace na pouze jednu možnou variantu ozbrojeného konfliktu — globální válku. V důsledku toho jsme omezovali určité druhy vojsk a jednotky, které se ukazují jako důležité, hodnotíme-li možný charakter ozbrojeného konfliktu v Evropě reálně.

I při řešení otázek vzdušných pohybových systémů v taktickém i operačním měřítku musíme tedy přihlížet k analýze alternativ evropského vývoje a jeho reálného ocenění v příštích 10 — 15 letech. Výsledkem bude pak vyvážený branný systém a to jak ve smyslu **vnějším** (zabránit disproporcím mezi výstavbou branného systému a ostatními oblastmi společenského života, tj. sladit jej s ekonomickými, politickými, lidskými a jinými možnostmi), tak i ve smyslu **vnitřním** (zabránit disproporcím mezi nároky na kvalitu a kvantitu tohoto branného systému). Obojí vyžaduje plně respektovat vlastní československé specifické podmínky vnitřní i vnější.

Z vnějších podmínek jsou významné zejména dva faktory:

- charakter možného konfliktu, na němž se může ČSSR podílet vzhledem ke svému geografickému postavení,
- úloha plynoucí z postavení ČSSR ve Varšavské smlouvě.

Při řešení rozvoje vzdušných operačních a taktických pohybových systémů, který může být realizován jen přes technické zabezpečení tohoto systému, vycházíme z vypracované nové koncepce výstavby ČSLA, která musí maximálně objektivně odpovídat politickým, vojenským, technickým a ekonomickým podmínkám tak, jak stanoví akční program ČSLA.

Rozpornost a napjatost problémů uvnitř armády i ve vztahu armády a společnosti vyžaduje, aby se rozpracování akčního programu neomezovalo jen na řešení jednotlivých dílčích problémů, i když jistě citlivých. Jedním z nich je i řešení rozporu mezi palbou a pohybem, který je vlastně úhelným kamenem našeho úkolu.

Zkušenosti minulých let přesvědčivě ukazují, že všechny pokusy řešit věci nekonceptně končily víceméně nezdařem a vyvolávaly stále nové a složitější problémy. Tím byl v minulosti poznamenán i vojenskotechnický rozvoj naší armády, který by měl být důležitým základem pro technickou bázi řešeného úkolu.

I rozvoj vzdušných operačních a taktických pohybových systémů musíme proto řešit s perspektivou nejméně 10 — 15ti let, protože od zahájení vývoje techniky přes výrobní realizaci a zavedení do výzbroje uplyne minimálně doba 5 — 6 let.

V hypotézách rozvoje pohybových vzdušných systémů musíme přihlížet ke zdrojům, které jsou vždy limitujícím činitelem řešení otázek obrany. **Při volbě realizačních plánů je nutné vycházet z tvořící se doktríny ČSSR, která musí brát v úvahu nové vnější faktory, jako jsou např.**

- zahraničně politická orientace ČSSR určující místo čs. státu v boji dvou systémů i základní vztahy k hlavním subjektům evropské a světové politiky,
- strategické postavení ČSSR v politicky nejexponovanější části Evropy,
- evropský a světový poměr sil,
- celoevropský vývoj a alternativy jeho možného vyústění,
- politika a strategie potencionálních protivníků,
- vnitřní faktory, jakými jsou politická situace v zemi, její ekonomické možnosti, dosavadní úroveň branného systému státu, úroveň připravenosti čs. ozbrojených sil atd.

VOJENSKÉ FAKTORY PŮSOBÍCÍ NA VÝSTAVBU VOJSKOVÉHO LETECTVA ČSLA

Každé zkoumání vývoje organizace, způsobu bojové činnosti a přípravy ozbrojených sil musí začít otázkou, jak bude vypadat nepřítel za 10 — 15 let a v jakých podmínkách se s ním střetneme.

Podle zavádění výzbroje do pozemních vojsk můžeme vzít za základ, že se síly nepřítele nebudou v nejbližších patnácti letech nějak principiálně měnit — ani v druhu ani v síle. V úvahu musíme brát však především jaderné zbraně. Budou-li použity, může jejich účinek překonat každé naše očekávání a význam ostatních sil i zbraní pak ustoupí do pozadí. Do popředí nastoupí jiné možnosti, které tak nebudou vázány na množství jako spíše na schopnost být na potřebném místě v potřebném čase s potřebným množstvím sil a prostředků k řešení diametrálních úkolů, které nelze vůbec předvídat.

Je proto zřejmé, že základním východiskem naší vojenské doktríny bude vyrovnání vlastních a koaličních zájmů. Základní cestou bude přezkoumat skutečný stav bojeschopnosti naší armády v různých variantách z hlediska dynamiky

politických potřeb a ekonomických možností státu. Jde tedy především o problémy politické a doktrínální v konfrontaci s realitou a ne jak tomu bylo dříve o problémy taktickooperační a organizační, které vyplývají v hlavní míře z operačního úkolu naší armády v rámci koalice.

Rozvoj vzdušné operační a taktické pohyblivosti naší armády spadá právě do období, kdy se budou tyto základní otázky zkoumat. Výsledky práce na vojenské doktríně pak budou také zavazujícími pro řešení tohoto problému.

Proto bude nejreálnější zkoumat tento problém z obecně teoretických hledisek vojenské vědy a pro realizaci závěrů naznačit cesty zkoumání limitujících činitelů (finanční prostředky, průmyslové možnosti atd.).

Ať již se jedná o válku lokální nebo světovou, musíme počítat se stále větší činností mechanizovaných jednotek silně podporovaných letectvem. V časovém limitu 1970—1980 se dá předpokládat, že mechanizované pozemní armády všech moderních armád budou ve své bojové hodnotě přibližně stejné. Vývoj tanků i obrněných transportérů jde přibližně stejným směrem a tyto bojové prostředky se sobě podobají nejen vnějškově, ale i kvalitou. Mezi hlavními kritérii této bojové techniky „palebnou silou, pohyblivostí, ochranou“ budou pravděpodobně jen malé rozdíly. Bude zřejmě záležet více na vhodném použití této vyrovnané techniky při dokonalém systému velení (spočívajícím na dokonalé informaci), jak tomu nasvědčuje i výsledek ozbrojeného konfliktu mezi Izraelem a arabskými zeměmi v červnu 1967.

Zde se ukázalo, že i v budoucnosti při ozbrojeném konfliktu vedeném klasickými zbraněmi budou často vznikat situace, které značně omezí pohyblivost mechanizovaných jednotek. Nemusí to být jen při bojové činnosti s atomovými zbraněmi, kdy mohou být vytvářena pásma zničení. Zkušenost ukázala, že i klasickými palebnými prostředky, vhodně používanými, jsou vytvářeny situace, kdy v určitém časovém úseku je možné zcela zabránit pohybu mechanizovaných a motorizovaných jednotek nebo tento pohyb ochromit.

Ukazuje se, že rovnováha mezi palbou a pohybem je stále narušována vhodně použitou palbou (i klasickou) v neprospěch pohybu. Západní divize má palebnou hodnotu sice pětikrát větší než její předchůdkyně ve druhé světové válce, avšak pohyblivost této divize se zvýšila pouze o 25 %.¹⁾

Mezitím technický vývoj ukázal na další možnosti zvýšení pohyblivosti pozemních vojsk — zasazovat pěchotu vzduchem.

Na začátku se používalo speciálně vycvičené výsadkové vojsko, později pak technický vývoj (vrtulníky) dal možnost přepravovat pěchotu vzduchem bez speciální přípravy. Tento krok (zasazovat pěchotu pomocí vrtulníků) byl udělán ve všech moderních armádách světa a může být nazván skutečně pouze prvním krokem. Již válečné zkušenosti z druhé světové války (speciální výsadková vojska) i z poválečného období (kdy pěchota byla přepravována vrtulníky) ukázaly, že **vzduchem přepravené jednotky byly v pozemním boji vždy slabé.**

Úderná síla pěšky útočících jednotek (to platí skoro pro všechny jednotky přepravované vzduchem) má takovou hodnotu, jakou palbou je podporována. Úderná síla je ale snížena o možnost využít výsledků palby rychlým pohybem, který je omezen pouze na fyzickou sílu vysazených vojsk nebo ukořistěnou techniku. Při bojové činnosti jsou však vysazené jednotky vystaveny aktivnímu působení vysoce mechanizovaného nepřítele, což jím nedává naději na dlouhodobou a hlavně účelovou bojovou činnost.

1) Mjr. K. H. Röper: „Vzdušná pohyblivost pozemních vojsk: idea, iluze nebo budoucí koncepce? Kampftruppen, prosinec 1966, str. 179—182.

Charakteristickými zvláštnostmi bojové činnosti vzduchem přepravených jednotek v týlu nepřítele bude:

- izolovaná činnost od hlavních sil, které často nemohou vysazené jednotky efektivně podporovat;
- čas pro organizaci velení a vedení bojové činnosti po vysazení je značně omezený;
- zesílení a dodatečné zásobování materiálními prostředky je často vyloučeno;
- činnost v týlu nepřítele probíhá v napjaté a často se měnící situaci vyžadující podporu letectvem;
- pokud vzduchem přepravená vojska nemají vlastní jaderné raketové prostředky, je nutná těsná součinnost s jadernými raketovými prostředky hlavních sil;
- použití vzduchem přepravených jednotek vyvolává nejen potřebné množství přepravních prostředků, ale i jiných prostředků pro jejich zabezpečení (stíhací ochrana, letecká podpora atd.).

Pozemní vojska přepravená vzdušnou cestou do týlu nepřítele proto musí mít dostatečnou **palebnou sílu, údernou sílu, pohyblivost, pružné velení, materiální, technické a zdravotnické zabezpečení.**

Zvyšování vzdušné pohyblivosti je tedy nekonečným řešením různých faktorů, které začíná i končí vojákem, nebo začíná i končí týlovým zabezpečením. Ukazuje se, že pod pojmem vzdušná přeprava je nutné chápat vzdušnou přepravu **celých jednotek nebo útvarů**, které musí být pro ni svojí organizací i vybavením přizpůsobeny.

Světový trend dokazuje, že je již překonán vývoj od dopravního vrtulníku k „ozbrojeným vrtulníkům“. Nyní již probíhá další etapa vývoje „bojových vrtulníků“, kterými začíná druhá generace těchto vzdušných prostředků, jimiž se podstatně zvyšuje i technizace v samotném vojskovém letectvu. **A technizace znamená skoro vždy specializaci. Proto bude docházet zřejmě stále více k diferenciaci i uvnitř vojskového letectva.**

Bojová hodnota vzduchem přepraveného útvaru nebo jednotky bude tím větší, čím více bude přizpůsobena její organizace, výzbroj a způsob bojové činnosti zvláštním podmínkám, tzn. dojde-li i v těchto zvláštních podmínkách po vysazení k těsnému spojení palby a pohybu.

V současné době je zatím rozsáhlá činnost pozemních vojsk přepravovaných vzduchem brzděna nejen nedostatkem vhodných vzdušných dopravních prostředků, ale i malým přizpůsobením pozemních vojsk k dopravě vzduchem, aby měly stejnou nebo větší bojovou hodnotu po vysazení.

Řešení tohoto problému závisí na:

- vhodném vzdušném dopravním a bojovém prostředku,
- cílevědomém vývoji zbraní a jiné techniky, vhodné pro přepravu vzduchem a jejím zavedení do organizace pozemních vojsk,
- na možnostech nepřítele zabránit přepravě vojsk vzduchem a na možnostech takto přepravená vojska likvidovat při jejich bojové činnosti,
- na geografických podmínkách, ve kterých dojde k vysazení a použití vzduchem přepravených vojsk.

Pohyblivý způsob vedení bojové činnosti zvýšil význam hloubky bojiště. Nutnost rozptylovat síly dovoluje soustřeďovat síly jen na nejkratší čas a nutí „žít“ bojovou činností z hloubky.

Půjde také o to, napadat nepřítele i v hloubce — a to jak v útoku, tak i v obraně. Vlastní týl protivníka (v operačním i taktickém měřítku) patří nyní k bojišti od zahájení ozbrojeného střetnutí.

Ukazuje se, že je nejvyšší čas zkoumat a postavit novou organizaci pozemních vojsk s použitím vzdušných dopravních prostředků, které vytváří možnosti pro zcela nové organizační formy. Bude zřejmě nutné budovat novou organizaci pozemních vojsk, která by dala velení na taktickém i taktickooperačním stupni možnost řešit takové úkoly, které budou mít svým významem rozhodující vliv na splnění operačních cílů. Takové jednotky by dávaly možnost:

- dostat se ze ztrnulosti při vynucené stabilizaci situace na bojišti,
- vnutit nepříteli svoji vůli účelným rozptýlením sestavy nejen do hloubky vlastní sestavy, ale i do hloubky sestavy nepřítelů,
- do rozhodujících fází bojové činnosti nastoupit s překvapením a s jednotkou vysoce bojeschopnou,
- předstihujícím úderem a vertikálním obchvatem obsadit nepřátelské území,
- při obklíčení vlastních sil, nebo při jejich odtržení od hlavních sil, zesilovat tyto jednotky údernou silou,
- vytvořit si podmínky pro rychlé ničení nepřátelských sil přepravených do našeho týlu vzdušnou cestou.

Z hlediska plnění úkolů na bojišti se ukazuje, že vzdušné prostředky k zabezpečení činnosti pozemního vojska se diferencují na čtyři hlavní skupiny:

1. **Spojení** — k zabezpečení velení na rozsáhlém prostoru bojiště a při rychlých změnách situace; k získání potřebných zpráv k optimálnímu rozhodování a k případnému osobnímu styku s nadřízeným i podřízeným velitelem a štábem.

2. **Pozorování a průzkum** — v rozsahu taktických a operačních potřeb v předfrontovém pásmu, které dosud náleželo průzkumnému letectvu; k řízení paleb dělostřelectva a raketového vojska; k průzkumu operačního území a situace vlastních vojsk.

3. **Bojová činnost** — prostředků vojskového letectva bude postupně narůstat. Jejich využití půjde přes zásahy proti tankům nepřítele až k přímé palebné podpoře pozemních vojsk v taktickém dosahu a k podpoře vzduchem přepravených vojsk.

4. **Vzdušná doprava** — jejímž cílem je zvýšit pohyblivost pozemních vojsk, v taktickém rozsahu, zatímco pohyblivost v operačním měřítku ponechat na dopravním a dopravně výsadečném letectvu Spojeného velení. Přepravu pozemních jednotek ve velikosti roty až praporu zabezpečovat vojskovým letectvem. K jeho úkolům by patřilo i zásobování a zesilování pozemních jednotek bojujících odtrženě od hlavních sil a odsun raněných vzduchem.

Těmto úkolům by měla odpovídat i organizace vojskového letectva. Zásadou by mělo být, aby zásah vojskového letectva ve prospěch bojujících jednotek, útvarů a svazků byl co nejrychlejší.

Podle rychlosti a doletu vrtulníků se dá učinit závěr, že neefektivnější využití vrtulníků je na vzdálenost kolem 50 km. Tato vzdálenost je neoptimálnější pro okamžité reagování na vzniklou situaci pomocí vrtulníků, protože ji může vrtulník překonat cca za 20–30 minut, zatím co pozemními přepravními prostředky by přesun trval kolem 2–3 hodin. Při této kalkulaci nevycházím

z předpokladů, že by byl přesun po zemi zcela nemožný, ale v případě rozrušeného prostoru na tom nebo onom směru by se dal tento prostor obejít.

Počítáme-li i zpětný let, bude tudíž nejefektivnější využití vrtulníků v rozmezí 50 — 100 km. Při horní hranici se však musí počítat u současných vrtulníků s doplňováním pohonných hmot.

Vzhledem k tomu, že letecké přepravní prostředky jsou velmi náročným materiálem na udržování, je nutné vycházet při jejich organizačním členění i z rozboru efektivity vydělení do menších organizačních celků a jejich decentralizace. Decentralizace přináší výhody pro rychlé využití vojenského letectva. Má však i řadu nevýhod zvláště v mnohonásobné potřebě zabezpečovacího personálu i materiálu. Je třeba proto najít nejefektivnější rozdělení vojenského letectva do organických celků.

Je-li vojenského letectva zatím nedostatek, musí v organizačním začlenění nastoupit vhodné sklonění centralizace a decentralizace podle všech zásad teorie organizace. Bude proto nutné i v naší armádě přehodnotit současné organické začlenění vojenského letectva a vrtulníků do pozemního vojska a letectva. Všechna vojenská hlediska rozhodně odporují stávajícímu začlenění vrtulníkůvých útvarů do dopravní letecké divize frontu, stejně jako přílišné decentralizaci vrtulníkových jednotek o počtu kolem pěti vrtulníků až do divizí. Při postupné realizaci opatření ke zvýšení vzdušné a operační taktické pohyblivosti naší armády bude třeba řešit jak organizační začlenění vrtulníků v naší armádě, tak i účelnost speciálního výsadkového svazku.

Při vzdušné přepravě vojsk k řešení bojového úkolu (ať již na území protivníka nebo vlastním) **musí** být zásadním kritériem, aby tato vojska byla po vysazení skutečně boj schopná a připravená řešit aktivní (ale nakonec i pasivní) úkoly s dostatečnou palebnou i údernou silou, zabezpečenou dostatečnou pohyblivostí. To ovšem vyžaduje a současně otevírá možnosti pro nové organizační formy. Úkoly a vývojové možnosti letecké techniky nutí postavit jednotku smíšených zbraní rušící nevýhody, které neustále provázely vzduchem přepravené jednotky a dělaly je slabými.

Má-li **taková jednotka** plnit skutečně samostatný bojový úkol v taktickém rámci, **má mít:**

1. Vzduchem pohyblivé jednotky nejméně **ve velikosti praporu**. Menší jednotka bude odsouzena bojovat pasivně, záškodnickými formami a to znamená krýt se za výhody terénu, proti vysoce mechanizovanému nepříteli.

2. Takový **počet a takovou kvalitu vzdušných dopravních prostředků**, které zabezpečí vzdušnou přepravu této jednotky. Větší vzdušnou pohyblivost pozemních vojsk uskutečnit jen těmi prostředky, které naší armádě může poskytnout současný technický vývoj. Protože nejsme v této otázce soběstačními, je třeba vycházet z předpokládaného vývoje prostředků, které budou naší armádě k dispozici. Ve světovém měřítku na Západě vrtulníky překonaly svoji první vývojovou fázi (kdy byly určeny pouze pro přepravu). Pokud je mi ale známo, není tomu tak a ani v dohledné budoucnosti nebude v Sovětském svazu, který nás těmito vzdušnými dopravními prostředky zabezpečuje.

3. **Bojové vzdušné prostředky** s možností chránit vzdušnou přepravu jak proti vzdušným, tak proti pozemním cílům, které také mohou plně zabezpečit palebnou a vysoce pohyblivou podporu bojové činnosti vzduchem přepravené jednotky.

4. Vzdušné prostředky k zabezpečení **průzkumu, pozorování a velení** v prostoru bojové činnosti vzduchem přepravené pozemní jednotky.

Jestliže však nebude moci být splněna první a druhá podmínka (to znamená přepravit vzduchem jednotku vybavenou dostatečnou palebnou, údernou silou i pohyblivostí a bude nucena bojovat pěšky), potom bude nutné tento nedostatek palebné síly nahradit vysoce účinným vzdušným palebným systémem, který by dal pěšky bojující pěchotě požadovanou palebnou sílu proti pěším, obrněným a tankovým jednotkám nepřítele.

Řešení otázek vzdušné pohyblivosti vyžaduje proto komplexní pohled a nelze vidět pouze vzdušnou přepravu vojsk. Nejen vojskové letectvo, ale i pozemní vojsko může operovat tenkrát, jestliže má dostatečnou ochranu a pomoc ostatního letectva. Pro splnění svých úkolů potřebuje pozemní vojsko podporu letectva v oblasti průzkumu a vybojování nadvlády ve vzduchu v prostoru použití vojskového letectva.

Dokud bude použití vojskového letectva vázáno na splnění těchto úkolů frontovým letectvem, do té doby bude problematická výhoda vojskového letectva, která je právě v jeho neprodleném zásahu na bojišti. Bude-li naopak použití vojskového letectva podmíněno vyžádáním u nadřízených, znamená to ztrátu té výhody vojskového letectva, která je právě v jeho bezprostředním zásahu po vzniku potřeby na bojišti.

Vzdušnou pohyblivost pozemních vojsk je proto třeba chápat jako integraci vzdušných prostředků všech typů (nenáročných na startovací a přistávací plochy) do pozemních vojsk. Nevidět vzdušnou pohyblivost pouze v zavedení dopravních vrtulníků.

Dokud nebudeme takto chápat a organizovat vojskové letectvo, bude stále hrát pomocnou úlohu, kterou můžeme přirovnat k úloze automobilní techniky v období motorizace armád během první světové války a krátce po ní.

TECHNICKÉ A EKONOMICKÉ FAKTORY PŮSOBÍCÍ NA VÝSTAVBU VOJSKOVÉHO LETECTVA

Při zavádění nové techniky do armád hrají významnou úlohu i omezující hlediska, která je třeba brát v úvahu v určitém rozsahu i při vytváření hypotéz použití nové techniky a jejího vlivu na vedení ozbrojeného zápasu. **Zvláště v podmínkách ČSSR při současné (a zřejmě i v dosti perspektivním výhledu) naší hospodářské situaci nabývají na významu limitující ekonomická hlediska.**

Z těchto pohledů budeme uvažovat o nejúčelnějším a nejhospodárnějším využití prostředků, které bude vyžadovat nová progresivní technika a správné zvážení možností zabezpečení armády touto novou technikou (nákupem, licenční výrobou, vlastním vývojem). Přitom ale je nutné výrazně odlišit zabezpečení potřeb:

- a) okamžitých,
- b) perspektivních na 10 — 15 let,
- c) výhledových.

Nejobtížnější je stanovení vlastní funkční (užité) hodnoty nové techniky, která má zabezpečit vzdušnou pohyblivost v taktickém i operačním měřítku. Jde o to správně stanovit, jak nová vzdušná dopravní technika přispěje:

- k ničení nepřítele,
- k zabezpečení bojové činnosti vlastních sil,
- k usnadnění a zpřesnění velení.

Co je však zvláště důležité při řešení otázek vzdušné pohyblivosti a začleňování vzdušné dopravní techniky (což nebylo vždy bráno v úvahu), že se nesmí opomíjet **rozdíly mezi bojovou praxí** (danou skutečnými podmínkami možného ozbrojeného zápasu) a **představou** (odvozenou z podmínek vytvářených pro tuto praxi již v míru).

V armádách Varšavské smlouvy má mohutné vzdušné výsadkové svazky pouze Sovětská armáda, která má také odpovídající vzdušné dopravní prostředky — letouny An-12 a An-22. Mohutným a dobře vycvičeným vzdušně výsadkovým svazkem pro operační vertikální obchvat je dále polská vzdušná výsadková divize, jejíž přepravu budou zabezpečovat sovětské dopravně výsadkové letecké svazky.

Při rozpracování vojenské doktríny ČSSR bude jistě přehodnocena i úloha a možnosti naší armády v rámci Varšavské smlouvy.

Dílčí závěry pro čsl. armádu.

Postavení našeho státu a úloha čs. armády v první operaci počátečního období války nutí k tomu, abychom měli již pro počátek ozbrojeného střetnutí připraveny vzdušné výsadky. Naše vojenské i ekonomické možnosti, centralizace vzdušných dopravních prostředků Hlavního velení, požadavky jejich efektivního využívání v POV a v neposlední řadě technické parametry nových vzdušných dopravních prostředků Sovětského svazu (An-12, An-22, Mi-6, Mi-8, Mi-10 apod.) i terén na našem směru, nutí k tomu, abychom prověřili realnost **orientace na speciální výsadkový svazek** k operačnímu použití.

Světový vývoj sice ukazuje, že padákové výsadky se budou dále používat, přesto však bude třeba v našich podmínkách přehodnotit použití těchto speciálních výsadkových jednotek k plnění úkolů **předsunutých prvků** bojové a operační sestavy pozemních vojsk jak se jich dosud používalo. Význam padákových výsadků se bude přesunovat do oblasti **zabezpečování** bojových úkolů pozemních vojsk přepravovaných vzduchem, které budou v týlu nepřítel vyřazovány přistávacím způsobem. Padákových výsadků se bude zřejmě také stále více využívat k plnění diverzních a průzkumných úkolů.

Podle toho, jak se budou zvyšovat možnosti vojenského dopravního letectva ke startu a přistání na malých a neupravených plochách, **budou stále více speciální výsadková vojska ztrácet na všech stupních vojenského umění dosavadní monopoli v použití vzdušných výsadků.**

Vývoj ukazuje, že se budou k tomuto účelu postupně stále více používat „obyčejná“ pozemní vojska s veškerou svojí technikou. Takový vývoj bude mít objektivní platnost nejen podle toho, jak se budou zdokonalovat vzdušné dopravní prostředky, ale na druhé straně podle toho, jak se bude přizpůsobovat bojová technika pozemních vojsk k přepravě vzdušnou cestou.

Tento vývoj je objektivní skutečností i proto, že budou muset vojska v týlu nepřítel plnit stále více **aktivní** bojové úkoly a v týlu bojovat se stále lépe vybaveným protivníkem.

Pro takový způsob bojové činnosti v týlu nepřítel bude nutné **zvyšovat** u vzdušných výsadků stále výrazněji **palebnou sílu i schopnost taktického manévru** v týlu nepřítel. Tyto předpoklady nebude moci mít v žádném případě vzdušný výsadek vysazovaný padákem. I když jsou v současné době vytvořeny předpoklady pro shoz těžkých nákladů padákem, přesto opět z jiných důvodů nebude tento způsob vysazování těžké techniky pro bojovou činnost efektivní.

Speciální výsadeková vojska se tak stávají pro ČSLA vzhledem k jednostrannému použití příliš nákladným vojskem.

Na druhé straně by se však mělo mnohem účelněji a cílevědoměji využívat speciální výsadekové přípravy příslušníků výsadekových jednotek pro důkladnou přípravu pozemních vojsk jak k přepravě vzdušnou cestou, tak i pro bojovou činnost v týlu nepřítel.

Pro naši armádu bude důležité, orientovat se v budoucnu na perspektivní vzdušnou dopravní techniku. Cena této moderní letecké techniky neustále stoupá. Proto musíme volit správnou variantu opatřování této techniky, analyzovat její specifickou úlohu v ozbrojeném zápase a hlavně svoje objektivní ekonomické možnosti. Při stoupajících nákladech na modernizaci armády se ukazuje, že **všestrannou** armádu budou moci mít pouze státy s nejmodernější a nejmocnější ekonomikou, tj. USA a SSSR.

Pro nás je tím důležitějším orientovat se při zabezpečování vzdušné přepravy, která se stává pro soudobý boj nepostradatelnou, na adekvátní vzdušnou přepravní techniku pro takové vzdušné výsadky, které budou odpovídat našim konkrétním podmínkám. Ty jsou dány naší zeměpisnou polohou i geografickými zvláštnostmi našeho prostoru, předpokládaným použitím naší armády, ekonomickými i personálními možnostmi našeho státu.

Je tedy otázka, zda výstavba a udržování speciálního vzdušné výsadekového svazu operačního významu není vůbec nad naše síly politické, ekonomické, lidské a vojenské.

O to více bychom se měli zaměřit na vzdušnou pohyblivost **v taktickém měřítku** a na to soustředit politické, ekonomické i lidské úsilí.

I zde bude otázka značně složitá právě pro ekonomickou nákladnost vzdušné dopravní techniky, která by měla pohyblivost v taktickém měřítku zabezpečovat. Ať již zkoumáme uvedený problém z té neb oné strany, vždy si musíme postavit otázku: „A jaké bude nezbytné množství techniky pro vojskové letectvo?“ Pravděpodobně bude taková odpověď, že potřeba bude vždy větší, než by si mohl dovolit stát jakým je ČSSR. Ukazuje se, že tato otázka není snadná ani pro USA — nejbohatší stát na světě, ani pro NSR, která může hodně svých prostředků věnovat na technickou modernizaci své armády, zvláště když má na svém území vojska NATO.

Proto bude nutné při dalším rozpracování zkoumaného problému hlouběji vycházet z nových sociálně politických souvislostí a technologické úrovně soudobého vojenství, což se projevuje:

1. v rostoucím propojení ekonomické, politické a vojenské struktury soudobé společnosti,
2. v úzkém vztahu cest rozvoje vědeckotechnického pokroku, k vojensko-technické základně vojenství a možnému vedení války,
3. ve vzrůstajícím významu koaličního prvku ve vojenství, který nevylučuje dezintegrační tendenci.

V každém případě je třeba chápat současnou přepravu pozemních vojsk vzdušnou cestou ať letouny nebo vrtulníky, pouze za přechodné stádium. Tuto dobu lze přirovnat k údobí, kdy byly pěší jednotky přepravovány na pancéřových autech a k boji byly nuceny sesednout. Tyto jednotky byly stejně zranitelné již během přepravy, jako jsou nyní jednotky přepravované vzduchem, nejsou-li ve vzduchu ještě zranitelnější. Ukazuje se, že současné letouny s vrtulníky nejsou zřejmě tím dopravním prostředkem, který by měl být nositelem

úderné síly k využití jaderné raketové palby nebo mohutné palby soudobých klasických prostředků tak, jako v minulosti tanky a obrněné transportéry, které poskytují živé síle dostatečnou ochranu při využití mohutné palby dělostřelectva i rychlého zásahu bitevního letectva.

V současné době pěšák vysazený do týlu protivníka se musí napřed přepřavit do prostoru bojové činnosti nebezpečnou cestou — vzduchem. Potom musí přistát a nakonec bojovat buď pěšky a s omezeným počtem dopravní i bojové techniky a s lehkými zbraněmi v prostoru, kde je ohrožený vysoce mechanizovanými vojsky protivníka, tj. mohutnou údernou silou doprovázenou vysoce účinnou palbou.

Stále více se ukazuje potřeba, aby se stal vzdušný dopravní prostředek současně i bojovým prostředkem, zabezpečujícím potřebnou ochranu živé síle, který má i vlastní palebnou sílu. Jako celek pak by se měl vyznačovat dokonalou pohyblivostí, nejen pro bojovou činnost ve ztížených podmínkách při radioaktivním zamoření a v rozrušeném terénu jadernými údery, ale i pro bojovou činnost „pouze“ klasickými palebnými prostředky.

Chci se vrátit zpět o čtyřicet let a přezkoumat z dnešních pohledů názor maršála Tuchačevského:²⁾

„Aeromechanizace jako systém vyzbrojování není z hospodářského hlediska parazitní jev jako například „dělostřelecká“ armáda. Protože je standardní a v době míru lze použít týchž strojů, vytváří naopak předpoklady pro jejich opravdu hromadné použití ve válce. Tak vzniká situace, že velké množství techniky nejdokonalejších bojových zbraní má kořeny přímo v národním hospodářství. Kulomety a malorážní děla, které lze snadno vyrábět v obrovském množství, je téměř všechno, co přejímá aeromechanizace, která představuje nesmírnou sílu a mimořádnou pohyblivost, vytváří zcela nový poměr mezi umlčovacími prostředky ve prospěch umlčovacích prostředků.“

2) M. N. Tuchačevskij: Aeromotomechanizace, Vybrané spisy, NV-1966, str. 228.