

z kapitalistických armád

Podplukovník Miroslav Weiner, prom. ped.

NÁZORY NA VYBOJOVÁNÍ NADVLÁDY VE VZDUCHU

Názory velitelství ozbrojených sil USA a ostatních členských států paktu NATO k vybojování a udržení nadvlády ve vzduchu vždy byly a ukazují, že i nadále budou nevyhnutelnou podmínkou úspěšného vedení bojové činnosti. Nehledě na to, že její dosažení je spojeno se značnými potížemi. Za základní způsob řešení tohoto úkolu je považováno zničení letectva protistojící strany na letištích a ve vzduchu.

Na stránkách západního tisku se o těchto otázkách vedou široké diskuse. Polemiku na tuto problematiku vedou nejvyšší vojenská velitelé a odborníci vojenskovědeckých ústavů, kteří zveřejňují práce jednotlivých ústavů států paktu NATO, ve kterých je zdůrazňována složitost a protichůdnost tohoto problému. Při rozborech vlivu nejrůznějších faktorů na způsoby boje za vybojování nadvlády ve vzduchu a při výběru nejúčinnějšího z nich se téměř všichni vojenská experti přidržují především zkušeností z minulosti. Zdůrazňují, že boj za nadvládu ve vzduchu byl veden na všech frontách a válkách druhé světové války, avšak podíl použitých způsobů boje na dosažených výsledcích nebyl vždy stejný. V prvních operacích války hitlerovské letectvo uskutečňovalo překvapivé hromadné úderý na letiště států, které se staly cílem agrese tak, aby letouny nemohly odstartovat a vyhnout se zničení, popřípadě poškození. Podobným způsobem zahájilo válku japonské letectvo proti USA a Velké Británii v Tichém oceánu. Později, v průběhu války, kdy letectvo válečných stran bylo ve vyšším stupni bojové pohotovosti, se dostaly do popředí vzdušné boje. Velitelství stíhacího letectva USA a Velké Británie podle prohlášení amerických vojenských historiků, se vždy snažila o dosažení početní nadvlády (převahy) nad nepřítelem. Jejich letouny byly udržovány v bojové pohotovosti ve vzduchu ve velkých skupinách (30 až 40 letounů) a dlouho vyčkávaly na příznivý okamžik k zahájení boje. Tato „opatrná“ taktika přirozeně nepřispívala k vysoké výslednosti vzdušných bojů.

Vzhledem k tomu, že neexistovalo přímé nebezpečí napadení životně důležitých objektů USA a Velké Británie, tak velitelství letectva zvýšilo počet úderů na letiště nepřítele. Cílem pro anglické a americké strategické a taktické letectvo byla především německá letiště, letecké

a zpracovatelské ropné závody a ostatní průmyslové podniky, které zabezpečovaly bojeschopnost německého vojenského letectva.

Po skončení války, se zahájením jaderné éry, se zásadním způsobem změnily názory na způsoby dosažení nadvlády ve vzduchu. Pomocí raketových a jaderných zbraní je možné během několika minut provést nejničivější údery na nejvzdálenější letiště a způsobit letectvu takové ztráty, které mohou okamžitě a náhle změnit poměr sil válčících stran. V souvislosti s tím mnozí zahraniční odborníci uvažují o tom, že boj o nadvládu ve vzduchu je možno provést bez aktivní účasti stíhacího letectva. V té době koncepce bojového využití amerického vojenského letectva počítala s tím, že budou vést údery na letiště a ničit především na nich rozmístěné letouny – nosiče a sklady jaderných zbraní. V té době se předpokládalo pouze omezené použití stíhacího letectva, a to zejména k ničení letounů ve vzdušných bojích, které nebyly zničeny na letištích.

Tyto názory převládaly poměrně dlouho a prakticky se prociťovaly v průběhu několika lokálních válek, které byly vedeny pouze za použití konvenčních zbraní. V západním vojenském odborném tisku je možné poměrně podrobně pozorovat, jak se od války k válce měnily názory na místo a obsah vedení bojů o nadvládu ve vzduchu a jak se způsoby boje zdokonaľovaly.

V agresivních válkách, které USA rozpoutaly v Koreji a ve Vietnamu, americké velení se především spolehalo na ničení nepřátelského letectva na letištích. Dařilo se jim ničit většinu letišť na území KLDK. Cíl však nesplnilo, neboť korejské stíhací letouny se přemístily na čínské území a z něj pokračovaly ve vedení aktivní bojové činnosti. Působení na letiště VLR též nebylo vždy účinné vzhledem k důkladnému maskování a rozptýlení letounů. Došlo k tomu proto, že nehlédě na číselnou převahu vojenského letectva USA, nebralo velení letectva USA na zřetel princip ekonomického odčerpávání sil, což je podle názorů vojenských expertů NATO nepřipustné ve válce velkého rozsahu. Z těchto důvodů hlavním způsobem boje o nadvládu ve vzduchu se staly boje ve vzduchu, které byly aktivní a velmi úporné.

Pokud v Koreji tyto boje byly vedeny velkými silami, pak ve Vietnamu, vzhledem k malému počtu stíhacího letectva, které působilo proti agresorovi, nedocházelo na rozhodujících směrech k soustředění úsilí a zasazení do boje velkých skupin stíhacích letounů. Taktikou vietnamských letců bylo uskutečňování rychlých a neočekávaných útoků proti zranitelným americkým letounům. Ve švýcarském časopise „Interavia“ bylo uvedeno, že překvapivé útoky malých sil byly hlavním faktorem zabezpečujícím účinné bojové použití stíhacích letounů VLR. Podstatný význam v systému PVO států měly vedle stíhacích letounů především protiletadlové raketové komplety.

Zcela jinak byl veden boj o nadvládu ve vzduchu v průběhu arabsko-izraelských válek. V roce 1967 se izraelskému letectvu podařilo již na samém počátku války způsobit velké ztráty arabskému letectvu skutečným úderem na letiště. Vzhledem k tomu pak značná část zahraničních vojenských teoretiků dospěla k závěru o rozhodující úloze těchto úderů. Avšak tyto zkušenosti měly jiné, dříve nepředvídatelné následky. Na letištích mnohých států se objevily pevné železobetonové úkryty pro letouny a přistoupilo se k organizaci silné protiletadlové raketové obrany prostorů rozmístění letectva. V důsledku toho se podstatně zvýšila jeho odolnost. Lze to dokumentovat tím, že např. v roce 1973 se již izraelskému letectvu nepodařilo zničit počet letounů arabských států na zemi, jak předpokládalo. Letiště byla silně bráněna protiletadlovými raketovými komplety a letouny byly v odolných úkrytech. Útočící letouny Izraele utrpěly proto tak velké ztráty.

Po těchto zkušenostech se těžiště k vybojování nadvlády ve vzduchu opět soustředilo na vedení vzdušných bojů. Ve srovnání s minulými válkami bylo pro ně charakteristické široké použití klamných manévřů a demonstrační činnosti, rozptýlení bojových sestav a zesílení taktické součinnosti letkami. Např. ve válce v Libanonu v roce 1982, kdy izraelské vojenské letectvo bylo doplňováno modernizovanými letouny F-15 a F-16 americké výroby, taktika stíhacího letectva dosáhla dalšího rozvoje. Velení stíhacím letounům se uskutečňovalo ze vzdušných velitelských stanovišť, jejichž úlohu převzaly letouny dálkového radiolokačního průzkumu a řízení E-2S Hawkeye. Ty udávaly cíle a změny v udávání cílů, zabezpečovaly

narůstání úsilí stíhacích letounů ve vzdušných bojích a poskytovaly pomoc pilotům při obnově bojové sestavy v průběhu boje. Ve prospěch stíhacích letounů též působily letouny REB.

Na základě důkladného zhodnocení průběhu vzdušných bojů v lokálních válkách a porovnáváním jejich výsledků s údery prováděnými na letiště dospěli někteří západní specialisté k závěru, že v soudobých podmínkách je letectvo nejzranitelnější přece jen na zemi. Vysvětlovali to tím, že se podstatně zvýšila síla stíhacích letounů, které jsou vybaveny novými systémy vysoce přesných zbraní. Současné letouny se rozmísťují pouze na omezenou plochu letišť a nemohou se obejít bez dlouhých zpevněných startovacích a přistávacích ploch, které jsou dobře viditelné ze vzduchu a doba potřebná k jejich obnově po úderech je velmi zdoluhavá. V souvislosti s tím náčelník štábu vojenského letectva USA generál Ch. Gabriel vyslovil přesvědčení, že pouze vyřazením nepřátelských letišť z provozu je možné snížit počet letounových vzletů a udržovat tento ukazatel na požadované nízké úrovni.

Podle názorů jiných odborníků paktu NATO je stále obtížnější překvapit letectvo protivníka na letištích rozmístěných v hloubce jeho území. Zdůrazňují, že v důsledku zvýšení bojové pohotovosti leteckých útvarů a jednotek na jedné straně a dosahu zjištění vzdušného protivníka, především v souvislosti se zasazováním do systému PVO letounů dálkového radiolokačního průzkumu a řízení na straně druhé, je doba startu hlavních sil letectva na letištích souměřitelná a dokonce menší, než je doba letu úderných stíhacích skupin útočící strany na cíl po jejich zjištění. To znamená, že za určitých podmínek letouny protivníka mohou vzlétnout ze svých letišť a vyhnout se úderu na letiště ještě dříve než bude uskutečněn. Zdůrazňují se též obtížnost v zasazování úderů letectvu na zemi vzhledem k tomu, že letouny jsou zpravidla ve spolehlivých úkrytech a účinnost PVO jako celku, především protiletadlového raketového příkrytí letišť, je mnohokrát vyšší. Proniknout touto clonou je stále obtížnější. Navíc ve vzdušných bojích ničí letouny a s nimi dochází ke ztrátám pilotů, což demoralizuje vůli k odporu. Proto je stíhací letectvo povinno vést neustálé úporné vzdušné boje jak nad vlastním územím, tak i nad územím nepřítele. V opačném případě nemůže zabezpečit vybojování a udržení nadvlády ve vzduchu a v důsledku toho ani vytvořit výhodné podmínky pro vlastní letectvo a pozemní vojsko k úspěšnému splnění stanovených úkolů.

Dále je nutné přihlídnout ještě k tomu, jak se uvádí v zahraničním tisku, že většinu letounů bojového použití protivníka je možné v případě vyřazení letišť a betonovou vzletovou a přistávací plochu z provozu rozmístit na polních letištích. Přitom jeho letecký personál nepotřebuje k tomu zvláštní přípravu.

Z toho vyplývá, že existují různé názory, přičemž každý z nich má svoje „pro“ a „proti“. Otázka jak organizovat boj o nadvládu ve vzduchu k dosažení maximálního úspěchu, zůstává nadále otevřenou a dosud v tomto sporu nebylo vyřčeno poslední slovo.

Většina významných vojenských činitelů států paktu NATO, vzhledem k protichůdnosti tohoto problému soudí, že není možné stanovit jednoznačný přístup k jeho řešení. Výběr způsobu vedení boje o nadvládu ve vzduchu ovlivňuje mnoho faktorů. Je nutné mezi ně zahrnout rozmístění, složení a možnosti letectva k dosažení faktoru překvapení, vyvedení letectva z pod úderu, poměr sil stran apod. Proto, podle jejich názorů, podíl úderů na letištích a vedení vzdušných bojů v různých podmínkách a etapách bojové činnosti může být v poměrně širokém rozsahu měněn. Vycházejí z toho, že vazby a vzájemná podmíněnost těchto způsobů a místa velení letectvu a PVO vytvářejí vhodné podmínky pro činnost stíhacích letounů nad územím protivníka a k dosažení převahy sil, ale na druhé straně má vedení vzdušných bojů přímý vliv na výsledky úderů na letiště vzhledem k tomu, že úderné letectvo může působit v podmínkách zeslabené protičinnosti protivníka.

Avšak, jak prohlašují západní vojenscí odborníci, v každém případě výběr účinného způsobu vedení boje o nadvládu ve vzduchu je ve značné míře určován stavem PVO protistojících stran. Problém překonání protivzdušné obrany protivníka letectvem je dodnes pokládán za nevyřešený. Součástí tohoto problému je hledání cest, jak proletět vzájemně se překrývajícími prostory účinné působnosti velkého množství vysoce přesných protiletadlových raketových kompletů. Dalším problémem je prolomení silné clony stíhacího letectva, vyzbrojeného raketami „vzduch-vzduch“ a schopného působit ve dne i v noci za jakéhokoliv počasí.

Proto i ta největší početní převaha v letounech na obou stranách není s to zabezpečit úplné

splnění ani jednoho bojového úkolu, pokud nebude umlčen systém PVO protistojící strany. Přitom se zdůrazňuje, že v minulosti tomu tak nebylo. Tehdy bylo ničení pozemních prostředků PVO pro letectvo druhořadým a téměř okrajovým úkolem, neboť neexistoval silný systém protivzdušné obrany.

Další názor západních vojenských odborníků je ten, že při silné PVO je nutné dávat přednost ničení letounů protivníka ve vzduchu. Údery na letiště mají smysl pouze při nedostatečně rozvinutém systému PVO protivníka nebo v případě nezbytné nutnosti. Avšak pak je třeba počítat s poměrně velkými ztrátami.

Nedílnou součástí boje o nadvládu ve vzduchu je radioelektronický boj. V posledních letech NATO a ostatní kapitalistické státy otázkám vedení REB věnují velkou pozornost. V současné době ve všech předpisech a řádech týkajících se bojového použití všech druhů ozbrojených sil, včetně letectva, zaujímají otázky vedení REB jedno z rozhodujících míst.

Na základě analýzy zkušeností lokálních válek, mnoha cvičení a manévru, západní vojenská odborníci prohlašují, že intenzivní rušení pozemních RLS, palubních zaměřovačů stíhacích letounů a prostředků VKV spojení může zcela narušit velení silám a prostředkům PVO protivníka ještě před provedením úderů proti němu v průběhu boje o vybojování nadvlády ve vzduchu a při řešení ostatních úkolů. Soudí, že použití klasických radiolokačních odražečů ztíží identifikaci značek vzdušných cílů na obrazovkách RLS protiletadlových raketových prostředků a běžné šumové rušení může narušit spojení mezi letouny protivníka, vyvolat zmatek v jejich bojových sestavách a ztížit velení z pozemních velitelských stanovišť.

Proto vedle manévru a palby obsahem vzdušného boje musí být i radioelektronické umlčování příslušných palubních a pozemních prostředků. Z toho důvodu se na stíhacích letounech vojenského letectva států NATO a ostatních států instalují vysíláče aktivního rušení, automaty shozu dipolních odražečů, infračervené léčky (zářiče) a ostatní zařízení, včetně zařízení k ochraně proti poruchám vlastních radioelektronických prostředků. Kromě toho moderní stíhací letouny musí být vybaveny protiradiolokačními raketami „vzduch-vzduch“, které by v principu odpovídaly činnosti raket určených k ničení pozemních RLS.

Dále vojenská odborníci paktu NATO vyslovují názor, že vybojování nadvlády ve vzduchu je možno dosáhnout pouze při komplexním použití obou způsobů. Přičemž k dosažení jejich úspěšného splnění je nutné vykonat tyto dva dílčí úkoly: zničit PVO protistojící strany a vést nepřetržitý radioelektronický boj. Toto ustanovení se vztahuje i na vybojování nadvlády ve vzduchu nejen ve strategickém a operačním měřítku, ale i v malých prostorech a v krátké době.

V souladu s těmito názory na všech velkých cvičeních paktu NATO jsou procvičovány otázky ničení letectva protivníka jak na letištích, tak i ve vzduchu. Avšak podle situace a na základě zkušeností jejich provedení nevylučuje možnost upřednostnění úderů na letiště, stejně tak jako vedení vzdušných bojů.

Při vedení úderů na letiště hlavní úsilí útočící strany se soustřeďuje nikoli na ničení letounů v úkrytech, což je spojeno s velkými ztrátami, ale na vyřazení vzletových a přistávacích ploch, pojezděcích drah, míst velení, skladů PHM a ostatních důležitých zařízení. Používané k ničení letišť trhavé a protibetonové pumy se předpokládá nahradit vysoce přesnými zbraněmi – řízenými leteckými bombami a raketami. Přitom zvláštní pozornost odborníci věnují rozvoji kazetové výzbroje pro vzletové a přistávací plochy a střely s plochou dráhou letu, které se mohou používat k ničení různých plošných pozemních cílů, včetně letišť. Např. v NSR byla vyvinuta závěsná bombová kazeta MW-1 a ve Velké Británii JP-223. Před zavěšením na letoun, který je připravován uskutečnit nálet na letiště protivníka, se předpokládá, že zásobník této kazety bude naplněn především protibetonovými leteckými bombami a minami s různým způsobem výbuchu a dobou zpoždění. Podle výpočtů je možné použitím kazetových zbraní způsobit objektům vážné ztráty a též je zaminovat. Budou vážnou překážkou v pohybu na letišti a v uskutečnění obnovovacích prací. Nové prostředky ničení umožní skrytě, překvapivě a rychle ničit vzletové a přistávací plochy a malé objekty na letištích a zkrátí dobu uskutečnění úderů.

Pokud bude mít protistojící strana silnou PVO, kterou se nepodaří zničit a též velmi pevně úkryty pro letouny, rozhodující význam pro ničení letectva budou mít především skupinové