

z kapitalistických armád

PŘEPRAVA VOJSK VZDUCEM

V zahraničním tisku je mnoho článků o nutnosti organizovat v krizových situacích rychlou a hromadnou přepravu vojsk vzduchem z metropolí na vzdálená zámořská válčiště k zesílení uskupení pozemních vojsk nebo k vytvoření takových uskupení na novém strategickém směru.

Články rovněž zdůrazňují, že ani jeden stát není schopen mít v míru takovou armádu, která by mohla vést válku bez předběžného mobilizačního doplnění. V průběhu zahájené války mohou mít vojska vysoké ztráty a k dalšímu pokračování bojové činnosti je bude nutné doplňovat, kromě toho vytvářet a zasazovat do boje silné zálohy. Použití soudobých prostředků ozbrojeného zápasu, zvláště jaderných zbraní, bude mít za následek prudký vývoj událostí, náhlé změny v poměru sil na jednotlivých strategických směrech. Z toho vyplývá, že zálohy bude nutné přisunovat v krátkých lhůtách.

Nezbytnost přepravy vojsk a výzbroje vzduchem je kromě toho podmíněna možným současným rozpoutáním bojové činnosti na různých válčištích, dále ještě dlouhou dobou potřebnou k přepravě vojsk po moři, železnici nebo auty a také jejich velkou zranitelností.

Zkušenosti z lokálních válek, které rozpoutaly imperialistické státy v poválečném období, ze cvičení a manévřů a rovněž různé propočty ukazují, že na přepravu vojsk vzduchem je zapotřebí 4—5krát méně času, než na kterýkoli jiný druh přepravy.

Podle názorů zahraničních vojenských odborníků jsou možné v podstatě tyto způsoby řešení problému zabezpečení bojové činnosti pozemních vojsk zálohami:

1. Udržování značných počtů vojsk v blízkosti ohrožených strategických směrů, tj. ve velké vzdálenosti od míst stálé dislokace. Tento způsob je však drahý a zatěžuje kterýkoli stát.

2. Mít na nebezpečných strategických směrech velké sklady těžkých zbraní a část svazků pozemních vojsk. Potřebné množství vojsk s lehkou výzbrojí je možné v krizové situaci vzdušnou cestou přepřavit k těmto skladům. Po převzetí těžké výzbroje přesunou se vojska do pro-

storu operačního předurčení. To je možné v případě, že je dostatek mohutného dopravního letectva, dvojího kompletu výzbroje pro přepravovanou vojska (pro potřeby bojové přípravy v metropoli a ve skladech), dostatek času k převzetí a odkonzervování techniky a jsou podmínky pro pobyt části vojsk v prostorech skladů.

3. Mít k dispozici takové dopravní letectvo, které byl bylo schopno přepravovat svazky moderních vojsk s kompletní výzbrojí v krátké době a na velké vzdálenosti. K tomu je zapotřebí velké množství obrovských dopravních letounů a odpovídající počet připravených osádek.

Vedoucí činitelé ministerstva obrany USA několikrát prohlásili, že v případě snížení pozemních vojsk v zámořských strategicky důležitých územích (prostorech) na minimum bude jediným východiskem soustředění velkých záloh na území USA a jejich rychlá přeprava vzduchem. Přitom zdůrazňují, že nahromadění zbraní a výstroje ve skladech v zámořských prostorech souvisí se značnými náklady prostředků na obnovování techniky, její udržování a ochranu. Proto navrhuji přepravovat vzduchem všechnu techniku pozemních vojsk včetně nejtěžší techniky. Za dostatečné množství každodenního přísluhu nákladu z USA na vzdálenost 4 000 mořských mil v krizových situacích pokládají 10 000 tun, tj. 200 letů letounů o nosnosti 50 tun.

Buržoazní vojenští teoretici předpokládají, že třetí světová válka bude manévrová a dynamická. Přitom mobilnosti vojsk má být dosahováno především rozvojem vojenského dopravního letectva. Netají se s tím, že hlavním jeho předurčením bude přeprava vojsk s lehkou výzbrojí přes Atlantický oceán na území Německé spolkové republiky do prostoru skladů těžké výzbroje.

Dosavadní systém vzdušné přepravy USA se dělí na dvě části:

— jedna část zahrnuje letiště pro nakládání na západním pobřeží metropole a letiště vykládání v jihovýchodní Asii a na Tichooceánském válečnickém území;

— druhá část zahrnuje letiště pro nakládání na východním pobřeží a letiště vykládání v západní Evropě, na Blízkém východě a v jižní Americe.

Štáb letectva USA rozpracoval projekt zabezpečení mezikontinentální vzdušné přepravy, který předpokládá možnost využití až 1 000 vojenských dopravních letounů, 100 leteckých základen a 1 500 osádek. Modelování vzdušných přeprav při činnosti systému 24 hodin zabírá 6–7 minut strojového času.

V poslední době, ve spojitosti s urputností ozbrojeného zápasu a zvýšením počtu druhů zbraní, vzrostl význam rychlých vzdušných přeprav nejen vojsk a těžké výzbroje, ale také náhradních dílů a munice. Pro srovnání můžeme uvést, že jeden den války v roce 1967 stál Izrael 100 miliónů dolarů, ale v roce 1973 již více než 250 miliónů dolarů. Vzduchem byly přepravovány zejména protitankové řízené střely, jednotlivé části letounů A-4, vyřazených palbou přenosných PLRS pozemních vojsk, tanky M-60, dopravní výsadkové vrtulníky, houfnice a kanóny 155 mm. Vedoucí vojenští činitelé USA počítají s tím, že prvním obdobím příští války budou normy spotřeby zbraní nejen velmi vysoké, ale budou mít tendenci dále narůstat.

V důsledku zavádění nových vojenských dopravních letounů do výzbroje a zvýšení vycvičenosti osádek budou se dále zkracovat časy potřebné pro přepravu vojsk vzduchem. Např. na přepravu pěší divize USA vzduchem (15–16 000 osob, 30 000 tun těžké vojenské techniky a 7 000 tun zásob) do Evropy v roce 1966 bylo zapotřebí 24 dní, v roce 1971 — 12 dní, v roce 1974 — 10 dní a v roce 1976 jen 7 dní. Předpoklad je, že i poslední čas bude kratší.

Existují dva směry řešení otázek strategických přeprav vojsk vzduchem:

a) zabezpečením růstu množství vojenských a civilních dopravních letounů;

b) zvýšením způsobilosti vojsk k přepravě vzduchem.

V rozvinutých kapitalistických státech v poválečném období stále se zvyšovaly možnosti vojenského dopravního letectva. Např. v ozbrojených silách USA byl jeho kvantitativní a kvalitativní růst v prvním období (v letech 1945–1960) podmíněn zvýšenou potřebou přepravit vzduchem prostředky k zabezpečení jak okupačních vojsk, tak i značného množství vojenských, leteckých a námořních základen, rozmístěných kolem států socialistického společenství. Celkový počet dopravních letounů (C-118, C-124, a C-133) dosáhl 479 kusů.

V období od roku 1961 do roku 1968, v souladu s požadavky strategie „pružné reakce“, k zabezpečení strategické mobilnosti pozemních vojsk USA možnosti strategického dopravního letectva vzrostly osmkrát. Vojenské dopravní letecké velitelství však mohlo jen v omezeném množství přepravovat střední tanky, těžká samohybná děla a vrtulníky. V této době byl zahájen proces určitého snížení počtu amerických vojsk na cizích územích; byly udržovány na kontinentální části USA. Všechno to zvýšilo význam strategických

přepřav vojsk vzduchem. Proto koncem tohoto období byly do výzbroje zavedeny těžké strategické letouny C-5A, schopné přepravovat střední tanky, kromě toho byla zahájena přestavba civilního dopravního letectva.

Přesně tedy byly vymezeny zásadní tendence organizace a uskutečňování strategických vzdušných přeprav vojsk vzduchem, tj. přepravovat více, rychleji a bezpečněji. Toho je možné dosáhnout:

- zavedením mohutnějších a rychlejších dopravních letounů do výzbroje;
- širokým a rychlým využitím letounů civilního letectva a dopravního letectva taktického určení v krizových situacích;

- různými organizačními opatřeními;
- určením stupně zranitelnosti strategických přeprav v důsledku působení nepřítelů a přijetím bezpečnostních opatření.

O zlepšení charakteristiky únosnosti a rychlosti vojenských dopravních letounů USA se můžeme přesvědčit při srovnání letounů C-124 a C-5A.

V poslední době byly těžké letouny vojenského dopravního letectva postupně převáděny z vrtulníkových typů na turbovrtulové, potom na turboreaktivní a nakonec na turboventilátorní. To umožnilo (současně se zlepšením aerodynamických tvarů a dalších konstrukčních a technologických zdokonalení) dvakrát zvýšit rychlost letu, více než čtyřikrát únosnost a třikrát délku letu bez doplnění paliva ve vzduchu.

Takové vojenské dopravní letouny, jako C-5A „Galaxy“ jsou schopny přepravovat jakoukoli techniku pozemních vojsk. Výjimku tvoří jen některé velkorozměrné druhy (např. jeřáby, silniční mostní transportéry atd.). Perspektivně, v rámci modernizace dosavadních (prodloužením trupu) a zkonstruování nových letounů bude možné veškerou techniku pozemních vojsk přepravovat vzduchem. Možné varianty vyřízení letounů C-5A:

- dva tanky M-60;
- 16 nákladních automobilů o nosnosti 0,75 t;
- jeden tank M-60 a dva vrtulníky UH-1D „Iroquois“;
- 5 obrněných transportérů M-113, jeden nákladní automobil o nosnosti 2,5 t a jeden o nosnosti 0,75 t;
- 10 raket typu „země-země“ s odpařovacími zařízeními a tahači.

Technika a jiné náklady se nakládají a vykládají jak zepředu, tak i zezadu trupu letounu, dále také s využitím bočních dveří. K tomu se využívá speciální nakládací a vykládací systém.

Výhoda dopravních letounů o velké

únosnosti je zřejmá z tohoto příkladu. Na podzim roku 1973 vojenské dopravní letectvo USA za 33 dnů (13. 10.—14. 11.) přepravilo do Izraele 22 300 t nákladu. Uskutečnilo 566 letů na vzdálenost 11 860 km. Přitom 17 letounů C-141 letělo 421krát, nalétalo 13 620 h a přepravilo přibližně 11 500 t nákladu; 6 letounů C-5A uskutečnilo jen 145 letů, nalétalo 4 880 h a převezlo 10 800 t nákladu. To znamená, že třikrát méně letounů C-5 uskutečnilo třikrát méně letů a přitom v podstatě přepravilo stejný náklad jako 17 letounů typu C-141.

Vojenské dopravní letectvo je považováno za hlavní prostředek zabezpečení strategické mobility pozemních vojsk, a proto mnohé západní státy plánují další zdokonalování parku vojenského dopravního letectva. Např. USA řeší možnost zkonstruování nového, těžšího letounu o celkové váze 500—600 t s užitečným zatížením více než 250 t, který by nahradil dosavadní letoun C-5A. Vezmeme-li v úvahu to, že při konstrukci letounu bude použito nových materiálů, křídla budou laminátová a sníží se váha motorů, potom můžeme očekávat, že tyto letouny dosáhnou nadzvukové rychlosti.

Letouny civilního letectva mohou být použity ke strategické přepravě vojsk podle rozhodnutí nejvyšších politických orgánů státu. Tyto letouny mají vysokou únosnost a rychlost, jejich osádky mají většinou nejvyšší kvalifikaci, s výjimkou praxe letů v malých výškách (30—50 m). Proto podmínky přechodu civilních pilotů z mírového na válečný stav budou velmi jednoduché. Jinak je to s letouny.

Nákladní letouny civilního letectva většinou vyžadují letiště 1. třídy, nemají dveře pro nakládání, i když jsou přizpůsobeny k přepravě značného množství konkrétních určitých rozměrů. K tomu, aby bylo možné využít pro přepravu vojenských nákladů o velkých rozměrech je zapotřebí prodloužit trup. To vyžaduje značné prostředky a dlouhou dobu, tzn. že tato opatření musí být udělena jen předem. Zejména proto návrh vojenského rozpočtu USA na nejbližší léta předpokládá modifikaci a zdokonalení 110 letounů Boeing-747 a Dc-10, které patří soukromým leteckým společnostem a tvoří zálohu civilního letectva (v záloze je celkem 156 nákladních nebo kombinovaných nákladních a osobních letounů a 96 osobních letounů). Uvažujeme-li, že ve složení vojenského dopravního leteckého velitelství USA je 78 letounů C-5A, 275 C-141, a 208 C-130, potom je jasné, že přechod uvedeného množství letounů civilního letectva do Vojenského dopravního leteckého velitelství zvýší jeho možnosti nejméně o 75 %. Na

modernizaci se plánuje vyčlenit asi 800 milionů dolarů. Firma „Boeing“ v nejbližší době plánuje prodloužením trupu letounů zvýšit počet míst v každém letounu Boeing 747 při mezikontinentálních přepravách na 470 cestujících a později maximálním prodloužením trupu zvýšit počet cestujících na 730 osob (při vnitřních přepravách na 1 000 osob). Prodloužením trupu těžkých civilních letounů USA v celku odpovídá zavedení 80 nových podobných letounů.

Letouny civilního letectva mohou být přizpůsobeny i pro plnění funkcí strategických leteckých stanovišť, pro doplňování leteckých pohonných hmot ve vzduchu, jako průzkumné letouny a nosiče raket.

Vojenské taktické dopravní letectvo, které má vycvičené osádky k doplňování leteckých pohonných hmot ve vzduchu, nebo má k dispozici dostatečné množství mezilehlých letišť, může být rovněž použito i pro strategickou přepravu vojsk. Ve spojitosti s tím je zdůrazňována nutnost centralizace velení této přepravy. Zejména proto útvary taktického vojenského dopravního letectva USA byly podřízeny v roce 1974 strategickému vojenskému dopravnímu leteckému velitelství. Celkem bylo předáno do podřízenosti tohoto velitelství 14 leteckých letek, vyzbrojených středními vojenskými dopravními letouny C-130 „Hercules“.

Ke zvýšení bojové pohotovosti a bojových možností vojsk a letectva bylo v USA vytvořeno speciální velitelství pohotovostních vojsk. Slučuje všechny svazky a útvary pravidelných pozemních vojsk a taktického letectva, které tvoří strategickou zálohu ozbrojených sil USA. Toto velitelství odpovídá za práci a splnění úkolů k zesílení uskupení ozbrojených sil USA v různých prostorech světa.

Strategická záloha pozemních vojsk na kontinentální části USA zahrnuje sedm divizí, jednu samostatnou pěší brigádu a samostatné posilové útvary. Čtyři divize z těchto vojsk (dvě mechanizované a dvě obrněné) jsou předurčeny k přepravě do NSR, kde pro tři divize je ve skladech k dispozici těžká výzbroj a bojová technika. Podle plánů mají být dvě mechanizované divize přepraveny do pěti dnů od zahájení mobilizace, jedna obrněná do deseti dnů a druhá obrněná do třiceti dnů. Zbývající tři divize budou použity na základě rozhodnutí výboru náčelníků štábů.

Ke zvýšení intenzity letounů vojenského dopravního letectva jsou uskutečňována nejvýznamnější organizační opatření. Především je zvyšován počet systematizovaných (tabulkových) osádek na jeden letoun. V rámci velitelství vojenského do-

pravního letectva USA zvýšil se např. počet osádek z 3,25 na 4,0, který zabezpečuje zvýšení doby pobytu letounů ve vzduchu denně z 8–10 hodin na 12 hodin; to odpovídá ekvivalentnímu růstu leteckého parku o 25 %. Kromě toho došlo k 50% zvýšení množství záložních osádek na každý letoun.

Vybavení letounů, leteckých základů a příprava leteckého personálu musí zabezpečovat přepravu vojsk v jakýchkoli meteorologických podmínkách a za jakékoliv viditelnosti. Letouny mají ve výbavě stále dokonalejší a schopné automatizované velení. Ke zvýšení kvalifikace pilotů jsou používány trenážery, které zcela imitují let a podstatně snižují potřebu času na cvičné lety osádek. Letouny civilního letectva jsou zabezpečovány systémem doplňování pohonných hmot ve vzduchu.

Veliká pozornost je věnována zvýšení operativní pohotovosti letounů. Letouny jsou proto vybavovány systémy hlášení poruch (např. na letounech typu C-5A je namontováno asi 800 hlásičů poruch). Všechno to podstatně zkracuje dobu na odstranění poruch.

Doba potřebná k přípravě letounů k opakovanému letu se zmenšuje díky zrychlenému doplnění pohonnými hmotami, nakládání a vykládání. Zavedení takového opatření, jako je snížení podvozku letounu, značně zrychluje práci při nakládání. V průběhu izraelsko-arabské války v říjnu 1973 byly americké letouny C-5A vyloženy za 1,5–2 h, C-141 za 55 minut. Doba mezi lety v perspektivě má být v celku snížena na 15 minut. Přizpůsobení osobních dopravních letounů Boeing 747 pro přepravu válečného materiálu do Izraele trvalo pouze 6 hodin.

Značný význam má stanovení stupně zranitelnosti strategické přepravy vojsk v důsledku působení ozbrojených sil nepřítele a rozpracování opatření bezpečnosti. K tomu se doporučuje široce používat metodiky modelování činnosti stran, která umožňuje určit optimální směry přepravy vojsk, nejvýhodnější a nejbezpečnější letiště pro start a přistání (vzhledem ke vzdálenosti od skladů s těžkými zbraněmi pro pozemní vojska a ke stavu komunikací) a čáry doplnění pohonnými hmotami (mezilehlá letiště). Za hlavní se však považuje určení, v jakých etapách (úsecích), jakými silami, a v jaké době může nepřítel vést úder ke zmaření nebo zdržení přepravy vojsk. Celá činnost v podstatě směřuje ke zjištění slabých míst v jednotlivých etapách přepravy (na letištích určených pro start a přistání, na dráze letu) a rozpracování opatření proti činnosti nepřítele.

Vojska, určená k přepravě vzduchem, je nutné přesunovat utajeně do prostoru letišť, letouny připravovat speciálně prověřenými lidmi a dobu startu oznámit několik minut před nasazením vojsk. Při tom je zakázána jakákoliv intenzifikace telefonických hovorů. Mezilehlá letiště musí být určena tak, aby byla mimo dosah činnosti letectva nepřítele a spolehlivě chráněna prostředky PVO. Po přistání na těchto letištích vojska neopouštějí letouny. Letouny jsou doplněny pohonnými hmotami v co nejkratší době.

Dráha a výška letu jsou určovány podle možnosti mimo dosah prostředků pozorování nepřítele.

Letiště určená pro přistání jsou považována za nejvíce zranitelné objekty v celé organizaci přepravy vojsk vzduchem. Požadavky na ně kladené jsou velmi rozporné. Na jedné straně nesmí být tato letiště ve značné vzdálenosti od čáry dotyku (státní hranice), ale utajena před nepřítelem. Na druhé straně je důležité, aby letiště byla v blízkosti skladů s těžkou výzbrojí, mimo dosah stíhacího letectva nepřítele (v malých výškách), zabezpečovala přistání těžkých dopravních letounů v tempu do 30 sekund za složitých meteorologických podmínek a v noci, dále aby umožňovala v minimální době vystoupit vojskům z letounů a nasednout na vozidla. Z toho vyplývá, že to musí být velká letiště s umělým povrchem startovacích a přistávacích pásů a prvotřídním vybavením. Kromě toho důležitost nákladu a hodnota samotných letounů vyžaduje mít k dispozici značné síly a prostředky PVO k ochraně těchto letišť.

Letiště pro přistání je možné velmi těžko utajit a působení nepřítele proti nim není možné prakticky vyloučit. V souvislosti s tím dopravní letouny budou přistávat většinou v noci a přepravovaná vojska se musí přesunout do rozednění k místům převzetí zbraní. Po přistání se letouny co nejrychleji vykládají a přelétají na týlová letiště. Tam jsou připravovány pro zpáteční let.

Vzhledem k tomu, že přistávání dopravních letounů může trvat několik hodin, je toto období považováno za jedno z nejnebezpečnějších. Celou tuto dobu intenzivně pracuje vybavení letišť, zabezpečuje bezpečnost přistávání letounů s vojsky a odlet vyložených letounů. Z toho vyplývá požadavek, aby přepadové stíhací letouny byly v tomto období neustále ve vzduchu v prostorech střehu.

Vzhledem k možnosti vyřazení startovacích a přistávacích pásů známých stálých letišť jsou soudobé těžké vojenské dopravní letouny přizpůsobovány pro lety z nepřipravených ploch, a to snížením tlaku v pneumatické soustavě podvozků.

K dezorientaci průzkumu nepřítele mohou být organizovány klamné směry přepravy vojsk vzduchem. Toho může být dosaženo intenzifikací rádiového provozu na určitých směrech, vysíláním předstutných sledů, přistáváním omezeného množství vojenských dopravních letounů a zesílením střehu stíhacího letectva na klamných mezilehlých letištích.

Při aktivních protipatřeních nepřítele jsou určovány k přeletu vzdálené trasy a letouny s vojsky přistávají na letištích, která jsou mimo dosah taktického letectva. To ovšem prodlužuje cestu pozemních vojsk ke skladům s těžkou výzbrojí, zvyšuje pravděpodobnost působení nepřítele proti nim, vyčerpává vojska a celkově snižuje jejich bojeschopnost.

Na základě analýzy zkušeností přepravy vojsk vzduchem v lokálních válkách v jihovýchodní Asii a na Blízkém východě, dále z průběhu různých manévrů a cvičení, vojenští činitelé USA předpokládají, že podmínky vedení soudobých válek vyžadují dříve nevídaná tempa přepravy vojsk a nákladů na velké vzdálenosti. Přitom hlavní úlohu přisuzují dopravnímu letectvu. Úkolem tohoto letectva je organizovat a uskutečňovat strategickou přepravu vzduchem, zejména přepravu živé síly, vojenské techniky a prostředků materiálně technického zabezpečení bojové činnosti na zámořských válčících.



V rámci dalšího rozvoje vojenského dopravního letectva a narůstání jeho bojových možností ministerstvo obrany a veleňí leteckých sil USA rozpracovaly a uskutečňují celou řadu opatření k:

- vývoji a konstrukci perspektivních vojenských dopravních letounů;
- modernizaci dosavadního leteckého parku;
- zvyšování zálohy vojenského do-

pravního leteckého velitelství, vyčleňované z počtů civilních leteckých společností;

— širokému zavádění doplňování vojenských dopravních letounů pohonnými hmotami ve vzduchu;

— zdokonalování organizace útvarů, svazků, svazů a rovněž orgánů velení;

— zvyšování úrovně letecké přípravy osádek.

Tím, že vytvářejí nové, zdokonalují dosavadní vojenské dopravní letouny a zesilují zálohy, vojenské řídicí orgány USA předpokládají, že v průběhu nejbližších let se možnosti vojenského dopravního letectvého velitelství zvýší minimálně dvojnásobně. Ke zvýšení bojové pohotovosti zúčastňují se útvary a jednotky vojenského dopravního letectva všech větších cvičení národní armády a manévry spojených ozbrojených sil NATO. Např. v průběhu jednoho cvičení v roce 1975 Velitelství pohotovostních vojsk vojenské dopravní letouny přepravily 10 900 osob a 15 246 t nákladu.

Doplňování vojenských dopravních letounů ve vzduchu značně prodlužuje dobu letu a přispívá k nejúčinnějšímu využití únosnosti letounů. Kromě toho snižuje závislost vzdušné přepravy na mezilehlých letištích, zmenšuje spotřebu pohonných hmot na letištích určených k vykládání a urychluje dopravu nákladů do určených prostorů.

Opatření v rámci centralizace velení přepravám vzduchem, podle amerických názorů, zabezpečují možnost účinnějšího využití různých typů letounů při přepravě živé síly a techniky z kontinentu do prostorů bojové činnosti na zámořských válečných frontách. Značnou pozornost odborníci věnují dalšímu zdokonalování orgánů velení vojenského dopravního letectva, organizaci spolehlivého a nepřetržitého spojení, automatizaci všech procesů spojených s propočty a volbou optimálních variant využití sil a prostředků vojenského dopravního letectva.

Vojenští specialisté USA rovněž soudí, že není možné rozvíjet strategické vzdušné přepravy vzduchem bez přihlédnutí ke zranitelnosti, která zvláště narůstá v době přibližování vojenských dopravních letounů k prostoru bojové činnosti. Podle jejich názoru vyžadují tyto otázky další hluboké rozpracování a přijetí opatření, která by zabezpečovala potřebné přepravy vojsk a materiálu vzduchem.

(Upraveno ze sovětského tisku)