

INTEGRACE VRTULNÍKŮ *do pozemních vojsk*

K reálnému postižení různých tendencí dalšího vývoje našich ozbrojených sil je nezbytné správně analyzovat základní hlediska. Především je to ujasnění úlohy a místa čsl. ozbrojených sil jako prostředku státní moci a zhodnocení konkrétních podmínek i možností plnit naše národní i internacionální úkoly ve středoevropském prostoru. Proto je i integrace vrtulníků do pozemních vojsk v podstatě problémem vývoje našich polních vojsk, jejichž možnosti jsou limitovány lidskými a materiálními zdroji našeho státu. Tato skutečnost doktrinnální povahy vytváří v ČSLA pro integraci vrtulníků do pozemních vojsk odlišné podmínky, než mají jiné státy, především supervelmoci, které jsou hlavními nositeli tohoto vývoje.

Ukazuje se, že rovnováha mezi palbou a pohybem je stále narušována v neprospěch pohybu. Je nejvyšší čas zkoumat a postavit novou organizaci pozemních vojsk, která by vytvořila podmínky k použití vzdušných dopravních prostředků. Řešení vzdušné pohyblivosti pozemních vojsk vyžaduje komplexní pohled. Nelze proto vidět v integraci („spojování různých částí v jednotný celek“, viz Stručný filosofický slovník, nakl. Svoboda 1966, str. 193) vzdušných prostředků do organizace pozemních vojsk pouze vzdušnou přepravu pozemních vojsk. Z hlediska plnění úkolů na bojišti se ukazuje, že vzdušné prostředky k zabezpečení činnosti pozemního vojska se diferencují na čtyři hlavní skupiny:

1. spojení a velení,
2. pozorování a průzkum,
3. přímá bojová činnost,
4. vzdušná doprava.

Dokud bude použití vojskového letectva, tj. letectva začleněného organizačně u vševojskových jednotek, útvarů, svazků a svazů, vázáno na splnění některého z těchto čtyř úkolů na frontové letectvo, do té doby bude **výhoda** vojskového letectva — **neprodlený zásah na bojišti** — **problematická**. Vzdušnou

pohyblivost pozemních vojsk proto chápu jako **integraci** vzdušných prostředků **všech typů** (nenáročných na obsluhu, na startovací a přistávací plochy) do pozemních vojsk.

Nevidím tedy zabezpečení pohyblivosti pozemních vojsk pouze v zavedení dopravních vrtulníků.

U nás je vcelku vžitě poslání vojskového letectva k plnění prvních dvou skupin úkolů. I když „Prozatímní směrnice pro činnost vojskového letectva“ z roku 1967 píše o všech úkolech letek svazků a svazů, může naše vojskové letectvo prakticky plnit pouze úkoly prvních dvou skupin.

Do jaké míry může nebo bude plnit vojskové letectvo úkoly třetí a čtvrté skupiny je předmětem diskuse.

Jedni vidí úlohu vojskového letectva především ve zvýšení pružnosti letecké podpory a zabezpečení bojové činnosti pozemních vojsk. Tento názor zdůvodňují tím, že úderná síla letecké armády z druhé světové války se snížila ve srovnání s dnešní údernou silou o 33 % a tím, že je nutné rychle reagovat na vývoj situace a že pohyblivé cíle na bojišti si vyžadují spojit jejich vyhledávání s bezprostředním ničením. Ani sebelepší systém informování nezabezpečí, že cíl, zjištěný před několika minutami, bude v době napadení palebnými prostředky pozemních vojsk nebo po vyžádání zásahu letectva cestou frontu ještě na původním místě.

Vrtulníky, začleněné do pozemních vojsk a vybavené zbraňovými systémy, mohou mít k zničení zjištěných cílů velkou palebnou hodnotu, např. četa vrtulníků všeobecného určení UH - 1 D v počtu 5—8 kusů:

- 26 kulometů M-60 ráže 7,62 mm,
- 80 neřízených raket 70 mm,
- 275 granátů 40 mm.

Např. skupina čtyř bojových vrtulníků „Huey Cobra“ může vypálit více než 4 tuny střeliva a může se zdržovat po dobu jedné hodiny ve vzdálenosti kolem 100 km od svého letiště nebo odletové plochy. Pro zásahy v trvání dvě a půl hodiny může (podle údajů západního tisku) každý vrtulník „Huey Cobra“ vzít celkem asi 700 kg munice pro kulometry ráže 7,62 mm, pro 40mm granátometry a 70mm rakety.

Efektivnost těchto palebných prostředků ještě vzrůstá vysokou pohyblivostí vrtulníků nad terénem. Vrtulník umožňuje soustředit během několika minut palbu na zjištěný cíl a velmi rychle přenést palbu na jiný cíl, dosti vzdálený od prvního.

Druzí naopak nechtějí, jako např. inspektor západoněmeckého bundeswehru generál MOLL, od vrtulníků žádný bojový úkol, ale zvýšení pohyblivosti pozemních vojsk nad vlastním územím. Jestliže mohl 2. as bundeswehru v roce 1965 přepravit svými organickými vrtulníky 700—800 osob, v roce 1968 to bylo již 1200—1300 osob. Další program ke zvýšení pohyblivosti pozemních vojsk bundeswehru počítá s nákupem 135 (středních) dopravních vrtulníků CH-53 v celkové hodnotě 1,2 miliardy západoněmeckých marek. Vojskové letectvo má NSR doplnit do pěti let.

Pravda bude zřejmě někde uprostřed těchto dvou krajních názorů.

Vzdušný manévr

V článku se zaměřím na použití vojskového letectva především z hlediska čtvrtého úkolu. V naší armádě tento úkol vojskové letectvo neplní, ale plní jej pomocné dopravní vrtulníkové letectvo letecké armády frontu.

Integraci vrtulníků do pozemních vojsk zkoumáme jak z takticko-operačních, tak i z technických hledisek, která jsou neodlučitelnou součástí celého řešení, protože využití vzdušného manévru pro pozemní vojska je dáno především technickými možnostmi vzdušných dopravních prostředků.

Výchozí podmínkou je skutečnost, že vojska, která se dostanou do prostoru bojové činnosti jakoukoli cestou (v našem případě vzdušnou), musí mít zabezpečeny nejzákladnější podmínky k vedení bojové činnosti s velmi silným, především mechanizovaným a pohyblivým protivníkem. Bude-li faktor času stále více ovlivňovat ozbrojený zápas, pak převaha v rychlosti je prvním krokem k úspěchu, protože je účinným prostředkem k odstranění vlastní slabosti, která spočívá v nedostatku sil a prostředků.

Avšak právě tato slabost je hlavním znakem nízké bojové hodnoty vzduchem přepravených vojsk. Stará zásada Napoleona, že: „úderná síla armády je násobkem jejího množství a její pohyblivosti“ dostává se do nového vývojového stádia.

Podíváme-li se na tento požadavek v jeho historickém vývoji, vidíme, že motivy, které vedly k výstavbě výsadkových padákových jednotek i vzdušných přistávacích jednotek dříve, byly jiné, než je tomu dnes nebo ještě výrazněji, než tomu bude zítra.

Za druhé světové války i po ní, se staly výsadkové jednotky pro válku nepostradatelné, protože umožnily nepřátelskou frontu jednoduše **přeskočit**. **Tenkrát** byl důležitý samotný **vzdušný obchvat**.

Dnes, ale jde o jinou — **vysloveně vynucenou** — **potřebu**, a to **zvýšit u pozemních vojsk pohyblivost a rychlost**, jinou cestou než po zemi, kde jsou již další možnosti **podstatného** zvyšování rychlosti vyčerpány.

Jaké vyvstanou při nastupující vzdušné pohyblivosti pozemních mechanizovaných vojsk analogické znaky jako při zavádění motorizace a mechanizace pozemních vojsk?

Podobně jako u motorizovaných jednotek v minulosti, také i zde jsou nejdříve vzdušné prostředky zasazeny **pouze k přepravě** bojových jednotek. Proto jsou jen **jednou** z možností, kterou poskytuje vzdušná pohyblivost, která bezesporu mobilnost zvyšuje. Jakmile ale pozemní bojová jednotka opustí technický prostředek vzdušné přepravy, který mu vytvořil podmínky pro tuto mobilnost, dostane se ihned z nejvyššího na nejnižší stupeň žebříčku pohyblivosti pozemních vojsk, protože bojuje pěšky. Přitom však působí v prostoru činnosti nepřátelských mechanizovaných jednotek, které jsou na nejvyšším stupni jak pohyblivosti, tak i schopnosti využít integrovaných možností palby, pohybu i ochrany.

Proto nenastane u vzduchem přepravených jednotek podstatná progresivní **změna v zásadách jejich bojové činnosti**. Naopak, vzniká regresivní změna v tom, že se tyto jednotky dostanou do mnohem těžší situace, než byly zvyklé bojovat jako jednotky mechanizované.

V plném slova smyslu by tedy měla vzdušná pohyblivost pozemních vojsk znamenat (stejně jako tomu bylo u mechanizovaných jednotek) plnou integraci vzdušných prostředků do bojových svazků pozemních vojsk.

Z prostředku, který dosud pouze zabezpečuje pozemním jednotkám přesun vzduchem, by se mělo stát speciální bojové vozidlo, které by v sobě sjednotilo pohyb, palbu i ochranu.

To je vysloveně optimální řešení, protože technický prostředek by byl v plné míře využit nejen pro přepravu (pohyb), ale i pro boj (ničení). **Zásady bojové činnosti by se musely také podstatně změnit**, aby odpovídaly bojovému prostředku, který budou jednotky využívat. Podle mého názoru, tímto prostředkem nebude vrtulník. Na konci optimálního vývoje by tedy měly být jakési „**plně mechanizované vzdušné jednotky**“.

Tento konečný cíl je však příliš smělou perspektivou. Pokládal jsem však za nutné skutečnost uvést, protože vzdušná pohyblivost pozemních vojsk není ve své podstatě pouze otázkou — **zda padákové nebo přistávací výsadky**, ale mnohem širší.

Je-li nějaká perspektiva příliš vzdálená, musíme zkoumat a volit **přechodová řešení**, která by ke konečnému cíli vedla. Zhodnotíme, co je uskutečnitelné v blízké perspektivě a co ve vzdálenější. Vzdušná pohyblivost by měla sice zvýšit mobilnost pozemních jednotek, ale neměla by vynutit po přepravě vzduchem žádné podstatné změny ve vedení samotné bojové činnosti těchto pozemních vojsk. V žádném případě nemůže dojít ke snížení jejich bojové hodnoty pro pozemní boj.

V tomto **přechodném období** jde o vzdušnou přepravu pozemních vojsk, která se může uskutečnit z letiště na letiště, z letiště do terénu nebo z terénu do terénu.

Přepravu z letiště na letiště řešíme na strategickém a operačně strategickém stupni, protože v operačním nebo taktickém měřítku bude více výjimkou než pravidlem. Je známo a poslední cvičení NATO „REFORGER I“ ukázalo, jaká opatření jsou nutná k tomu, aby vzduchem přepravené pozemní jednotky měly vše co potřebují k pozemní bojové činnosti.

Při vzdušné přepravě **z letiště do terénu** použijeme vzdušné přepravní prostředky, které jsou odkázány na startovací a přistávací dráhy. Pozemní jednotky proto mohou přistát na bojišti **pouze padákem**. Tím zabezpečíme operační pohyblivost, odpadnou dlouhotrvající přesuny po zemi k předpokládanému místu zasazení. Základní podmínkou je ale použití zvlášť vycvičených a vyzbrojených vojáků, nákladných a těžko nahraditelných **padákových výsadků**. V naší armádě se počátkem šedesátých let objevila zjednodušená snaha zvýšit touto cestou operační pohyblivost pozemních vojsk a vytvořily se motostřelecké prapory jako padákové výsadky, které byly pouze „přesazeny“ z obrněných transportérů do letadel a na padáky.

Pro padákové výsadky je zvlášť závažná skutečnost, že po opuštění vzdušného přepravního prostředku klesne pohyblivost výsadkových padákových jednotek na **pohyblivost pěšáka**, tj. ze 300 km/h na 4 km/h. Také jeho **palebná síla podstatně klesne** pod požadovanou bojovou hodnotu pozemních vojsk, protože množství nákladů vysazených padákem zpravidla omezuje nedostatečný nákladní prostor a nedostatečné množství těžké pozemní techniky přizpůsobené pro vysazení padákem. Všeobecně sice nechybí snaha jejich výzbroj a technickou pohyblivost na zemi zlepšit, ale k dosažení výrazného pokroku jsou nutné tak nákladné prostředky, že si je mohou dovolit pouze velmocí. Přitom je otázka, v jakých podmínkách jsou ještě dnes nutné a efektivní **velké padákové** výsadkové operace. Pochopitelně budou jiné pro Sovětský svaz a jiné pro ČSSR.

V koncepci použití našich ozbrojených sil ve středoevropském prostoru se budou padákové výsadkové zásahy omezovat více na úkoly průzkumné, budou působit jako předsunuté odřady přistávacích výsadků apod. Speciální padákové

jednotky musíme proto v **určité míře** zachovat i v naší armádě, aby naše vedení mělo úměrné a přiměřené prostředky k řešení situací, které se mohou v průběhu ozbrojeného zápasu vyskytnout.

Ke vzdušné přepravě pozemních vojsk z **terénu do terénu** jsou v současné době k dispozici pouze vrtulníky. Jejich výhody i nevýhody jsou zřejmé. Všem nevýhodám však vévodí skutečnost, že se stejně jako při vysazení padákem i při vzdušné přepravě vrtulníky snižuje palebná hodnota a pohyblivost pozemních vojsk. Na místo bojové činnosti se tyto jednotky přepravily rychlostí 140 km/h, ale po opuštění vrtulníků jsou z nich pěšáci (4 km/h).

Rozhodující je, zda jsou vůbec možnosti vybavit jednotky tak, aby po vysazení měly **zachovánu svoji pohyblivost a palebnou sílu** k vedení boje s mechanizovanými a tankovými jednotkami nepřítele.

Ani zde nechci hledat univerzálně platné pravidlo. Strategické koncepty použití ozbrojených sil i vynaložení prostředků na ně se projevuje jinak v SSSR a USA než v ČSSR. Přitom nemám na mysli využití těchto vzdušných přepravních prostředků převážně v útočné operaci, jako tomu bylo dosud. Zvláště v obraně se k rychlým akcím proti pronikajícím tankovým a mechanizovaným svazkům nepřítele uplatní rychle reagující vysoce pohyblivé vzdušné přistávací jednotky, PTZ, POZ, které jsou schopné s úspěchem se střetnout s pronikajícím nepřítelem. V našich podmínkách může mít vzdušný přesun z terénu do terénu plně uplatnění zvláště v teritoriální obraně, kde bude vždy nedostatek sil a prostředků. Rychlým zásahem by se jejich počet prakticky zvětšil.

Plně uspokojivé řešení může dát jen skutečnost, kdy pozemní jednotky budou vrtulníky přepravovat s normálním vybavením bez omezení (zbraně i přepravní prostředky). To by však znamenalo mít pro ně **dvoují vybavení**: jedno, které jim umožní vzdušnou pohyblivost a druhé, které jim umožní pohyblivost po zemi. Tohoto cíle však nedosáhneme v plném rozsahu. Ani supervelmocí nejsou s to tento problém vyřešit.

V naší situaci je proto zcela neracionální svázat vzdušné dopravní prostředky s vyčleněnými jednotkami pro přepravu vzduchem, jak vyžaduje pplk. ing. Ivan Kutín (VM 5/68). Měli bychom však mít u pozemních jednotek takovou bojovou techniku, kterou můžeme bez velkých potíží přepravovat perspektivními vrtulníky. Dokud tomu tak není, měla by se většina pozemních jednotek připravovat pro vzdušnou přepravu i když odlehčeně. Vzhledem k současným omezeným možnostem vzdušných přepravních prostředků budou bojovat po vzdušné přepravě za velmi ztížených podmínek — bez prostředků pohybu a těžké palby.

Podle rychlosti a doletu našich současných vrtulníků mohu usoudit, že jejich nejefektivnější využití je na vzdálenost kolem 50 km. Vrtulník ji může překonat cca za 20–30 minut, zatímco pozemními dopravními prostředky by přesun trval kolem 3 hodin. Na tuto vzdálenost nemusíme vrtulníky doplňovat pohonnými hmotami pro zpětný let.

Při zkoumání efektivnosti použití různých druhů vzdušných přepravních prostředků můžeme vhodně uplatnit exaktní metody. Při vysokých nákladech na vzdušnou přepravu pozemních sil dovolí státní systém takovou vzdušnou přepravu, která bude méně nákladná. Nabízí se zde připomenout výňatek ze stati, kterou napsal M. N. Tuchačevskij v roce 1931 a která byla poprvé uveřejněna až v roce 1962:

„Nový systém výzbroje, který se vyvinul a ještě vyvíjí a který zahrnuje

letectvo, tankové vojsko, rádiové prostředky a chemii, bylo by snad možné označit souhrnným názvem **aeromotochemizace** (podtrženou mnou) ...

Aeromotomechanizace jako systém vyzbrojování není z hospodářského hlediska parazitní jev jako např. „dělostřelecká“ armáda. Protože je standardní a v době míru lze použít týchž strojů, vytváří naopak předpoklady pro jejich hromadné použití ve válce. Tak vzniká situace, že velké množství technicky nedokonalých bojových zbraní má kořeny přímo v národním hospodářství.“ (Vybrané spisy, Naše vojsko 1966, str. 228).

Měli bychom také věnovat pozornost potřebám naší **vnitrostátní letecké dopravy**. Doprava cestujících z vnitřního města na letiště trvá totiž dnes již déle než přelet moderním dopravním letounem mezi městy.

Např. v NSR, jejíž geografické podmínky jsou podobné naší republice, srovnávají efektivnost železniční a letecké přepravy. Ukazuje se, že letecká přeprava na vzdálenost 300—400 km je výhodnější než železniční.

V Americe bylo uloženo ústavu Massachusetts Institute of Technology (MIT) prozkoumat meziměstskou leteckou dopravu v severovýchodním koridoru mezi městy Boston-Washington-N. York. Pro všechny typy vzdušných dopravních prostředků s kolmým startem se uvažovalo s těmito parametry: kapacita 80 míst, dolet 200 mil, průměrné roční využití letounu 3 000 letových hodin. Sítí tratí volili tak, aby každá trať byla kratší než 100 mil a vzhledem k vysoké frekvenci využití prostoru vytyčili i zcela krátké vzdálenosti pod 50 mil.

Na tomto prostoru, který se rozlohou přibližuje ČSSR, se předpokládá mít na koridoru 100 dopravních letounů s kolmým startem (osmdesátimístných). Při kalkulaci se došlo k závěru, že tento meziměstský vzdušný letecký dopravní systém v roce 1980 bude na jedné pětině nákladů dnešního amerického vrtulníkovoého meziměstského přepravního systému a asi na dvojnásobku nákladu na meziměstskou dopravu v roce 1961.

Pro perspektivu rozvoje našeho taktického a takticko-operačního vzdušného pohybového systému bude jistě správné posoudit možnosti této cesty k zabezpečení pozemní armády vzdušnými dopravními prostředky. Protože i jiné státy socialistického tábora mají podobné podmínky (NDR, Polsko, Maďarsko, Bulharsko, Rumunsko, Jugoslávie), byl by jistě efektivní integrovaný vývoj. Vývoj dopravních letounů s kolmým startem pro vojenské účely bude mít (vzhledem ke značným nákladům na vývoj) — smysl pouze tehdy, bude-li mít zvolená koncepce vzdušné přepravy uplatnění i v civilu. Např. vývoj dopravního letounu s kolmým startem **DO 31** (únosnost 5 tun, dolet 500 km, rychlost 500 km/h) stojí NSR celkem 200 miliónů DM včetně tří prototypů.

Při zkoumání vzdušné pohyblivosti pozemních vojsk ČSLA nemůžeme vycházet pouze z potřeb. Proto chci ve zcela zjednodušené formě ukázat výši finančních nákladů nutných ke zvýšení pohyblivosti pozemních vojsk vzduchem.

Přání a možnosti

Efektivnost využití vzdušné dopravní techniky pro zvýšení vzdušné pohyblivosti vojsk je spojena s vyjasněním úlohy ČSLA v možné válce, rozvoje druhů vojsk a v nich rozvoje jednotlivých druhů vojenské techniky. To je spojeno s vyjasněním rozvoje našeho národního hospodářství, včetně ujasnění delimitace výzkumu, vývoje a výroby. Při zabezpečování ČSLA vojenskou technikou

potřebujeme naprosto jasnou perspektivu nejméně na 10—15 let. Proto komplexní vypracování vojenské doktríny ČSSR a závěrů vojenské vědy bude mít vliv na další řešení vzdušné pohyblivosti pozemních vojsk v naší armádě.

Musíme uvést v soulad naše přání s možnostmi. Klademe si otázku: „**Jaké bude nezbytné množství vzdušné přepravní techniky pro vojskové letectvo?**“ Odpověď není snadná.

Je-li menší počet určité bojové techniky, je třeba velmi hospodárně vytvářet organizační podmínky pro její efektivní využití. U vzdušných dopravních prostředků jde také o provoz a údržbu letecké techniky, která je velmi náročná a nákladná.

Prostorové rozmístění divize cca 20×20 km a armády cca 100×100 km vytváří možnosti rychle přesunout vzdušné prostředky podle potřeby a vhodně je centralizovat. Zatím získané zkušenosti nijak **nepotvrzují oprávněnost decentralizace vrtulníkových jednotek až do divize**. Organizaci i dislokaci vojského letectva můžeme přezkoumat z toho důvodu, že již není tak důležité být připraven vždy a všude, ale ve správný čas na správném místě.

Přihlédneme-li jak k mírovým, tak i válečným požadavkům, je vhodné u vojskového letectva detašovat jednotky, které mají kolem 30—50 vzdušných dopravních prostředků. Podle zkušeností představuje u leteckých jednotek veškerý obsluhující personál poměr asi 10—15 osob na jeden letecký přepravní prostředek. Proto není výhodné detašovat letecké jednotky menší než 30 strojů. Usuzuji tak z dopisů letců vrtulníkové jednotky — viz časopis PVO a letectvo č. 5/68 str. 18—19.

Divize má mít ve své organizaci i v péči takový počet vzdušných přepravních prostředků, aby mohla sama přepravit „vzdušný“ předem daný obřad v hodnotě praporu s veškerou nebo aspoň většinou bojové techniky, včetně pozemních pohybových prostředků.

Při rozboru možného použití a organizace vojenského letectva v ČSLA musíme vycházet z reálných předpokladů, které vytvoří podmínky pro rozvoj vzdušné pohyblivosti pozemních vojsk.

Vzdušná dopravní technika vojskového letectva bude v letech 1970—1980 limitována vzdušnými dopravními prostředky Sovětského svazu a našimi vlastními. Možné typy vrtulníků viz tab. 1.

Tabulka 1

Typ	Rychlost (km/h) průměr	Dolet (km) průměr	Únosnost (kg) průměr	Náklad				
				letecké rakety		PTŘS 1. dr. (střel)	počet	
				57 mm	JRRO 130 mm		osob	pozem. dopr. prostř.
HC-4 (lehký)	200	400	600	40	6	4 střely (1 dr.)	5	—
Mi-8 (střední)	200	400	3 000	128	32	36 střel (1 četa)	30	1 GAZ
Mi-6 (těžký)	250	600	12 000	—	—	—	120	1 OT

Dalšími limitujícími činiteli při rozvoji vojenského letectva budou předpokládané počty vzdušné dopravní techniky. Současně musíme přihlížet i k výměně zastaralých typů Mi-1 a Mi-4.

Vrtulník HC-4

Vytváří předpoklad k vhodnému použití nejen jako lehkého pozorovacího, kurýrního a průzkumného vrtulníku, ale současně může vytvářet i vzdušnou odpalovací základnu pro neřízené rakety, v nutném případě i pro přepravu jednoho družstva PTRS. Jinak může mít plné uplatnění v řízení palby dělostřelectva a raket divize.

Pro divizi.

Divize bude zpravidla útočit na dvou taktických směrech od sebe vzdálených 5—10 km. Můžeme kalkulovat s potřebou dvou vrtulníků na každý tento směr. Je tudíž nejnutnější potřeba 4—5 vrtulníků typu HC-4 na divizi.

Pro armádu.

Vrtulníky HC-4 vytváří podmínky nejen pro velení a spojení k jednotlivým divizím a armádním složkám, ale vytváří i vhodné podmínky pro řízení přesunů a organizaci pořádkové i regulační služby.

Počítám s potřebou jednoho vrtulníku na každou divizi. K armádním prostředkům, hlavně k zabezpečení jednotlivých druhů vojsk, počítám kolem 3—5 vrtulníků. K zabezpečení řízení dělostřelectva a raketového vojska armády počítám se 3 vrtulníky. Celkem u armády o 4—5 divizích kolem 10 vrtulníků pro štáb armády a 3 pro velitelství dělostřelectva a raketového vojska.

Vrtulník Mi-8

Tento vrtulník dává předpoklady k využití nejen jako vzdušného dopravního prostředku, ale současně i jako mohutné palebné základny. S možností přepravit 30 osob nebo 1 GAZ vytváří podmínky k přepravě i jiných palebných prostředků, kterých je na stupni divize nedostatek a kterými by měl být pokryt celý prostor divize. Takovými prostředky jsou např. PTRS. Bude-li divize působit na dvou taktických směrech, bude vhodné mít možnost každý směr zesílit aspoň dvěma četami PTRS, které jsou schopny přehradit šířku kolem 2 kilometrů. Tzn., že na každý směr bude mít možnost použít 2—3 vrtulníky Mi-8 = 6 vrtulníků na divizi. Tyto vrtulníky umožňují přepravovat regulační orgány divize a přenést pořádkovou a regulační službu do vzduchu. Při naléhavé potřebě přepravit vojska nad vlastním územím i nad území nepřítele, může těchto 6 vrtulníků vytvořit podmínky pro přepravu asi 180 osob. Jejich celková únosnost je 18 tun materiálu.

U armády bude vhodné mít bojovou letku v hodnotě do 12 vrtulníků Mi-8 pro zesílení divizí těmito výkonnými vrtulníky a tím zvýšení možnosti divizí o 2—3 násobek uvažovaných úkolů pro divizi.

Mi-6

Vysoká kapacita tohoto vrtulníku (12 tun) si vynucuje soustředit je na vyšší svazu. Jeho dolet 600 km vytváří podmínky mít je i u frontu. Vzhledem k tomu, že je zatím jediným vrtulníkem, který může dát vojskům přepa-

veným vzduchem maximální pohyblivost a údernou sílu po zemi (přepravou obrněných transportérů) a tak odstranit podstatný nedostatek při bojové činnosti vzduchem připravených pozemních vojsk, bude vhodné mít je u takového svazu, který bude operativně zabezpečovat vrtulníkové výsadky do divízi. Takovým svazem je armáda.

K zabezpečení dostatečné pohyblivosti motostřeleckého praporu po jeho přepravě vzduchem bude dostačovat 30 obrněných vozidel a jiné těžké techniky. Počítám-li s dvěma koloběhy pro zabezpečení praporu, pak mohu u armády předpokládat dopravní prapor v hodnotě 15 vrtulníků Mi-6. Bude-li tento počet u dvou armád prvního sledu, můžeme těžké dopravní vrtulníky operativně soustředit u jedné armády nebo centralizovat pro potřeby fronty.

Vzhledem k omezenému počtu vrtulníků u jednotlivých pozemních svazků je nejvýhodnější soustředit u armády (nejen pro mírové, ale i pro válečné potřeby) vrtulníkové jednotky určené pro zesílení divízi. Pak musíme zabezpečit veliteli divize dokonalé spojení k jejich vyžádání. Bude-li základna pro „vrtulníkové letectvo“ armády ve vzdálenosti kolem 100 km od prvosledových divízi, mohou být vrtulníkové jednotky během necelé hodiny v prostorech odletových divízních ploch. U divízi by byla základna pro doplnění pohonnými hmotami a pro nejnějnější ošetření.

Nejekonomičtější využití vrtulníků by zabezpečila 12 hodinová služba v prostorech divízi prvního sledu. Na základny by odlétaly vrtulníky střídavě a tak by byla zabezpečena i jejich odborná a kvalifikovaná údržba. Dislokované základny vrtulníků u divízi by tak byly vzdáleny pouze kolem 50 km od vrtulníkové základny.

Další výhodou soustředění vrtulníků u armády je centralizované nasazení vrtulníků v případě naléhavé potřeby armády. Při stoprocentním centralizováním využití vrtulníků armády mohly by přepravit najednou 3200 osob a 15 obrněných transportérů. Divízní vrtulníkové roty by byly organizovány v prapor posilových vrtulníkových divízních rot.

Celkový počet vrtulníků u armády vyžaduje, aby armádní vrtulníková základna byla rozdělena na dvě části. Jednu část by tvořily vrtulníkové jednotky armádní se všemi zabezpečovacími a technickými součástmi a druhou část vrtulníky praporu posilových vrtulníkových divízních rot.

Při finančních rozpočtech nákupu letecké techniky předpokládám, že musíme nakoupit (k zabezpečení provozu) náhradních dílů v hodnotě 40–50 % z celkového nákladu na jeden vrtulník.

Pak bude tato finanční rozvaha

75 HC-4 po 1,	5 mil. Kčs	+	40–50 %	(2 mil.)	=	150 mil. Kčs
95 Mi-8 po 7	„	„		(10 mil.)	950 „	„
30 Mi-6 po 20	„	„		(30 mil.)	900 „	„
						2 000 mil. Kčs

Jestliže chceme v ČSLA zabezpečit novější typy vrtulníků vzdušnou přepravu asi 7 000 vojáků s osobní výzbrojí, nebo 3 000 vojáků a 30 obrněných transportérů, tj. celkový objem jedním koloběhem 680 tun, vyžadovalo by to investovat kolem 2 miliard Kčs. Při této investici bychom dosáhli takového poměru vrtulníků v pozemním vojsku, jaký má **dnes** západoněmecký bundeswehr.

Poměr vrtulníků v pozemních silách armád (podle Military Balance 1967/68 „Institute for Strategie Studies“ a Allgemeine Schweizerische Militärzeitschrift č. 7/68, str. 392—394) — viz tabulka 2.

Tabulka 2

Stát	1	2	3	Legenda
1. USA	7000	1 : 210	100 %	1. Počet vrtulníků v pozemním vojsku. 2. Počet příslušníků pozemního vojska na jeden vrtulník 3. Procento naplnění pozemních vojsk vrtulníky. Naplněnost pozemních vojsk USA beru za 100 %.
2. NSR	493	1 : 630	33 %	
3. Anglie	338	1 : 650	32 %	
4. Francie	390	1 : 850	25 %	
5. SSSR	1500	1 : 1 300	17 %	
6. ČSSR	100	1 : 1 750	12 %	
7. Belgie	39	1 : 1 910	11 %	
8. Španělsko	18	1 : 10 000	2 %	

Při orientaci na vzdušnou pohyblivost v taktickém měřítku potřeba bude větší, než si náš stát může dovolit. Vždyť vyřešit vztah mezi potřebou a možností není snadné ani pro velmoc. **Vzhledem k nákladnosti vzdušné pohyblivosti pozemních vojsk chci proto zvýraznit nejen vazbu na naše mírové hospodářské potřeby, ale i úlohu koaliční dělby práce v rámci Varšavské smlouvy.**

Realizace vzdušné pohyblivosti pozemních vojsk je velmi nákladná. Otázkou je, zda tento důvod je dostatečně silný k tomu, aby negoval výhody manévrovosti takových jednotek? Ve stejném vztahu byl v minulosti i ekonomický rozbor nákladů na přechod armády od koně k autu, od auta k tanku a obrněným transportérům a přesto byly vysoké náklady akceptovány.

V jakém poměru jsou náklady na jednotlivé typy divizí, ukazuje tabulka 3.

Tabulka 3

Typ divize	Náklady na první vybavení	Provozní náklady za pět let	Celkové náklady za pět let
Aeromobilní divize	282	705	987
ROAD — mechanizovaná divize	155	646	801
— pěší divize	111	582	693
— tanková divize	182	681	863
— vzdušná výsadková divize	76	579	655

Jsou v ní uvedeny náklady v miliónech dolarů za situace, kdy jsou divize na území USA (podle Wehr und Wirtschaft, č. 2/66, str. 108).

Je věcí dalšího rozboru, do jaké míry odpovídají zvýšené náklady možností použití a efektivnosti výsledku zasazení takového svazku nebo jednotky

při plnění bojového úkolu. Pro konečné posouzení není samozřejmě platným kritériem **pouze** pochybnost o použití takového svazku. Dnes již nelze najít nejobektivnější odpověď na tuto otázku **pouze** logickou cestou. Při zkoumání vzdušné cesty pro manévr pozemními vojsky budeme používat kromě logických metod i exaktní metody. Vhodnost zavedení nové techniky do armády budeme posuzovat pomocí různých metod, např. statistických, teorie pravděpodobnosti, teorie her apod.

Využití letectva ke zvýšení pohyblivosti pozemních vojsk je věc velmi náročná a nákladná. V každém případě však musíme tento problém neustále sledovat. K realizaci vidím možné tři časově vymezené etapy:

v 1. etapě do roku 1970 řešit okamžitě potřeby vojskového letectva, jejichž řešení však musí vycházet ze závěrů druhé etapy, aby byla zabezpečena návaznost a cílevědomost,

ve 2. etapě do roku 1980 řešit otázky související s obnovením zastaralé vzdušné dopravní techniky, rozšířit základnu vojskového letectva a připravit podmínky pro jeho další rozvoj,

3. etapa po roce 1980, která má vytvářet podmínky k masovému zavádění vzdušné dopravní techniky, což vede k radikálním změnám v principech a zásadách bojové a operační činnosti.

I pro naši armádu se potvrzuje pravidlo: „čím méně finančních prostředků k zavedení bojové techniky do vojsk, tím větší musí být úsilí v teoretickém rozpracování a při praktické aplikaci.“ Stojí za úvahu, zda by nebylo pro nás, jako malý stát, efektivnější „**přeskočit**“ nějakou z vývojových etap vzdušné přepravní techniky, protože lpění na soustavném a úplném zavádění vývojových řad těchto nákladných přepravních prostředků, nemusí být pro náš stát únosné.

Proto musíme při dalším rozpracování integrace letectva do pozemních vojsk hlouběji vycházet z nových sociálně politických souvislostí a technické úrovně soudobého vojenství, což se projevuje:

1. v rostoucím propojení ekonomické, politické a vojenské struktury,
2. v úzkém vztahu cest rozvoje vědeckotechnického pokroku k vojensko-technické základně vojenství a možnému vedení ozbrojeného zápasu,
3. ve vzrůstajícím významu koaličního prvku ve vojenství, který však nevyklučuje určitou desintegraci.