

Plukovník John A. Warden

POJEM LETECKÉ PŘEVAHY

Letecká převaha je nezbytností. Od německého útoku na Polsko v roce 1939 žádná země nezvítězila ve válce proti nepříteli, který měl leteckou převahu, žádná velká ofenzíva neměla úspěch proti protivníkovi, který ovládal vzduch a žádná obrana se neudržela proti nepříteli, který měl leteckou převahu. Naopak, žádný stát neprohrál válku, když si udržel leteckou převahu, a dosažení letecké převahy vždy bylo předehrou vojenského vítězství. Je životně důležité, aby si vrchní velitelé a velitelé na válčišti, jejich letečtí velitelé a velitelé jejich pozemních složek byli vědomi těchto historických zkušeností a v souladu s nimi plánovali.

Mít leteckou převahu znamená dostatečně ovládat vzdušný prostor, aby bylo možno provádět letecké útoky na nepřítele bez vážného odporu a na druhé straně nebyť vystaven vážnému ohrožení nepřátelskými leteckými útoky. V rámci kategorie letecké převahy ovšem existují různé varianty.

LETECKÁ NADVLÁDA UMOŽŇUJE OPERACE KDEKOLI

Například, letecká nadvláda znamená schopnost působení letectva bez odporu. Místní letecká převaha poskytuje základní volnost pohybu letectva nad omezenou oblastí po určité časové období. Letecká převaha na válčišti neboli letecká nadvláda znamená, že vlastní letectvo může působit všude po celém válčišti. Letecká rovnováha znamená, že žádná ze stran nezískala dostatečnou kontrolu vzdušného prostoru, aby mohla působit bez velkého ohrožení. Existuje také stav, který můžeme nazvat obrannou leteckou převahou, za níž nepřátelské letectvo nemůže působit nad určitou částí našeho území a naše letectvo (pokud existuje) rovněž není schopno působit proti nepříteli.

Tato situace může nastat, když bude nějaký stát schopen vytvořit dostatečně silný pozemní systém protivzdušné obrany. Až dosud žádný pozemní systém neposkytoval takový stupeň obrany, avšak teoreticky je možný.

Tvrzení, že letecká převaha je nezbytná pro zajištění vítězství nebo pro vyhnutí se porážce, spočívá na teorii a na analýze posledního půlstoletí válek. Teorie samotná tvrdí, že vedení pozemní války nebude pravděpodobně mít úspěch, jestliže budou pozemní síly a jejich zabezpečovací a podpůrné prostředky vystaveny stálým útokům nepřátelského letectva. Teorie je ovšem potvrzována četnými historickými příklady, z nichž některé postačí jako důkaz.

Německo zničilo letectvo Polska v prvních dnech tažení. Od té doby byli Němci schopni používat svoje letectvo k rozvrácení zápolí, k útokům na pozemní vojska a k oslabení obranných postavení protivníka pro další postup pozemních vojsk.

O devět měsíců později Německo postupovalo stejně ve Francii, když jeho letectvo získalo leteckou převahu ve dvou dnech.

Útok na Rusko v červnu 1941 byl klasickým příkladem získání letecké převahy hromadnými ráznými útoky. Němci zhodnotili svou leteckou převahu postupem pozemních vojsk na bezprecedentní vzdálenosti až do poslední možnosti, kdy počasí a neschopnost pokračovat v počátečních leteckých vítězstvích přispěly k zastavení rozsáhlé ofenzívy.

Útok na Rusko následoval po neschopnosti Německa zvítězit v bitvě o Británii a byl také funkcí této neschopnosti dosáhnout letecké převahy, která byla předpokladem pro invazi. Vpád do Ruska byl posledním případem, kdy bylo Německo schopno vytvořit leteckou převahu nad protivníkem. Byla to poslední strategická ofenzíva, kterou bylo Německo schopno uskutečnit před tím, než bylo jeho území zničeno a okupováno.

Na druhé straně, ve druhé světové válce získali západní spojenci leteckou převahu před poslední ofenzívou německého polního maršála Erwina Rommela u Alam Halfa. Rommel postříhel, že "někdo, kdo musí bojovat, i když s nejmodernějšími zbraněmi, proti nepříteli, který úplně ovládá vzduch, bojuje jako divoch proti moderní evropské armádě".

Rommel později pronesl podobnou poznámku o situaci na Sicílii a v Itálii: "Poměr sil na zemi nebyl pro nás nepříznivý. Je to prostě tak, že jejich převaha ve vzduchu a v munici je ohromná, stejně jako tomu bylo v Africe."

Význam letecké převahy byl ještě jasnější za invaze do Normandie. Von Rundstedt, německý velitel ve Francii v době invaze, hlásil: "Spojenecké letectvo paralyzovalo veškerý pohyb ve dne a značně ho ztěžovalo i v noci."

V létě 1944 spojenci ovládli oblohu nad Německem. Na konci války byla vzhledem k neustálému bombardování umožněnému ovládním vzdušného prostoru situace tak špatná, že Němci neměli pohonnou hmotu pro svoje letouny a měli jen tolik benzínu pro tank, aby mohl provést jeden útok.

Je možno namítnout, že druhá světová válka patří do dávné historie, a proto již poučení z ní nejsou použitelná; proto posoudíme několik případů pozdějších válek.

V Koreji generálporučík Nam Il, vedoucí severokorejský představitel na rozhovorech o příměří, v okamžiku sdílnosti poznamenal: "Je to v důsledku vašeho strategického leteckého nerozlišujícího bombardování našeho území a nikoli vašeho taktického leteckého působení v rámci přímé podpory na frontě, že vaše pozemní síly byly schopny sotva a dočasně udržet svoje nynější postavení".

"Nerozlišující bombardování", o němž se zmínil generál Nam, bylo přímým důsledkem letecké převahy až po řeku Yalu.

Izraelci dobře prokázali sílu letecké převahy.

V roce 1967 Izraelci zničili egyptské a syrské letectvo dne 5. června a potom zničili egyptskou armádu na Sinajském poloostrově, kde velení izraelského letectva vytvořilo pro egyptského vojáka nesnesitelné životní podmínky.

O šest let později vítězové z roku 1967 zaplatili strašnou cenu za to, že nezískali leteckou převahu v první fázi války. Teprve po zjištění potřeby zničit nepřátelské raketové systémy, které byly první překážkou k dosažení letecké převahy, byli schopni změnit průběh bitvy a pokračovat k dosažení vítězství ve válce.

Konečně, severní Vietnamci nebyli schopni provést úspěšnou konvenční ofenzívu, dokud bylo v Indočíně umístěno americké letectvo. Teprve po odchodu Američanů byl severní Vietnam schopen zahájit rozhodující pozemní ofenzívu do jižního Vietnamu. V tomto případě jihovietnamské letectvo vyvíjelo malé úsilí a bylo snadno vypuzeno severovietnamskými mobilními pozemními protiletadlovými systémy.

Protože letectvo nehrálo žádnou významnou úlohu pro invazi na žádné straně, výsledný průběh byl takový, jaký by byl býval před zavedením letectva.

LETECKÁ PŘEVAHA JE ROZHODUJÍCÍ PRO ÚSPĚCH

V záležitostech jako je válka, které lze jen přibližně podrobit vědecké analýze a v nichž velmi mnoho závisí na lidském činiteli, je vskutku nemožno ověřovat nějakou hypotézu. Jestliže však tvrdíme, že letecká převaha má pro úspěch rozhodující význam (jak přesvědčivě dokazuje váha historických důkazů), potom je nutno vysvětlit, jak má operační velitel postupovat, aby jí dosáhl.

Jestliže je letecká převaha považována za první cíl, pak je jasné, že všechny operace musejí být - v potřebném rozsahu - podřízeny tomu, aby jí bylo dosaženo. Tento poznatek netvrdí, že žádnou operaci nelze zahájit, dokud není dosaženo letecké převahy. Znamená však, že nesmí být zahájena žádná jiná operace, která by ohrozila primární úkol, nebo která by používala síly, jichž by se mělo použít k dosažení letecké převahy. Stejně jako u většiny jiných záležitostí existuje mnoho výjimek; i když se zdá jasné, že by pravidlo nemělo být respektováno, účelnější je pravidlo respektovat.

Můžeme být v těžké tísní, způsobené například překvapivým útokem, že není k dispozici žádná jiná možnost než zasadit všechno do průlomu v zoufalém úsilí získat určitý čas, nebo zachránit určitý strategicky důležitý objekt.

Izraelci stáli před podobným problémem v roce 1973, když byli překvapeni syrskými a egyptskými útoky.

Egyptský útok nepředstavoval přímé ohrožení, avšak Izraelci považovali syrský útok za velmi nebezpečný. Izraelské vrchní velení zasadilo letectvu proti syrským pozemním vojskům, i když nepřítel měl de facto obrannou leteckou převahu nad vlastními vojsky na předním okraji vytvořenou pozemními protiletadlovými raketovými systémy. I když byla pozemní situace velmi obtížná, Izraelci rychle pochopili, že nemohou pokračovat v používání svého letectva proti syrským tankům bez vlastní letecké převahy. Proto stanovili protiletadlové raketové systémy za cíl nejdůležitější, získali nazpět leteckou převahu a potom přenesli veškerou sílu svého letectva do útoků proti všem syrským ofenzívním prvkům.

I když mohou existovat výjimky, nesmějí být základem plánování. Za normálních okolností je letecká převaha prvním a nejnaléhavějším úkolem. Normálně si myslíme, že letecké převahy bude dosaženo kombinací letectva a pozemních protiletadlových raket a kanónů. Ovšemže tyto dva prvky běžně hrají klíčovou úlohu, avšak vůbec ne úlohu jedinou. Pozemní vojska a námořní povrchové síly mohou přispět a přispívají k plnění úkoly dosažení letecké převahy. Jejich přínos může být dokonce ještě větší, jestliže jsou záměrně integrovány do úsilí o dosažení letecké převahy.

Hitler ve své směrnicí č. 6 "Vedení války" ze dne 6. října 1939 uvedl, že německé letectvo nemůže útočit na Anglii z Německa vzhledem k doletu a nákladům na pohonnou hmotu. Na druhé straně Hitler poznamenal, že jestliže Německo okupuje Nizozemí, "bezpochyby německé letectvo zasadí Velké Británii smrtelný úder". Dále považoval zničení britských a francouzských pozemních sil za "hlavní cíl, jehož dosažení vytvoří vhodné podmínky pro pozdější a úspěšné použití německého letectva proti Velké Británii".

Takto zmocnění se území pro získání leteckých základen (a jejich nepříteli) se stalo základním cílem a ovlivnilo plánování, které vyústilo do útoku proti Francii.

V mnohem menším měřítku Britové provedli údernou jednotkou (commandos) útok na malou německou bombardovací jednotku na ostrově Kréta, která zničila velký počet lodí.

Námořní síly zaměnily tradiční úlohy při více příležitostech.

Za arabsko-izraelské války v roce 1973 izraelské dělové čluny zaútočily na egyptské pozemní protiletadlové raketové systémy na egyptském levém křídle, aby vytvořily koridor pro průlet izraelského letectva.

Názor, že letecká převaha musí být vybojována samotným letectvem, vážně omezuje všechny velitele v jejich úsilí o vítězství. Dosažení letecké převahy není jednoduché ani v koncepci ani v provedení.

Pro zahájení procesu je nutno vědět, že mohou být k dispozici rozmanité okolnosti, za nichž se bitva zahajuje, a před bitvou je nutno pochopit svou vlastní situaci. Jinak je možné, že budeme bojovat v dobře plánované bitvě za špatných okolností. A bojovat nesprávným způsobem v nesprávném čase by mohlo být zhoubné.

Tři níže uvedené činitele mohou od základu ovlivňovat úsilí o nadvládu ve vzduchu: materiál, personál a sestava.

● **Materiál** zahrnuje letadla, pozemní protiletadlové zbraně, jejich výrobní zařízení, jakož i zásoby potřebné k jejich zabezpečení. Zahrnuje také infrastrukturu potřebnou k jejich přímému technickému zabezpečení.

● **Personál** znamená především vysoce vycvičené lidi, kteří obsluhují bojové systémy, kteří k tomu mají zvláštní schopnosti a kteří potřebují rozsáhlý výcvik, aby mohli být užiteční v boji. Piloti a jiní členové osádek jsou nejvýraznějšími složkami této kategorie.

● **Sestava** zahrnuje relativní umístění a zranitelnost leteckých základen, raketových postavení, pozemní bojové linie a infrastruktury.

Všechny tyto činitele ve svém souhrnu určují rámec bitvy a možnosti, které jsou k dispozici k jejímu vedení.

Tyto tři činitele mohou vytvářet nekonečné množství kombinací, takže by byla analýza bezcenná, pokud nejsou záměrně zjednodušeny a vyjádřeny v pojmech srozumitelných velitelů a štábu, kteří s nimi musejí pracovat.

PĚT PŘÍPADŮ VÁLKY

Pro zjednodušení analýzy letecké situace a pro vytvoření rámce pro plánování můžeme rozdělit většinu válek do pěti případů, které jsou definovány vztahem mezi leteckými silami proti sobě stojících stran.

V prvním případě, **případ I**, mají obě strany možnost a vůli provádět údery na základny druhé strany. Tento případ odpovídal situaci v Pacifiku v první části druhé světové války, když japonské i spojenecké síly mohly uskutečňovat a prováděly údery za liniemi protivníka.

Druhý případ, **případ II**, nastává, když jedna strana je schopna provádět údery na svého protivníka kdekoli, zatímco protivník nemůže dělat o mnoho více, než dosáhnout frontu. Případ II je typický pro alianci Spojených států amerických a Velké Británie proti Německu po roce 1943. Od tohoto okamžiku bylo spojenecké letectvo schopno útočit na Německo bez obav z vojensky významné odvety ze strany Německa. Případ II také naznačuje, že válka zahrnuje fáze. Válka, která začala za určité letecké situace, nemusí skončit při převládání téže situace. Rozdělení války do fází bude vysvětleno v následujících pokračováních.

Případ III je opakem případu II a je nebezpečnou situací. Zde je jedna strana zranitelná útokem, avšak není schopna dosáhnout nepřítel. To je situace, v níž se Británie nacházela během bitvy o Británii. Nedomnívala se, že má schopnost udeřit na letiště německého letectva ve Francii, takže německé základny byly během dvou měsíců bitvy prakticky bezpečné.

Čtvrtý případ, **případ IV**, popisuje situaci, v níž žádná strana nemůže působit proti týlovým prostorům a leteckým základnám nepřítel a v níž je proto působení letectva omezeno na frontu. Případ IV je nejlépe ilustrován korejskou válkou, v níž si Spojené státy americké uložily politická omezení, která zakazovala operace proti čínským letištím a infrastruktuře severně od řeky Yalu. Na druhé straně byli komunisté neschopni účinně útočit na americká letiště.

Poslední případ, případ V, může nastat při vzájemně dohodnutých politických omezeních, protože žádná ze stran nemá letectvo. Například, spojenci dvou supermocností se mohou střetnout na místě, kam žádná ze supervelmocí nevyšle bojové letouny. Je jasné, že kterákoli ze stran může změnit pravidla; pak by bylo pro účastníky účelné, aby tuto možnost předpokládali. Podobně, válka mezi dvěma chudými zeměmi nemusí zahrnovat žádnou významnou leteckou činnost. Ovšem i zde by měli být velitelé na obou stranách tak rozumní, aby uvažovali, co by se stalo, kdyby se letectvo objevilo.

Tabulka 1 shrnuje pět výše vysvětlených případů. Následující hlavy podrobně vysvětlí každý z nich.

Případy letecké převahy

Tabulka 1

Případ	Letiště a týlové prostory strany modré x/	Bojové linie xx/	Letiště a týlové prostory strany červené
I.	Zranitelné.	Dosažitelné	Zranitelné.
II.	Bezpečné. xxx/	Dosažitelné. xxxx/	Zranitelné.
III.	Zranitelné.	Dosažitelné.	Bezpečné.
IV.	Bezpečné. Dosažitelné.	Bezpečné.	
V.	Bezpečné.	Nedosažitelné	Bezpečné.

X/ Letiště strany modré i strany červené zahrnují zabezpečovací infrastrukturu jako energetické zdroje, palivo a prostředky pro velení a řízení.
 XX/ Normálně pozemní fronta, ale může to být i hranice.
 XXX/ Bezpečné znamená, že letiště nebudou pravděpodobně zasažena, protože nepřítel není schopen na ně provést úder, nebo se rozhodl údery neprovádět, nebo jsou chráněna politickými omezeními.
 XXXX/ Když se případ II blíží ke svému logickému závěru, červená strana bude pravděpodobně neschopna dosáhnout vůbec bojové linie.

Pět zde vysvětlených případů poskytuje přehled o situaci převládající na počátku tažení nebo fáze. Velitel nebo plánovač takový přehled potřebují. Avšak v této souvislosti musí velitel nebo plánovač pochopit, že variace počtů personálu a materiálu budou značně ovlivňovat plánování. **Tabulka 2.** obsahuje jednoduchý přehled některých možných vztahů mezi materiálem a vycvičeným personálem.

	Vyčvičený personál x/	Materiál xx/
A	Omezen. xxx/	Omezen.
B	Omezen.	Neomezen.
C	Neomezen.	Omezen.
D	Neomezen. xxxx/	Neomezen. xxxx/

x/ Vyčvičený personál zahrnuje osoby, jejichž výcvik je dlouhý a náročný a které nemohou být po vyřazení rychle nahrazeny (piloti, jiní členové letových osádek a technici).

xx/ Materiál zahrnuje letadla, rakety, výrobní zařízení a prostředky technického zabezpečení.

xxx/ Omezen a neomezen se vztahují k bojovníkům,

xxxx/ Musí se hodnotit podle času. To znamená, že personál a materiál mohou být bez doplnků na počátku nepřátelství, avšak mohou být neomezené buď po mobilizaci, nebo po přemístění mezi válčišti, nebo po poskytnutí pomoci zvenčí..

Proměnné letecké převahy budou vysvětleny v další části. Avšak podobně jako u případů letecké převahy může stručný přehled historických příkladů napomoci ujasnit důležitost těchto proměnných.

Ilustrací situace, kdy obě strany měly omezený personál i materiál, jsou arabsko-izraelské války, kdy existence nebo neexistence zásob zvenčí ovlivňovala strategii obou stran a určitými způsoby zdůrazňovala důležitost vzájemných omezení.

Britové během bitvy o Británii jsou dobrým příkladem druhé situace. Britská výroba letounů značně překračovala výrobu německou a také snadno nahrazovala ztráty. Avšak Královské letectvo mělo na počátku konfliktu nízké stavy pilotů a výcvik nových pilotů nevyrovnával ztráty v době vyvrcholení bitvy.

Situace by se byla mohla stát neudržitelnou, kdyby bitva neprobíhala nad Británií, kde piloti, kteří vyskočili ze sestřelených stíhacích letounů, byli často schopni létat znovu, v některých případech dokonce ještě téhož dne.

Spojené státy v osmdesátých létech představovaly třetí situaci s neomezeným počtem pilotů a omezenými počty letounů. Zatímco Spojené státy měly velké "zásoby" pilotů, kteří vykonávali službu ve Vietnamu a kteří mohli být rychle přecvičeni, existoval velmi omezený počet letounů a neexistoval žádný způsob, jak dosáhnout vojensky významného zvýšení výroby.

Situace, v níž má jedna strana relativně neomezený materiál, je ilustrována situací Rusů ve druhé světové válce, ačkoli tomu Němci určitě nevěřili nebo to nevěděli, dokud válka s Ruskem netrvala dva roky. Rusové ztratili přibližně 2000 letadel prvního dne války, přibližně třetinu celého svého letectva a přibližně stejný počet, jaký měli Němci na celé východní frontě. Ruské ztráty byly i nadále bezpre-

cedentně vysoké, dokud nepřišlo v říjnu nepříznivé počasí. Avšak v polovině roku 1944 měli Rusové oproti Němcům výhodu 6 ku 1 a zdálo se, že nemají žádný problém s doplňováním své rozsáhlé armády personálem.

Dosahnout letecké převahy znamená určitým způsobem vyřadit nepřátelské síly, které mohou bránit leteckým operacím. Jak bylo výše uvedeno, k dosažení letecké převahy je možno použít leteckých, námořních anebo pozemních sil. Všeobecně mohou dvě kategorie systémů bránit leteckým operacím, to znamená blokovat dosažení letecké převahy. Těmito systémy jsou letadla a pozemní zbraně. Pro zabezpečení těchto zbraňových systémů slouží zjišťovací systémy (jako radiolokátory) a systémy pro elektronická protipatření, které ruší anebo klamou elektronické systémy protivníka.

Tyto systémy mají přímý vztah k boji.

INFRASTRUKTURA JE DŮLEŽITÁ

Infrastruktura, která tyto bojové systémy zabezpečuje, nemá přímý vztah k boji, je však přesto pro boj velmi důležitá. Infrastruktura sahá od munice a pohonné hmoty pro letadla až po naftové rafinérie a laboratoře, kde vědci pracují na protipatřeních proti nejnovějšímu elektronickému ohrožení. V závislosti na situaci může být letecké převahy dosaženo vyřazením malé části nepřátelské infrastruktury. V jiných případech může být nutný všeobecný útok na skutečně všechny části.

Bez ohledu na to, co může být potřebné k dosažení letecké převahy, jsou k dispozici různé způsoby, jak ji uskutečnit. Například, můžeme dojít k závěru, že klíčem je vyřazení nepřátelských letadel, avšak tento závěr nutně neznamená, že nepřátelská letadla musejí být přímo zničena. Nepřítel může zřídka létat přes svoje vlastní linie a jeho strana fronty může být chráněna clonou protiletadlových raket. Letět ukvapeně na nepřátelská letiště a letadla, aniž by předem byla zničena nebo umlčena protiletadlová obrana, nebo aniž by byla obletěna, může být v nejlepším případě nákladné a v nejhorším případě zhoubné.

Prostě, ve válce nemusí být přímka nejkratší vzdáleností k cíli.

Ústřední otázkou této hlavy byla rozhodující důležitost letecké převahy. V poslední polovině století letecká převaha znamenala rozdíl mezi vítězstvím a porážkou. Velitelé a jejich štáby musejí ve svém plánování a jednání uvažovat o letecké převaze. Rámec pro analýzu, který byl v této hlavě navržen, usnadňuje pochopit podstatu problému a sestavit vhodný způsob pro dosažení převahy ve vzduchu.

-MW-