

PLÁNOVÁNÍ operačních vzdušných VÝSADKŮ

Využívání vzdušných výsadků jako způsobu zvyšování pohybových možností vojsk nemá dlouhou tradici. Uplatňování tohoto způsobu bojové činnosti a růst jeho významu umožnily teprve letouny jako prostředek přepravy s odpovídajícími vlastnostmi, zejména z hlediska únosnosti, doletu a dále možností jejich hromadného nasazení. Období výroby vhodného dopravního letounu jako podmínky k reálnému plánování vzdušných výsadků spadá do období příprav na 2. světovou válku.

Vlivem soudobých názorů na charakter příští možné války, značně vzrostou požadavky na dopravní a vrtulníkové letectvo. Půjde především o vysazování taktických a operačních výsadků s cílem zabezpečit vysoké tempo a rozmach frontových operací. Vyzbrojení operačních výsadků soudobou technikou umožňuje ukládat jim aktivní bojové úkoly při bojové činnosti výsadku v týlu nepřítele. Do popředí vystupují zejména vzdušné výsadky využívající bezprostředně výsledků 1. hromadného jaderného úderu a především výsledků jeho 1. raketové salvy.

V tomto případě bude operační výsadek vysazen maximálně do hloubky 100 km od státních hranic s hlavním úkolem umožnit překonání důležité překážky v blízkosti státních hranic, zvýšit tempo operace a v krátké době přenést bojovou činnost na území nepřítele. Předpo-

kládaná doba bojové činnosti operačního výsadku do spojení s prvosledovými svazky vlastních vojsk může být v tomto případě 24 — 32 hodin.

Kratší doba bojové činnosti operačního výsadku v týlu nepřítele u takto vysazeného výsadku snižuje oproti výsadku v průběhu operace (kdy délka bojové činnosti je až několik dní) požadavky nejen na bojové vypětí samotného výsadku, ale i na dobu bojové činnosti letectva, raketových vojsk a ostatních druhů vojsk, plnění úkolů v jeho prospěch. Tato činnost bude vyžadovat zejména od letectva vyčlenění značného úsilí, má-li být úspěšně splněn úkol operačního výsadku.

Uvedená doba vysazení má také výhodu z hlediska snížení možných protipatření nepřítele, který nebude pravděpodobně měnit svůj původní zámysl zahájení války na směru vysazení operačního výsadku tím, že by vyjmul některé svazky z útočné sestavy k zasazení proti operačnímu výsadku. To umožní operačnímu výsadku alespoň v prvním období po vysazení výhodněji plnit úkol bez úhrady soustředěného zasazení nepřátelských vojsk.

Další výhodou této doby vysazení operačního výsadku je také předpokládané snížení ztrát výsadku oproti vysazování v průběhu operace. Je tomu tak zejména proto, že dopravní letectvo startuje z odletového letiště ještě před hromadným jaderným úderem vlastním i nepřítelem a

také proto, že let a vlastní vysazení probíhá při narušené PVO nepříteli.

Doba vzletu dopravního letectva k vysazení ještě před zahájením 1. hromadného úderu je vynucena především potřebou doby k přepravě výsadku do prostoru vysazení.

Uvedu příklad:

Vycházím z předpokladu, že podle plánu použití operačního výsadku je dopravní letectvo soustředěno na odletových letištích východního prostoru k vysazení, vzdálených v průměru 250 — 300 km od státních hranic. Tuto vzdálenost umožňují vlastnosti současného typického představitele dopravního letectva, letouny AN-12 překonat za 35 — 40 minut. Vzlet a shromáždění jednotlivých letových sledů do východního bodu trati letu si vyžádá 70 až 80 minut. Spolu s překonáním vzdálenosti od státních hranic do prostoru vysazení si přeprava vyžádá 120 — 130 minut. Operační výsadek, aby mohl využít výsledků jaderných úderů 1. raketové salvy, musí být vysazen do 90 minut po jejím odpálení. Dopravní letectvo musí tedy vzletnout 30 — 40 minut před odpálením 1. raketové salvy.

Předpokládáme-li, že nepřítel skutečně 1. hromadný jaderný úder v krátkém časovém rozpětí s naším hromadným úderem, bude mít operační výsadek značnou výhodu v tom, že nejkritičtější období z hlediska jeho zranitelnosti, tj. právě doba příprav na odletových letištích, bude probíhat ještě mimo aktivní činnost nepříteli. Této výhody nemůžeme ovšem využít v případě, kdy operační výsadek není možné vysadit pro nedostatek letounů nebo z jiných důvodů jedním koloběhem.

Letové sledy operačního výsadku budou prolétávat prostory radiálního zamoření po vlastních jaderných úderech. Z hlediska nutnosti letu skupin dopravního letectva nad územím nepříteli v malých výškách k snížení účinnosti nepřátelské PVO a vzhledem k potřebě usměrnit jaderné úderu k ničení a umlčování prostředků PVO na směru průlomu nepřátelské PVO, kterého využívá dopravní letectvo při volbě trati letu, vystupuje tento nedostatek zvláště do popředí. Na druhé straně při správné volbě doby vysazení do 90 minut po zahájení 1. raketové salvy (tedy mezi 1. a 2. raketovou salvou), je průlet letových sledů reálný.

Jaké jsou výhody a nevýhody vysazování operačního výsadku v dalším průběhu operace?

V dalším průběhu frontové operace bude operační výsadek zpravidla vysazo-

ván D 2 — D 4 do hloubky 150 — 300 km od čáry dotyku s předpokládanou délkou bojové činnosti operačního výsadku až několik dní.

Výhodou této varianty vysazení je, že situace nepříteli a vlastních vojsk bude upřesněna natolik, že velitel fronty může použít operační výsadek na základě zhodnocení současné situace, popř. pozměnit původní rozhodnutí o vysazení zejména z hlediska času a prostoru. Z hlediska složitosti součinnosti přináší s sebou tyto změny zejména časové obtíže při přeplánování vysazení. Na druhé straně ale skutečnost, že operační výsadek může být vysazován na základě znalosti nové situace umožňuje lepší orientaci při plnění úkolu jednak samotnému výsadku, ale také ostatním druhům vojsk plnícím úkoly v jeho prospěch.

Nevýhodou této doby vysazení oproti vysazení v rámci 1. hromadného jaderného úderu je především větší zranitelnost operačního výsadku, vyplývající z nutnosti soustředit výsadek a dopravní letectvo v průběhu bojové činnosti a tím i větší možnost odhalit přípravu výsadku nepřátelským průzkumem, což by s největší pravděpodobností znamenalo úderu do prostoru odletových letišť.

Další nevýhodou je, že plánovaná doba vysazení je jen předpokladem a skutečné vysazení závisí na mnoha okolnostech, především jak plní zámýsl velitele fronty pozemního vojska. Proto doba plánovaná k vysazení může být měněna. To vyžaduje především od letectva a raketového vojska udržovat plánované síly na potřebném stupni pohotovosti ve prospěch operačního výsadku a případná změna doby vysazení, např. na další den, klade značné nároky na pohotovost štábu LA při přeplánování nevyčerpaného úsilí.

Délka bojové činnosti operačního výsadku v týlu nepříteli (až několik dní) daleko více vyčerpává jednotlivé druhy vojsk plnící úkoly v jeho prospěch. To ovlivňuje jejich možnosti v ostatních prostorech bojové činnosti fronty. Např. výsadek v hloubce 150 — 300 km značně zkomplikuje úkoly stíhacího letectva, plnění úkol obrany operačního výsadku střehem ve vzduchu. Stíhací letectvo může vzhledem ke zvětšené vzdálenosti prostorů střehů ve vzduchu oproti 1. variantě, plnit úkol střehu ve vzduchu po kratší dobu. Po tom střeh ve vzduchu v požadované době si vyžádá vyšší bojové úsilí stíhacího letectva.

Rozbor kladů a nedostatků obou případů, tj. časově rozdílného období vysazení operačního výsadku, ukazuje výhodu prvního případu vysazení. Předpokládám

charakter frontových operací si však vyžadá i přes výhody vysazení operačního výsadku v rámci 1. hromadného úderu, plánovat a použít výsadek v různém časovém období.

Operační výsadek můžeme plánovat podle 3 možných variant jeho použití:

a) Operační výsadek vysadit do prostoru na rozhraní mezi dvěma fronty. V tomto případě plánuje jeho použití Hlavní velení (HV). Velitelé obou frontů, do jejichž pásma bude výsadek použit, obdrží jen informaci o uskutečnění výsadku s nařízením úkolů k zabezpečení jeho bojové činnosti;

b) Operační výsadek vysadit v pásmu frontu ke splnění úkolů frontové operace. V tomto případě plánuje jeho použití front podle zámyslu HV;

c) Operační výsadek předat do podřízenosti velitele frontu k 1 — 2 vysazením. V tomto případě plánuje jeho použití štáb frontu podle svého zámyslu. Je-li plánováno použít výsadek na rozhraní dvou vševojskových armád, mohou být k plánování přizváni i velitelé obou armád.

Z těchto variant použití operačního výsadku přicházejí v úvahu varianty b) a c), ve kterých plánuje operační výsadek front. S variantami použití operačního výsadku souvisí i otázka vojenského dopravního letectva. Vojenské dopravní letectvo (VDL) je prostředek hlavního velení a k přepravě operačního výsadku přiděluje HV část dopravního letectva velitele frontu.

K použití operačního výsadku zpracovává štáb frontu na základě směrnic HV plán použití operačního výsadku nejméně ve 2. možných variantách.

Plánování uvnitř frontu předchází zhodnocení situace jako k rozhodnutí velitele frontu. Po rozhodnutí velitele frontu zpracuje štáb plán použití operačního výsadku a jeho jednotlivých variant. K tomu může přizvat velitele VDL-HV, LA, vd, popř. velitele vševojskové armády, v jejímž pásmu má být výsadek vysazen. Pak zpracuje štáb Směrnici velitele frontu k použití operačního výsadku, s jejímž návrhem seznámí velitele frontu hlavní velení (jen v tom případě, plánuje-li front operační výsadek podle zámyslu HV). Směrnicí vydává front veliteli vd, LA, vševojskové A a veliteli skupiny VDL-HV.

Štáby jednotlivých svazů a výsadkové divize zpracovávají podklady k rozhodnutí svých velitelů, po jehož schválení velitelem frontu dochází k součinnosti na stupni frontu za účasti velitele vd, VDL-HV, LA a vševojskové A, v jehož pásmu

bojové činnosti bude operační výsadek vysazen.

Součinnost řídí zpravidla náčelník štábu frontu se zaměřením na rozbor jednotlivých variant vysazení, které mohou být rozvrženy do tří období:

1. OBDOBÍ: „ČINNOST VE VÝCHOZÍM FROSTORU K VYSAZENÍ“

K tomuto období informuje velitel výsadkové divize o

— zaujetí výchozího prostoru s určením pohotovosti vd k naložení a nasednutí. Při používání běžné bojové techniky může být dosazena za 3 — 4 hodiny;

— pohotovosti k vysazení; nejsou-li vyčkávací prostory ve větší vzdálenosti než 8 km od odletových letišť a výsadkové jednotky mohou použít v dostatečné míře vhodné přepravní prostředky, může být dosazena za 3 — 4 hodiny;

— soustředění dopravního letectva na odletových letištích. Z důvodu utajení může být dopravní letectvo soustředěno na odletových letištích co nejkratší dobu, která závisí na:

● vzdálenosti vysazení. Uvažujeme-li vzdálenost rozmístění odletových letišť od státních hranic 250 — 300 km a hloubku vysazení 200 — 250 km od státních hranic, pak tuto vzdálenost 500 — 600 km překonají letouny AN-12 při rychlosti 560 km/h za **54 — 64 min.**

● době trvání vzletu a shromáždění do výchozího bodu tratě — **70 — 80 min.**

● době potřebné k motorovým zkouškám, kontrole a rolování letounů do prostor určených k urychlení vzletu — **30 min.**

● ustrojení a nasednutí osob — **30 min.**

● době potřebné k naložení a upevnění techniky a materiálu **120 — 180 min.**

● potřebě rolovat letouny po přistání do určených prostorů, zpřesnit plán nasednutí a naložení — **40 — 60 min.**

● záloha — **30 min.**

Dopravní letectvo musí tedy začít přistávat na odletových letištích výchozího prostoru k vysazení minimálně 6 — 8 hod. před časem vysazení (ČV).

Z hlediska potřeby letišť vycházíme z možnosti letounu AN-12 a přepravovaného výsadku.

Za předpokladu únosnosti jednoho dopravního pluku s letouny AN-12 260 t a dopravní divize 780 t, celkové váze výsadkového praporu 70 t, výsadkového pluku 450 — 480 t, výsadkové divize 2300 až 2500 t (s jedním palebným průměrem, jednou náplní, třemi denními dávkami a 60 % naplněností počtů automobilní techniky) je hrubá norma potřeby letounů

AN-12 k vysazení výsadkové divize jedním koloběhem — 9 plukovních vzletů (2400 : 260).

K vysazení motostřelecké divize jedním koloběhem (může být vysazována jen přistávacím způsobem) a za předpokladu, že váha praporu je 100 t, pluku 1500 — 1600 t, divize 7000 — 8000 t (bez tanků a se sníženým počtem transportérů), je potřeba 27 — 30 dopravních pluků letounů AN-12.

Při cvičení VLTAVA bylo prověřováno vysazení výsadkové divize, v její sestavě byl začleněn motostřelecký pluk, ve dvou variantách. Zajímavou variantou — i když z hlediska použití operačního výsadku méně pravděpodobnou — bylo vysazení jedné součásti výsadkové divize (msp) vrtulníky Mi-4 a Mi-6 a ostatních součástí letouny AN-12.

Celková potřeba vrtulníků a letounů AN-12 pro tuto variantu vysazení byla: 280 letounů AN-12, 154 vrtulníků Mi-4 a 18 vrtulníků Mi-6.

Z celkové potřeby letounů vyplývá i potřeba letišť. Za předpokladu, že na jedno letiště se zpravidla rozmísťuje jeden pluk dopravního letectva, bude potřeba při vysazování jedním koloběhem:

- k vysazení motostřelecké divize 27 — 30 letišť (vzhledem k velké potřebě letišť bude nutné ve většině případů rozmísťovat na jednom letišti dva dlp, čímž klesne potřeba letišť na 14 — 15);
- odlehčené výsadkové divize 12 až 15 letišť

- při variantě výsadkové divize se začleněným msp a jeho přepravou vrtulníky 12 letišť pro AN-12 a 6 letišť pro vrtulníky. Kromě tohoto počtu letišť počítáme asi s 2 letišti jako zálohou k uhrazení ztrát 10 — 15 % při vysazování dvěma koloběhy. Kromě těchto letišť je nutné zabezpečit ještě do dvou záložních letišť na každou dopravní divizi. To je důležité zejména při vysazování dvěma koloběhy, kdy může být některé odletové letiště zničeno. **K vysazení výsadkové divize dvěma koloběhy je celková potřeba 7 — 9 letišť a do 6 záložních (u vd se začleněným msp 9 — 11 letišť a do 6 záložních).**

Výsadková divize bude ve většině případů vysazována kombinovaným způsobem tj. padákovým a přistávacím. Padákový výsadek potřebuje k vysazení 6 — 9 ploch, výsadkový pluk 2 — 3 plochy, jejichž rozměry musí odpovídat počtu vysazených osob. Letoun AN-12 může vysadit 60 výsadkářů s časovým intervalem 0,3 až 0,4 vt. mezi jednotlivci. Při rychlosti letu AN-12 při vysazování 300 — 320 km/h a

při vysazování výsadkářů dvěma proudy z každého letounu, uletí letoun při vysazování 3 — 4 km. Plocha musí být proto 4 km dlouhá o šířce do 3 km. Vzdálenost jednotlivých středů ploch musí být nejméně 7 km a do hloubky (ve směru letu) 7 — 15 km. Minimální rozměry prostoru vysazení výsadkové divize budou 30 X 40 km.

Vysazení přistávacího sledu si vyžádá minimálně 3 letiště v prostoru vysazení. Letiště přistání se zmocňují padákové sledy, jimž předchází zvláště na obsazená letiště vzdušné jaderné údery, nebo údery letectvem s klasickými prostředky ničení.

Při výšce letu do 1000 m, připadající na střeoevropském válčišti nejčastěji v úvahu, bude dolet (při zátěži letounu 12,5 t) 1200 km. Do doletu je započítán vzlet a přistání na mateřském letišti. Při variantě přistávacího výsadku snižší se dolet o palivo, spotřebované pro vzlet z dobytého letiště; po tomto odečtení bude taktický dolet pro uvedenou variantu zátěže a výšku letu 550 km.

Vzdálenosti odletových letišť od letišť přistání na území protivníka jsou tedy na hranicích možností doletu AN-12 při této nejnepríznivější variantě. Při větší vzdálenosti bylo by nutné snížit zatížení letounu (např. na 9 t), zvětšit výšku letu nebo kombinovat oba způsoby.

Další otázky pro součinnost, spadající do 1. období jsou:

- PVO východního prostoru
- zpravodajské a ženíjní zabezpečení
- organizace spojení
- velení
- týlové zabezpečení a organizace klamné činnosti.

2. OBDOBÍ: „PŘELET A VYSAZENÍ vd“.

O zabezpečení vysazení výsadkové divize informuje velitel skupiny VDL — HV se zaměřením na

a) vzlet a shromáždění dopravního letectva

b) určení trati a profilu letů do prostorů vysazení, a zpět.

Do prostoru vysazení volíme zpravidla dvě tratě letu, vzdálené od sebe 15 až 25 km. Dostatečná vzdálenost mezi tratěmi je nutná zejména při letu za ztížených povětrnostních podmínek. Výšku letu nad územím nepřítel volíme s cílem snížit účinnost nepřátelských prostředků PVO co nejnižší, tj. 100 — 300 m nad terénem. Jednotlivé sledy mohou letět po trati v sestavě za normálních povětrnostních podmínek v „proudu rojí“ se vzdálenostmi mezi roji 600 — 800 m, mezi letkami 1,5

minuty a mezi pluky 3 minuty. Za ztížených povětrnostních podmínek v „proudu jednotlivých letounů“ je vzdálenost mezi jednotlivými letouny 1 — 2 minuty;

c) výšku a způsob vysazení padákového sledu (zpravidla rychlost 300 — 320 km/h, výška vysazování 800 m nad terénem);

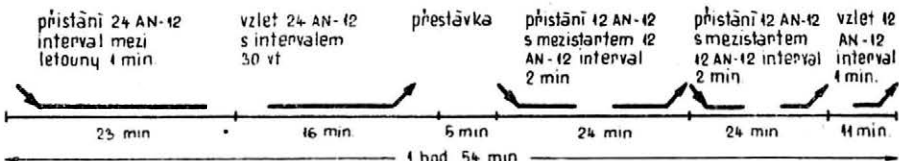
d) letiště přistávacího výsadku (alespoň tři vhodná letiště k přistání letounů AN-12 s plnou zátěží, minimální délkou 1500 a únosností 8 kg/cm²);

e) záložní prostor vysazení;

f) časový interval mezi 1. a 2. koloběhem. Je velmi důležité, aby byl co nejkratší. Za normálních povětrnostních podmínek vysadí jeden dopravní pluk výsadek padákovým způsobem za 5 — 6 minut a za ztížených povětrnostních podmínek za 26 — 52 minut. Přistávací výsadek vzhledem ke své složitosti trvá podstatně déle. Doba potřebná k přistání dvou dopravních pluků na dobytém letišti je podle uvedeného rozpočtu 1 hod. 54 min.

Výhodnější je doplňovat letouny tlakovými plnicí, které při obsahu 20 m³ a výkonu plnicího systému od 1500 do 2400 l za minutu mohou naplnit jeden letoun za 10 minut a dopravní pluk — při použití jen 50 % plnicí (15) — za 20 — 30 min. Doplňování a příprava letounů k opakovanému vzletu, probíhající při nakládání bojové techniky, nebudou mít rozhodující vliv na zkrácení doby k opakovanému vzletu. Nejvíce času si vyžádá naložení bojové techniky a potřebného materiálu (asi 2 hodiny, ustrojení a nasednutí 30 minut, příprava ke vzletu 30 minut). Celkem tedy 3 hodiny za předpokladu, že nebude nutné uskutečnit náhradní variantu naložení pro některé součásti v důvodu vyřazení některého z letišť. (Časová norma platí pro padákový výsadek. Při vysazování přistávacím způsobem, je možné naložit bojovou techniku a materiál během doplňování letounů palivem).

g) bojovou činnost letectva LA ve spojení operačního výsadku.



Výsledný časový interval mezi 1. a 2. koloběhem, vezmeme-li v úvahu začátek vysazování padákového sledu 1. koloběhu, obsahuje

- dobu trvání padákového výsadku **5 — 6 minut**
- interval mezi padákovým a přistávacím sledem, zpravidla **40 minut**
- dobu přistání přistávacího výsadku **114 minut**
- dobu letu zpět **54 — 65 minut**

— opakované doplnění letounů, naložení a nasednutí bude zahrnovat:

Za předpokladu, že letištní prapor bude mít 60 cisteren a letouny v průběhu 1. koloběhu vyčerpají 80 % paliva, zbývá doplnit na opakovaný vzlet jednoho letounu 18 m³ paliva, dopravního pluku 540 m³. Při možnosti doplňovat každý letoun dvěma cisternami s rychlostí výdeje 350 l za 1 min. bude doplnění jednoho letounu vyžadovat 30 minut, dopravního pluku 40 minut. MTZ DVL nebude pravděpodobně možné pověřit LA a A PVOS, ale teritoriální orgány leteckého technického a týlového zabezpečení (letištní správy).

Činnost letectva LA závisí na činnosti VOL-HV, situaci nepřítel v dalším období bojové činnosti operačního výsadku a je zaměřena na

- vzdušný průzkum s důrazem na metodickou průzkumnou činnost nepřítel, který by mohl ovlivnit bojovou činnost operačního výsadku;
- umlčení a ničení prostředků PVO nepřítel na trati a v prostoru vysazení operačního výsadku;
- úder na nepřátelská letiště před průletem jednotlivých koloběhů;
- překrytí prostoru vysazení stíhacím letectvem a stíhání ve vzduchu v určených prostorech předpokládaného přiletu nepřátelského letectva (při vysazování výsadku do hloubky přes 100 km plní stíhací letectvo obranu letových sledů VDL též stíhacím doprovodem);
- ochranu letových sledů a operačního výsadku po vysazení stíhacím stíhacím letectva na letištích;
- zabezpečení průletu letových sledů VDL-HV rušením nepřátelských radiolokačních stanic k navádění nepřátelského stíhacího letectva;

— podporu boje operačního výsadku lovením stíhacího bombardovacího letectva v prostoru vysazení, úderu na přisunované zálohy, ničením raketových, jaderných prostředků a ostatních důležitých objektů nepříteli.

3. OBDOBÍ: „VEDENÍ BOJOVÉ ČINNOSTI“ obsahuje

— činnost úderných prostředků HV, frontu, LA a vševojskové armády ve prospěch operačního výsadku

— stanovení dalších součinností na nižších stupních vševojskové armády — výsadková divize a výsadková divize — dopravní letecké pluky).

4. Po návratu velitelů doplňují štáby své plány bojového použití (v případě vševojskové A) nebo zpracovávají samostatné plány bojové činnosti ve prospěch operačního výsadku (LA, VDL-HV) a plán použití výsadkové divize.

Další součinnost probíhá na stupni vševojskové armády a výsadkové divize se zaměřením na PVO, průzkum, žen. zabezpečení, spojení, velení a týlové zabezpečení. Plní-li vd úkol samostatně, organizuje součinnost s veliteli dopravních divizí velitel vd. Na tomto stupni součinnosti řeší tyto otázky:

— z kterých letišť, do kterého prostoru (na kterou plochu) budou jednotlivé útvary (jednotky) vysazeny;

— vyčkávací prostory, dobu a způsob jejich zaujetí vojsky;

— které útvary (jednotky) budou vysazeny v prvním a v dalších koloběžích, a předpokládáme-li přistávací skupinu, jaké bude její složení;

— dobu na přípravu k vysazení a dobu pohotovosti k uložení techniky a nasednutí osob do letounů;

— způsob velení při přesunu do vyčkávacích prostorů a na letišti, jakož i v průběhu vysazování.

Způsob vysazení uvádí štáb vzdušného výsadku v plánové tabulce vysazení. Její obsah je uveden v předpise Vys-1-1 čl. 27.

Dalším stupněm součinnosti je **taktická součinnost**, kterou organizují velitelé výsadkových útvarů s přímo určenými útvary dopravního letectva. Jejím výsledkem je zpracování plánu naložení a nasednutí. Obsah dokumentu uvádí předpis Vys-1-1 čl. 29.

Rozbor otázek součinnosti ukazuje především na obtížnost řešení otázek plánování operačního výsadku, vyplývající z víceúrovňových součinnostních vztahů. K úspěšné přípravě operačního výsadku musí proběhnout až pět stupňů součinnosti:

1. součinnost uvnitř frontu
2. součinnost na stupni frontu
3. součinnost na stupni vševojskové A a výsadkové divize
4. součinnost na stupni výsadkové divize a velitelů dopravních divizí
5. na stupni výsadkových útvarů a útvarů dopravního letectva.

Z á v ě r

Vysazování vzdušných výsadků různého určení je v soudobých operacích jednou z důležitých podmínek k zabezpečení manévru a vysokých temp útoku. Oproti vzdušným výsadkům v minulosti došlo k podstatnému zlepšení zejména přepravních prostředků a bojové techniky vzdušného výsadku. Únosnost a rychlost dopravních letounů umožňují přepravit výsadková i motostřelecká vojska na velké vzdálenosti v krátkém čase.

Poněvadž můžeme i perspektivně očekávat růst možností dopravního letectva, bude další rozvoj použití operačních vzdušných výsadků záviset na možnostech dopravní letecké techniky, její únosnosti a schopnosti plnit úkoly nad územím nepříteli.

Úspěch vysazování vzdušných výsadků předpokládá chápat tento důležitý úkol nikoli jako izolovanou akci výsadkových vojsk a dopravního letectva, ale jako úkol vyžadující zaměřit úsilí všech druhů vojsk k vytvoření vhodných podmínek k úspěšnému splnění úkolu vzdušného výsadku.