

z kapitalistických armád

POUŽITÍ VOJSKOVÉHO LETECTVA ARMÁD STÁTŮ NATO NA EVROPSKÉM VÁLČIŠTI

Velení ozbrojených sil armád hlavních států Severoatlantického paktu již delší dobu hledá nejpřijatelnější řešení k odstranění zásadního rozporu mezi palebnou silou a mobilností pozemních vojsk. Vzhledem k tomu, že dosavadní klasické pozemní přepravní prostředky nestačí již plnit zvýšené požadavky na pohyblivost, manévrovost a tempo útoku, hlavní pozornost věnuje možnostem využití vzdušného prostoru. Hlavní podstatou navrhovaných a řešených opatření je využití doposud získaných zkušeností v oblasti rozvoje, použití vojenského letectva a jejich uplatnění i když s odlišnými cíli a specifickými podmínkami v oblasti pozemních vojsk. Vojenské letectvo využívá vzdušného prostoru především k vedení vlastní bojové činnosti. Pozemní vojsko má využívat vzdušného prostoru především ke zvýšení manévruschopnosti a z části i k samotné bojové činnosti.

Hlavní otázky využitelnosti vzdušného prostoru ve prospěch pozemních vojsk řeší ozbrojené síly armád Severoatlantického paktu v rámci postupného rozvoje jejich „aeromobility“. Za rozhodující prostředek, který má zabezpečit zvýšení aeromobility pozemních vojsk, považují vojenské letectvo. Na jeho technický rozvoj, organizační výstavbu a řešení problémů bojového použití vynakládají značné finanční částky a úsilí.

Armády hlavních států Severoatlantického paktu řeší aeromobilitu s ohledem na zvýšení bojové účinnosti pozemních vojsk především v podmínkách evropského válčiště. Hlavním zdrojem teoretických i praktických poznatků jsou zkušenosti z bojového použití vojenského letectva a aeromobilních sil americké armády v intervenční válce v Indočíně a jejich aplikace pro podmínky evropského válčiště.

Bojové zkušenosti z použití aeromobilních sil ve válce v Indočíně prokázaly, že při zasazení aeromobilního taktického skupení v síle praporu až brigády nebo celého aeromobilního svazku je třeba respektovat objektivní působení principu koordinované činnosti různých druhů jednotek, útvarů a druhů vojsk. S ohledem na tuto skutečnost, vyžádalo si zvyšování ma-

něvruschopnosti pozemních vojsk cestou vzdušné přepravy s využitím velkokapacitních dopravních vrtulníků nutných opatření i v oblasti rozvoje ostatních druhů vojenského letectva. Nejmarkantnější se toto projevilo v souběžném rozvoji dopravních a ozbrojených vrtulníků a v široké modernizaci doposud používaných ostatních druhů vrtulníků (průzkumné, víceúčelové atd.).

Postupné zvyšování aeromobility pozemních vojsk armád států Severoatlantického

tického paktu přivodilo řadu nových problémů v oblastech taktiky, operačního umění, technického rozvoje, materiálně technického zabezpečení, bojového zabezpečení atd. Některé z nich jsou zatím jen ve fázi teoretických úvah, na řadu z nich se hledají přijatelné praktické aplikace, mnohé byly ověřeny a zavedeny do praxe. V tomto článku rozeberu některé hlavní problémy postupného zvyšování aeromobility pozemních vojsk armád států Severoatlantického paktu.

Aeromobilita pozemních vojsk armád států NATO, perspektivy jejího rozvoje a možnosti využití v podmínkách evropského válčičtí.

Pozemní vojska armád států NATO mají aeromobilitu dosáhnout splněním dvou postupných cílů, bližšího a perspektivního konečného cíle.

Obsahem bližšího cíle je již v sedmdesátých letech vytvořit v pozemních vojskách aeromobilní jednotky, útvary a svazky, které mají být pouze určitým doplňkem dosavadní organizace pozemních vojsk a použitelné především v podmínkách evropského válčičtí. V tomto období zůstane zachován dosavadní charakter složení pozemních vojsk, kde budou převládat mechanizované, motorizované a obrněné svazky.

Bojové zkušenosti z použití amerických aeromobilních sil v intervenční válce v Indočíně prokázaly, že je obtížné předem stanovit optimální složení aeromobilní jednotky útvaru a svazku, které by vyhovovalo jakékoli situaci. Mnohem složitější to bude při hledání přijatelných řešení pro podmínky evropského válčičtí. K zabezpečení pružného plánování a řízení aeromobilních operací je účelné vytvářet aeromobilní svazky, v jejichž organizaci jsou takové druhy jednotek a útvarů, ze kterých je možné vytvářet „aeromobilní taktická skupení“ v síle roty, praporu nebo brigády i s posilovými prostředky, plně přepravitelná vzduchem. Prvním aeromobilním svazkem, který splňuje tyto podmínky, je americká 1. aeromobilní divize vytvořená v letech 1964–1965 pro podmínky války ve Vietnamu. Ve svém složení má celkem 428 vrtulníků z toho 176 všeobecného určení, 111 ozbrojených, 93 průzkumných a 48 dopravních.

Na základě poznatků z bojového použití 1. aeromobilní divize přikročilo vedení americké armády k výstavbě dalšího aeromobilního svazku. V současné době probíhá ve FORT HOOD v TEXASU výstavba 1. zkušební divize nazvané TRICAP (trojrozměrná), s cílem najít optimální variantu organizace pozemního svazku, který by splňoval podmínky bojového

použití na všech předpokládaných světových válčičtích. Divize tohoto typu má mít ve svém složení tři brigády:

— obrněnou (podle dosavadní organizace),

— mechanizovanou (podle dosavadní organizace, ale přepravitelnou vzduchem),

— lehkou vzdušnou (nově organizovanou, plně aeromobilní).

Celkem má mít 1. zkušební divize 330 vrtulníků různých typů, většinou ozbrojených. S jejím zavedením do operačního použití počítá americké velení v roce 1974.

Obsahem bližšího cíle aeromobility pozemních vojsk armád NATO je i široká modernizace a nahrazování zastaralých vrtulníků novými výkonnějšími typy, které se osvědčily ve válce v Indočíně a jsou přizpůsobeny specifickým podmínkám evropského válčičtí.¹⁾ Současně intenzivně pokračuje vývoj a výroba nových, moderních, výkonnějších vrtulníků, jejichž zavedení do výzbroje ve druhé polovině sedmdesátých let podstatně zvýší manévrovací schopnosti, palebnou sílu, účinnost aeromobilních operací a podstatně posílí protitankovou obranu pozemních vojsk armád NATO na evropském válčičtí.

Největšího rozvoje aeromobility pozemních vojsk doposud dosáhly americké ozbrojené síly. Americké mechanizované divize dislokované na území NSR jsou schopny svými organickými a plánovanými posilovými vrtulníkovými jednotkami zabezpečit vytvoření a bojové nasazení aeromobilního taktického skupení v síle praporu, armádní sbory v síle brigády. Při kalkulaci potřebného počtu vrtulníků k přepravě a palebné podpoře aeromobilního taktického skupení v síle praporu jedním koloběhem, je třeba v průměru počítat s jedním leteckým praporem velkokapacitních vrtulníků a s jedním leteckým praporem ozbrojených vrtulníků. Per-

¹⁾ Jde o tyto typy vrtulníků: průzkumný OH-58 A KIOWA, ozbrojený AH-1G HUEY COBRA, dopravní UH-1D IROQUOIS, všeobecného určení OH-13H SIOUX

spektivně můžeme předpokládat, že americké divize předurčené k operačnímu použití na středoevropském válečném, budou schopny zasádní a podporovat palbou ozbrojených vrtulníků aeromobilní taktické skupení v síle brigády, armádní sbory v síle divize.²⁾

Rovněž v pozemním vojsku západoněmeckých ozbrojených sil jsou zřejmé tendence rozvoje aeromobility. Operační podřízení vzdušných výsadkových brigád 1. vzdušné výsadkové divize jednotlivých armádních sborů a snaha zvýšit přepravitelnost pozemních vojsk vzduchem, si vynutilo posílení vojskového letectva, které je v současné organizaci soustředěno na stupni armádního sboru. Zařazení dopravních vrtulníků typu CH-53G do výzbroje sborových středních leteckých dopravních pluků podstatně zvýšilo přepravní možnosti vojskového letectva armádního sboru. Západoněmecký armádní sbor je schopný svými organickými vrtulníkovými jednotkami zabezpečit vzdušnou přepravu a vysazení vrtulníkových výsadků v síle brigády, bez palebné podpory ozbrojených vrtulníků. Palebnou podporu vrtulníkového výsadku musí v plném rozsahu zabezpečit taktické letectvo.

Při hodnocení možností současné aeromobility pozemních vojsk armád NSR a FRANCIE můžeme předpokládat, že celkové počty a složení vojskového letectva v rámci armádních sborů těchto armád dovolují vytvořit aeromobilní taktická skupení v síle pozemního nebo vzdušného výsadkového praporu včetně jeho palebné podpory ozbrojenými vrtulníky.

Aeromobilní síly jsou určeny výhradně k plnění bojových úkolů v rámci bojového nasazení vševojskových útvarů a svazků, i když to mohou být bojové úkoly obvyklými prostředky a způsoby nesplnitelné. Aeromobilní síly mají velkou přednost bojového použití v pružnosti a pohyblivosti nasazení. Jejich bojové použití neovlivňují různé terénní překážky. Naopak, mohou s výhodou využít všech vlastností terénu ve svůj prospěch.

Hloubka vysazení aeromobilních taktických skupení bude závislá na jeho síle, bojovém úkolu a konkrétní situaci. U aeromobilního taktického skupení v síle pra-

poru se může pohybovat v rozmezí 30–60 km i více. Jejich některé úkoly budou obdobné jako u dosavadních taktických vzdušných výsadků, neboť je fakticky přejímají a dále rozšiřují o splnění bojových úkolů, které jsou specifické jen pro aeromobilní síly.

V etapě bližšího cíle rozvoje aeromobility pozemních vojsk hlavních států NATO nestanou se ještě aeromobilní síly činitelem, který by mohl v plném rozsahu ovlivnit dosavadní způsob vedení bojů a operací na evropském válečném. Mohou však podstatně ovlivnit dosavadní způsob vedení manévrové obrany. Aeromobilní síly jsou schopné uskutečnit pěti až desetinásobně rychlejší manévry, než síly mechanizovaných a obrněných vojsk. Tato jejich vlastnost podstatně zjednodušuje přehrazování hlavních směrů útoku protivníka a přísunu vlastních záloh z hloubky.

Bez vlivu nezůstane ani použití aeromobilních sil na vedení útočných operací. Mohou být s výhodou použity k ovládnutí důležitých terénních čar a objektů, k putání záloh protivníka v hloubce pásma bojové činnosti, k napadání důležitých tylových objektů, k ničení palebných postavení řízených střel a dělostřelectva, k napadání velitelských stanovišť a k plnění řady dalších, důležitých bojových úkolů.

Jedním z nezbytných předpokladů hromadného použití aeromobilních sil v operacích na evropském válečném je vybojování nadvlády ve vzduchu v prostoru jejich zasazení. Kromě toho hromadné použití aeromobilních sil může být úspěšné pouze v prostorech, které brání malé nebo navzájem izolované síly protivníka, popřípadě v situacích, kdy je málo pravděpodobné, že by narazily na rozvinuté a dobře organizované síly protivníka a na moderní, pohotový a účinný systém PVO.

Zasazení aeromobilních sil bude předcházet silná letecká příprava uskutečňovaná taktickým letectvem, v přímořských oblastech i palubním letectvem vojenského námořnictva. Při zasazování aeromobilních sil v přífrontovém pásmu bude probíhat silná dělostřelecká příprava. Vysazení a bojovou činnost aeromobilních sil bude zabezpečovat intenzivní přímá letecká podpora taktického letectva, popřípadě palubního letectva a palebná podpora ozbrojených vrtulníků. V přífrontovém pásmu je třeba předpokládat i silnou dělostřeleckou podporu.

Obsahem perspektivního cíle aeromobility pozemních vojsk armád hlavních států NATO je dosažení takového stavu, aby se aeromobilní jednotky, útvary a svazky staly základními a určujícími prvky organizačního složení pozemních vojsk. Ko-

²⁾ Americké armádní sbory dislokované na území NSR budou mít pravděpodobně v budoucnu ve své sestavě aeromobilní divizi organizovanou obdobně jako je 1. aeromobilní divize nebo nově vytvořená 1. zkušební divize — TRICAP.

Aeromobilita amerických pozemních vojsk bude dále zvýrazněna po zavedení do výzbroje moderních výsoce výkonných vrtulníků jako jsou: ozbrojený vrtulník typu AH-56A CHEYENNE a S-67 BLACK HAWK, průzkumný pancéřovaný AARV (AERIAL ARMORED RECONNAISSANCE VEHICLE), dopravní vrtulník doposud neupřesněného typu s únosností větší jak 20 t

nečné splnění tohoto cíle je možné očekávat v druhé polovině osmdesátých let. Splnění perspektivního cíle aeromobility pozemních vojsk armád hlavních států

NATO bude znamenat i pronikavé zásahy do operačního a taktického pojetí bojového použití pozemních vojsk na evropském válčišti.

Možnosti použití ozbrojených vrtulníků vojenského letectva pozemních vojsk armád států NATO na evropském válčišti

Postupný rozvoj aeromobility pozemních vojsk armád států NATO se projevuje i ve zvýraznění úlohy ozbrojených vrtulníků při palebné podpoře pozemních jednotek a aeromobility taktického skupení. Palebnou podporu ozbrojenými vrtulníky je třeba chápat jako doplňující část přímé letecké podpory uskutečňované taktickým letectvem. Z těchto důvodů musí být také řešena koordinace obou palebných systémů z hlediska času i prostoru a v návaznosti na systém palby dělostřelectva, jestliže se podílí na palebné podpoře pozemních jednotek a aeromobilních taktických skupení. Ozbrojené vrtulníky budou zpravidla uskutečňovat palebnou podporu v bezprostřední blízkosti podporovaných jednotek, přímou leteckou podporu na vzdálenějších přístupech. Oproti taktickému letectvu mají ozbrojené vrtulníky pro plnění úkolů palebné podpory některé výhody:

- menší závislost na povětrnostních podmínkách,
- možnost přímého kontaktu s podporovanými jednotkami,
- možnost podrobné orientace v prostoru cíle,
- předpoklady pro přesnější zásah cíle,
- kratší reakční dobu k zásahu na bojišti.

K efektivní palebné podpoře musí mít ozbrojené vrtulníky ve výzbroji odpovídající palebné prostředky. Průměrný dosah palubní výzbroje ozbrojených vrtulníků byl ve válce v Indočíně z počátku 400—1300 m; to se ukázalo jako nedostačující. Požadavek evropského válčiště je vybavit ozbrojené vrtulníky palebnými prostředky, které umožní ničit pozemní cíle na vzdálenost kolem 2500 m. Tato vzdálenost vyplývá z účinného dosahu samohybných malorázových PLK, které jsou pro ozbrojené vrtulníky nejúčinnějším prostředkem PVO protivníka. Před bojovým nasazením ozbrojených vrtulníků budou proto v prvním pořadí umlčovány.

Ozbrojené vrtulníky jsou postupně vybavovány různými palebnými prostředky, které umožňují osádce volbu nejvhodnějšího a nejúčinnějšího prostředku k ničení nebo umlčení cíle. Jde převážně o protizemní a protitankové řízené střely, letec-

ké rakety, letecké středorázové kanóny, raketomety, granátomety různých ráží a typů. Ozbrojené vrtulníky mohou být vybaveny i protiletadlovými řízenými střelami k ničení nízkolétajících letounů protivníka. Vrtulníky příslušné konstrukce a únosnosti je možné rovněž vyzbrojit kanóny středních ráží (po případě i houfnicemi), které pak podstatně zvýší manévrovací schopnost klasického pozemního dělostřelectva.

V současné době je nejúčinnějším ozbrojeným vrtulníkem vojenského letectva armád hlavních států NATO typ AH-1G HUEY COBRA. Po roce 1975 mají být zavedeny do výzbroje nové výkonnější typy ozbrojených vrtulníků AH-56A CHEYENNE a S-67 BLACK HAWK.³⁾

Kromě zvyšování účinnosti palebných prostředků se řeší i odolnost ozbrojených vrtulníků proti palbě pěchotních ručních zbraní a malorázových automatických PLK. Na pancéřování nejdůležitějších palubních agregátů a osádky připadá stále větší podíl z celkové váhy ozbrojeného vrtulníku. Tak např. u typu AH-1G HUEY COBRA váží pancéřování 130 kg, u typu AH-56A CHEYENNE již nejméně 900 kg.

Jedním z perspektivních hlavních úkolů ozbrojených vrtulníků má být jejich použití v systému protitankové obrany. Tanková vojska armád států Varšavské smlouvy považují velení NATO za nejzávažnější a nejnebezpečnější bojový prostředek pozemních vojsk armád států NATO, a to především v omezené konvenční válce na evropském válčišti. Budou proto objektem intenzivní bojové činnosti nejen vojenského letectva, ale i taktického. Z hlediska možností taktického letectva je k jejich organizovanému přísunu a zasazení zapotřebí relativně dlouhý čas, kterého může taktické letectvo NATO s výhodou využít pro jejich vyhledání, sledování a ničení již na vzdálenějších přístupech. Soustředěné údery taktického letectva proti tankovým vojskům může bezprostředně na bojišti doplňovat bojová

³⁾ Ozbrojený vrtulník S-67 BLACK HAWK má být hlavním typem vrtulníku ve výzbroji 1. zkušební divize TRICAP. Jeho výzbroj mají tvořit letecké rakety a řízené střely různých typů a ráží, letecké palubní kanóny ráže 20 a 30 mm, granátomet ráže 40 mm. Taktický dolet 400—960 km (s předávkami nádrží), maximální nosnost 3630 kg, osádka 2

činnost ozbrojených vrtulníků, a to převážně s použitím PTRS.

V systému protitankové obrany budou ozbrojené vrtulníky převážně plnit úkoly z pohotovosti ze střehu na zemi, centralizované co do volby a prostoru k zabezpečení jejich optimální účinnosti.

Z doposud získaných poznatků vyplývá, že použití ozbrojených vrtulníků v systému protitankové obrany bude značně efektivní. Praktické ověřování bojové účinnosti ozbrojených vrtulníků prokázalo, že při dostatečném umlčení prostředků PVO protivníka v prostoru bojového nasazení ozbrojených vrtulníků připadne na 1 zničený vrtulník 2—4 zničené tanky protivníka (popřípadě OT). Za předpokladu této bojové účinnosti je letecká rota ozbrojených vrtulníků (12 kusů) schopna vést úspěšný boj s tankovým praporem a způsobit značné ztráty i tankovému pluku. I když jde jen o přibližné normy, které v závislosti na konkrétní situaci mohou mít značně odlišné hodnoty, není možné účinnost palby ozbrojených vrtulníků v systému protitankové obrany podceňovat. V každém případě je třeba, aby tanková a mechanizovaná vojska byla překryta účinným systémem PVO.

Při současných počtech ozbrojených vrtulníků ve vojskovém letectvu jednotlivých svazků pozemních vojsk armád států NATO na evropském válečném poli nemůžeme ještě počítat, že budou mít podstatný vliv na dosavadní systém protitankové obrany. Zvýšení její účinnosti může být ale dosaženo v případě vzbrojení dopravních vrtulníků PTRS, jako se uvažuje u typu CH-53G (pravděpodobně PTRS typu TOW nebo PARS-3), kterých má být u středního dopravního leteckého pluku armádního sboru 32 kusů. U amerických armádních sborů je třeba počítat s plánovaným posílením vojskového letectva, v jehož sestavě budou převážně ozbrojené vrtulníky.

Po zařazení aeromobilních divizí nebo divizí typu TRICAP (mohou mít 110-200 ozbrojených vrtulníků) do operačních sestav amerických armádních sborů dislokováných na evropském válečném poli dojde v do-

savadním pojetí protitankové obrany vojsk NATO ke kvalitativnímu obratu, který nezůstane bez vlivu i na dosavadní způsob použití tankových a mechanizovaných vojsk.

Dalším důležitým úkolem ozbrojených vrtulníků je palebná podpora pozemních vojsk. Předpokládáné vysoké počty ozbrojených vrtulníků ve vojskovém letectvu vševojskových svazků budou znamenat i přehodnocení dosavadního způsobu plnění úkolů přímé letecké podpory taktickým letectvem. V současných podmínkách bojové činnosti v omezené konvenční válce dostává divize na hlavním směru úderu skupiny armád k plnění úkolů přímé letecké podpory 110-150 letounových vzletů taktického letectva. Předpokládáné počty ozbrojených vrtulníků v rámci vojskového letectva amerických armádních sborů (v druhé polovině sedmdesátých let), budou schopny zabezpečit palebnou podporu vševojskových (i aeromobilních) svazků v plném rozsahu. Za předpokladu, že bude dostatečným způsobem umlčena PVO protivníka v přífrontovém pásmu, mohou ozbrojené vrtulníky plnit úkoly palebné podpory prvosledových svazků do hloubky 30 km do čáry dotyku. V tomto systému paleb dojde k podstatnému zvýšení jeho účinnosti a pružnosti. Půjde především o zkrácení času k zásahu a možnosti centralizace. Další zvýšení účinnosti nastane po zavedení větších počtů svisle startujících a přistávajících taktických letounů do výzbroje taktického letectva. Jestliže v současných podmínkách se pohybuje průměrná doba od výzvy ke startu z pohotovosti až k úderu taktických letounů v rámci přímé letecké podpory 30—40 minut, pak v uvažovaném systému palebné podpory ozbrojených vrtulníků a svisle startujících a přistávajících taktických letounů bude průměrná doba zásahu 5—7 minut.

Tyto příklady bojového použití ozbrojených vrtulníků však nevyčerpávají jejich všechny možnosti. Široká modernizace palubních střeleckých a navigačních systémů neustále zvyšuje možnosti bojového použití ozbrojených vrtulníků ve všech druzích ozbrojeného zápasu na evropském válečném poli.

Rozvoj aeromobility pozemních vojsk armád států NATO podstatně zvýší jejich mobilitu. To je jejím cílem. Zvýší však i palebnou sílu vševojskových a postupně aeromobilních svazků a umožní jim plnit celou řadu nových bojových úkolů. V rozvoji aeromobility je však nutné vidět i zkvalitňování dosavadních různých způsobů bojového zabezpečení a pomocných služeb jako je vedení taktického vzdušného průzkumu, spojovací úkoly, zdravotnické zabezpečení, záchranná služba atd. Ukončení plánovaného rozvoje aeromobility pozemních vojsk armád států NATO na evropském válečném poli bude mít za následek celou řadu výrazných změn v dosavadním taktickém i operačním pojetí bojové činnosti. Rozvoj aeromobility pozemních vojsk představuje v obecném pojetí jejich nový vývojový stupeň, který je třeba plně docenit a respektovat.