

z kapitalistických armád

OTÁZKY MOBILNOSTI POZEMNÍCH VOJSK

V prognózách možného charakteru příští války vycházejí buržoazní vojenští teoretikové z toho, že tato válka bude vysoce manévrová a dynamická. Pohyblivost a manévrovost dosáhnou vojska především zavedením vojenských dopravních letounů a vrtulníků různého druhu do výzbroje. Tyto prostředky pak umožní rychlý manévr strategických a operačních záloh a vytvoření potřebných uskupení podle cílů a zámyslu bojové činnosti.

Mobilnost vojsk se dělí na strategickou a operačně taktickou. Strategická mobilnost umožňuje rychlý přesun vojsk, výzbroje a bojové techniky z jednoho válčiště na druhé a jejich včasné rozvinutí. Operačně taktická mobilnost pak znamená možnost rychlého manévru silami a prostředky na válčišti nebo v určitém prostoru.

Na základě zkušeností z války ve Vietnamu začaly ozbrojené síly hlavních států NATO, především USA, uskutečňovat opatření ke zdokonalení dosavadních a vytváření nových, vysoce mobilních strategických a operačně taktických uskupení.

Probíhají vědeckovýzkumné a konstrukční práce na vývoji dokonalejších vzorů křídlatých vrtulníků a jiné bojové techniky, určené pro aeromobilní svazky a útvary. Ve výcvikových prostorech a na střelnicích armády USA se v podmínkách, přizpůsobených charakteru různých válčišť, zkoušejí formy a způsoby vedení boje a operace s použitím mobilních svazků.

Americké velení svolává speciální symposia a konference, které posuzují otázky zvyšování mobilnosti vojsk. Na jaře roku 1970 se např. ve Washingtonu konala první konference, věnovaná problémům strategické a taktické mobilnosti ozbrojených sil. Konference se zúčastnili i představitelé ostatních států NATO. Obsahem plenárních zasedání byly přednášky: „Rozbor pozemní a vzdušné mobilnosti ozbrojených sil USA v Jižním Vietnamu“, „Operační koncepce armády USA v oblasti mobilnosti ozbrojených sil v osmdesátých letech“, „Vliv týlového zabezpečení na mobilnost ozbrojených sil“, „Aktuální problémy mobilnosti ozbrojených sil“, „Otázky mobilnosti vojsk na

evropských válčičích“ a „Mobilnost ozbrojených sil pravděpodobného nepřítele“.

Kromě plenárních zasedání se účastníci konference zúčastnili práce ve čtyřech sekcích: strategické a technické mobilnosti, výzkumu mobilnosti na válčičích a zkoumání dopravních systémů.

V jednotlivých sekcích účastníci projednávali:

— V sekci strategické mobilnosti — otázky strategických přesunů vojsk, včasného zabezpečení válčičích potřebným materiálem, stanovení standardních norem pro plánování strategických přesunů vojsk, problémy nakládacích a vykládacích prostředků pro těžké dopravní letouny a problémy rychlých námořních transportů.

— V technické sekci — různé technické aspekty pozemní i vzdušné mobilnosti

vojsk, především otázky snížení hluku motorů a energetických zařízení, snížení váhy zbrojních systémů, problémy technického zařízení pro bojovou činnost v noci a otázky snížení zranitelnosti dopravních prostředků.

— V sekci mobilnosti vojsk na válčičích — otázky vzdušné mobilnosti pozemních vojsk a program vytváření tzv. „nevybavených letišť“ („základní mimo provoz“), uskutečňovaný letectvem USA.

— V sekci dopravních systémů — úlohu dopravy v příštích možné válce a otázky využití civilní automobilní techniky pro válečné potřeby.

Na základě zpráv zahraničního vojenského tisku článek obsahuje některé údaje o silách a prostředcích, které zabezpečují mobilnost pozemních vojsk USA, NSR a Francie, jakož i některé názory na využití aeromobilnosti svazků.

Spojené státy americké

Strategické přesuny vojsk a převozy nákladů vzduchem patří v USA do kompetence dopravního leteckého velitelství, které je součástí vojenských vzdušných sil. Patří k němu dvě letecké armády — 21. a 22. se štáby na území USA. Dopravní letecké svazky 21. letecké armády, rozmístěné na atlantickém pobřeží, zabezpečují vzdušnou přepravu do Evropy. Svazky 22. armády, rozmístěné na pacifickém pobřeží, zabezpečují vzdušnou přepravu do Asie.

Podle stavu v r. 1971 mělo dopravní letecké velitelství 256 těžkých dopravních letounů C-141, 48 obřích letounů C-5A a 37 letounů C-133. Kromě toho plán ministerstva obrany předpokládá zařadit do jeho sestavy asi 460 civilních dopravních letounů, které podléhají mobilizační povinnosti. Sestavu dopravního leteckého velitelství tvoří celkem 14 letek letounů C-141 a 3 letky letounů C-5A. V r. 1972 má vzniknout čtvrtá letka letounů C-5A.

Letouny C-141 mezikontinentálními lety převážejí živou sílu, výzbroj a materiál do Jižního Vietnamu, jakož i do Velké Británie, Španělska, NSR, Turecka a jiných států NATO. Maximální užitečné zatížení letounu C-141 je 40 tun, maximální rychlost 900 km/h., dolet bez doplnění pohonných hmot ve vzduchu a při užitečném zatížení 15–16 tun činí 10 000 km. Letoun může přepravit 150 vojáků s výzbrojí. 32 letounů C-141 má speciální zařízení pro přepravu mezikontinentálních balistických řízených střel „Minuteman“.

Maximální zatížení letounu C-5A je více než 110 tun, maximální rychlost okolo

900 km/h., dolet s nákladem 100 tun do 6000 km, s nákladem 50 tun do 10 000 km. Letoun může přepravit dva nákladní automobily s naloženými přívěsy, nebo dva vrtulníky, nebo tank, popřípadě dvě rakety „Minuteman“. Letoun byl zkoušen k současné přepravě třech až čtyřech pásových bojových vozidel v kontejnerech, shazovaných padáky.

USA předpokládají další růst úlohy vojenského dopravního letectva při strategických přepravách. Vyplývá to ze zkušeností vietnamské války a tendencí dalšího rozvoje vojenské techniky. V r. 1965 přepravilo dopravní letectvo 110 000 tun nákladu, v roce 1966 355 000 tun, v roce 1967 540 000 tun a v roce 1968 více než 900 000 tun.

V r. 1967 přemístily letouny dopravního leteckého velitelství na zámořská válčičiště 2,5 miliónů vojáků a více než 680 tisíc tun nákladů, z toho 1,6 miliónů vojáků a přes 500 tisíc tun nákladu do Jihovýchodní Asie. Je charakteristické, že v období největšího rozsahu přepravy do Vietnamu připadlo na vrub civilních leteckých společností až 40 % veškeré dopravy nákladů.

I když Američané dávají v budoucnosti přednost letecké dopravě, považují za nutné rozvíjet i námořní dopravu. Po moři předpokládají přepravovat především těžkou výzbroj, techniku a materiál, vzduchem pak živou sílu s odlehčenou bojovou technikou a výzbrojí.

Pentagon rozpracovává varianty přesunů vojsk na zámořská válčičiště, uskutečňuje každoroční cvičení k zesílení svého

uskupení v Evropě a zkoumá nové organizační formy svazků a útvarů se zvýšenou mobilností.

Výbor náčelníků štábů a velení armády i letectva vypracovaly podle zpráv amerického tisku nové plány zabezpečení operací za hranicemi USA. Podle nich je prý nutné při účasti ve velkém konfliktu na válčišti, vzdáleném 9 500 km od kontinentální části USA, přesunout vzduchem čtyři divize: výsadkovou, pěší, mechanizovanou a tankovou, jakož i 37 letek taktického letectva a zásoby materiálu všeho druhu (kromě tekutých paliv) na 15 dní. Podle amerických propočtů mohou být tyto síly a prostředky přepraveny za 76 dní za předpokladu použití 128 letounů C-5A (8 letek) a 224 letounů C-141 (14 letek). Přitom bude vzdušná výsadková divize na místě za 14 dní, pěší za 27 dní, mechanizovaná za 56 dní a tanková za 76 dní. Bude-li k dispozici 96 letounů C-5A (6 letek) a 224 letounů C-141 (14 letek), bude přesun divizi a materiálu trvat 140 dní; bude-li k dispozici pouze 64 letounů C-5A (4 letky) a 224 letounů C-141 (14 letek), bude trvat 221 den.

Vznikne-li současně s velkým konfliktem menší konflikt ve vzdálenosti 5000 km od kontinentální části USA, bude nutné podle dosavadních amerických propočtů k jeho likvidaci přesunout vzduchem jednu pěší a jednu mechanizovanou divizi (bez jedné brigády) a šest letek taktického letectva. Přesun těchto sil vzduchem bude vyžadovat 125 osobních a 196 dopravních čtyřmotorových letounů z parku dopravních leteckých společností.

K prověrce možností zesílení vlastního uskupení v Evropě podle koncepce „zdvojeného rozmístění“ i k nácviu, zahájilo americké velení od r. 1969 akce každoročních cvičení pod krycím názvem „Reforger“.

Začátkem roku 1969 probíhalo cvičení „Reforger 1“, v jehož rámci se přesunula vzduchem z území USA 24. mechanizovaná divize bez jedné brigády. V první etapě cvičení převezly letouny C-133 a C-141 předemnutý odřad divize v počtu 274 osob. V dalším přepravily první sled divize v počtu 7000 osob. K tomu bylo třeba 107 letounových vzletů. Ve druhé etapě cvičení 62 letounů C-141 přepravilo za 33 letových hodin ostatní útvary divize v počtu 5000 osob.

V říjnu 1970 probíhalo cvičení „Reforger 2“. Při něm letectvo přesunulo dvě brigády 1. mechanizované divize v počtu 11 400 mužů. K přepravě živé síly a bojové techniky bylo použito 66 letounů C-141 a 12 letounů C-133 (celkem 156 letounových

vzletů). Doba přeletu bez mezipřistání z USA do NSR byla 8 hodin.

Cvičení „Reforger 3“ v říjnu 1971 se zúčastnilo 37 000 vojáků včetně 11 tisíc amerických, dopravených vzduchem z USA. Americká vojska, přesunutá z USA, potřebovala dva týdny k převzetí bojové techniky a dopravních prostředků, trvale uložených na základnách USA v západním Německu. Společného cvičení, konaného v prostoru MÜNCHEN, se zúčastnily západoněmecké, kanadské a jiné svazky a útvary s 360 tanky, více než 10 000 pásovými a kolovými vozidly a 185 vrtulníků. Cvičení se zúčastnili představitelé vojenských a civilních úřadů států NATO a hlavní velitel spojených ozbrojených sil NATO v Evropě americký generál Goodpaster.

V rámci celkového úkolu zvýšení mobilnosti pozemních vojsk zahájily USA výzkum projektu divize pod názvem „TRICAP“. Tato experimentální divize spojuje kvalitu pěší, tankové a aeromobilní divize. V průběhu zkoušek, které potrvají 3 až 4 roky, Američané rovněž provedí elektronický systém velení na bojišti, jehož část již použili v únoru—březnu 1971 v operacích v LAOSU. Osvědčili se tato organizace, budou podle ní reorganizovat i některé jiné svazky pozemních vojsk USA.

Nejdůležitějším prostředkem zvýšení operačně taktické mobilnosti vojsk jsou podle názorů amerického velení vrtulníky. O rozsahu výroby a intenzitě bojového použití vrtulníků v agresivní válce vietnamského lidu svědčí tyto údaje:

V r. 1961 měly ozbrojené síly USA 4000 vrtulníků, v r. 1966 — 7200, 1967 — 8900, 1968 — 10 900, 1969 — okolo 11 500 a 1970 — více než 12 000, tj. 32,6 % celkového počtu všech letadel USA. Od 1. ledna 1962 do 1. března 1970 uskutečnilo taktické letectvo USA 3 milióny letounových vzletů, zatímco vrtulníky za tutéž dobu 25 miliónů vzletů. Taktické letectvo nalétalo o něco více než 2 milióny hodin, vrtulníky okolo 9 miliónů hodin. Za tuto dobu přepravily taktické letouny a vrtulníky 3,8 miliónů tun vojenských nákladů a 38,4 miliónů vojáků. To znamená, že za 9 let války byl každý americký voják přepraven vzduchem nejméně padesátkrát.

Letectvo USA má v současné době ve výzbroji vrtulníky těchto typů: průzkumné, palebné podpory, výsadkové a víceúčelové.

K průzkumným vrtulníkům patří typy OH-6A a OH-58A. První z nich má rychlost 225 km/hod., dolet okolo 500 km, výzbroj kulomet 7,62 mm, nosnost čtyř mužů s výzbrojí. Přibližně tytéž charakteristiky

má typ OH-58A, který však má ve výzbroji šestihlavňový kulomet 7,62 mm nebo granátomet 40 mm. Armáda objednala 2200 těchto vrtulníků. Při vzdušném průzkumu v noci se používají též vrtulníky typu UH-1B.

K vrtulníkům palebné podpory patří typ AH-1G, který vytřídal dříve zavedený typ OH-13 a OH-23. Má maximální vzletovou váhu 4,3 t, rychlost 270 km/hod., nosnost 1,4 t a ve výzbroji má protitankové řízené střely, šestihlavňový kulomet 7,62 mm a automatický granátomet 40 mm. USA v současné době vyvíjejí nový vrtulník palebné podpory AH-56A, jehož hlavním úkolem bude palebná podpora pozemních jednotek a doprovod dopravních vrtulníků.

Hlavními dopravně výsadečnými vrtulníky armádního letectva jsou typy CH-47A a CH-54A. Vrtulník CH-47A má maximální únosnost přes 7 tun, může přepravit 33 mužů s výzbrojí nebo 24 ležících raněných, má rychlost 250 km/hod., dolet při středním nákladu 300 km a má ve výzbroji kulomety 7,62 mm. CH-54A má nosnost 9,5 t a může přepravovat 67 mužů s výzbrojí nebo 48 ležících raněných. Má rychlost 175 km/hod. a dolet při středním nákladu 440 km. Ve vnějším závěsu může přepravovat traktory, poškozené letouny a vrtulníky, silniční stroje a jiné náklady.

Američané se značným úsilím vyvíjejí vrtulníky o větší nosnosti. Vyvinuli již vrtulník o nosnosti 17 t a připravují další typ o nosnosti 50 t.

Ve své agresivní válce v Indočíně začali Američané aktivně používat vrtulníky v r. 1965. V USA tehdy vznikl 1. vrtulníkový prapor, který byl v sestavě 1. aeromobilní divize odeslán do Jižního Vietnamu.

V r. 1966 vznikla 1. brigáda armádního letectva s více než 70 vrtulníkovými rotami v 15 vrtulníkových praporech. Začátkem r. 1970 působilo v prostoru bojové činnosti již 3500 vrtulníků a 8500 letců armádního letectva. Americký vrtulníkový park byl rozdělen do čtyř taktických pásem Jižního Vietnamu; v každém z nich byla jedna skupina.

V průběhu vietnamské války používali Američané ve velkém rozsahu vrtulníky při aeromobilních operacích. Ke zvýšení

mobility vojsk v Jižním Vietnamu vytvořilo americké velitelství zpočátku 1. aeromobilní divizi; z ní pak vznikla aeromobilní a 101. vzdušná výsadečková divize.

Aeromobilní divize má osm bojových praporů [z nich pět aeromobilních a tři výsadečkové], průzkumný prapor, tři dělostřelecké oddíly, vrtulníkový prapor palebné podpory a menší jednotky. K divizi patří skupina armádního letectva ve složení dvou vrtulníkových dopravně výsadečkových praporů, vrtulníkové dopravního praporu a vrtulníkové rot všeobecné podpory.

Každý dělostřelecký oddíl má tři baterie po šesti 105 mm houfnicích. Baterie nemá vlastní dopravní prostředky a přesunuje se vzduchem dopravními vrtulníky CH-47.

Vrtulníkový prapor palebné podpory má tři roty po 12 vrtulnících UH-1B, vyzbrojených pro odpalování raket. Praktická dálka střelby raket činí 500–2000 m.

Aeromobilní divize má celkem více než 430 vrtulníků a letounů, které umožňují přesun divize ve třech sledech.

Aeromobilní divize jsou vysoce manévrové, schopné bojovat v silně členitém terénu a v hlubokém týlu nepříteli. Z počtu útvarů a jednotek aeromobilních divízi vytvářeli interventi operační skupiny a uskutečňovali tzv. „aeromobilní operace“. V r. 1968 vrtulníky 1. aeromobilní divize uskutečnily 100 aeromobilních operací, v jejichž průběhu docházelo k přemísťování jednotek různé velikosti v rámci tzv. kárné činnosti. Použití vrtulníků v sestavě aeromobilních divízi umožňovalo rychlé a překvapivé soustředění sil a prostředků v příslušných prostorech Jižního Vietnamu, přemísťování dělostřelečtva pro palebnou podporu útvarů a jednotek divize, rozmístěním na velkém prostoru. Vojenský tisk USA uvedl příklad, kdy se baterie 105 mm houfnic přemísťovala 36krát za 24 hodin.

Vojenští odborníci vedle kladů poukazují i na slabá a zranitelná místa vrtulníků, jako např. závislost na povětrnostních podmínkách a na nedostatečnou ochranu před palbou pozemních vojsk. Právě poslední okolnost je příčinou velkých ztrát amerického armádního letectva v Jižním Vietnamu.

Německá spolková republika

Z hlediska mobility pozemních vojsk stanovili vojenští odborníci v NSR celkem čtyři vývojové etapy. První z nich je etapou zavádění lehkých a středních doprav-

ních vrtulníků do výzbroje. Druhá etapa zahrnuje vyzbrojení části těchto vrtulníků palebnými prostředky k plnění úkolů palebné podpory pozemních vojsk. Třetí eta-

pou bude zavedení bojových vrtulníků a konečně čtvrtá etapa předpokládá vytvoření bojových aeromobilních vojsk.

V současné době má Bundeswehr ve výzbroji vojenské dopravní letouny NC-2501 „Noratlas“ a C-16 „Transall“, poslední s maximální rychlostí 590 km/hod. a užitečným zatížením 15 t nebo 81 mužů. Tyto prostředky jsou v podřízenosti velitelství letectva.

Ve výzbroji vojenského (armádního) letectva jsou různé typy vrtulníků: lehké vrtulníky „Alouette“, používané pro průzkum a spojení; lehké dopravní vrtulníky UH-1D, „Alouette“ 2 a 3, střední dopravní vrtulníky H-34 a jiné.

Pětiletý plán výstavby ozbrojených sil předpokládá zaměnit zastaralé typy vrtulníků dokonalejšími. Podle posledních údajů mají pozemní vojska již 204 vrtulníků UH-1D. V r. 1972 dostávají vrtulníky typu CH-53G; celkem jich má být 135 kusů.

Vrtulníkové jednotky vojenského letectva patří do sestavy divizí a armádních sborů. V poslední době byla hlavní část dopravních vrtulníků soustředěna na stupni sboru, což má zvýšit účinnost jejich využití.

V současné době má každá divize letku o 10 vrtulnících „Alouette“ 2. U armádního sboru je velitelství vojenského letectva, které má v podřízenosti dva pluky vojenského letectva, tj. pluk lehkých vrtulníků UH-1D (40 kusů) a pluk středních vrtulníků CH-53G (32 kusů).

Každý pluk vojenského letectva má prapor dopravních vrtulníků a prapor leteckotechnického zabezpečení. Prapor dopravních vrtulníků má dvě letky dopravních vrtulníků, štábní a zabezpečovací letku.

Odborný časopis „Wehrkunde“ uveřejnil návrhy na vytvoření aeromechanizovaných a aeromobilních divizí, vhodných pro

evropské válčiště. Aeromechanizovaná divize by měla mít dvě aeromechanizované a jednu aeromobilní brigádu, aeromobilní divize pak dvě aeromobilní a jednu aeromechanizovanou brigádu. Dále v sestavě brigády by měly být tři aeromotopěchotní prapory po třech aeromobilních rotách, z nichž každá by měla 15 vrtulníků. Kromě toho má mít prapor rotu ozbrojených vrtulníků (18 kusů) a zásobovací rotu (6 kusů), jakož i rotu těžkých zbraní. V sestavě brigády má být dále vrtulníkový raketový prapor (25 vrtulníků), rota vrtulníků palebné podpory (18 kusů), rota vzdušného průzkumu a velení (16 vrtulníků) a zásobovací rota. Počty osob brigády mají dosahovat 3669 mužů.

Aeromobilní brigáda má mít štábní rotu, tři padákové prapory po třech rotách, dělostřelecký oddíl v sestavě dvou baterií 105 mm houfnic, jedné osmidělové baterie 90 mm PTK a baterie vícehlavňových raketometů o šesti odpalovacích zařízeních. Dále má mít četu 120 mm minometů, rotu vrtulníků palebné podpory (18 vrtulníků); rotu vzdušného průzkumu a velení (20 vrtulníků); prapor dopravních vrtulníků (61 kusů) a zásobovací rotu. Celkový stav brigády má být 3920 mužů.

V sestavě aeromechanizované i aeromobilní divize má být dále rota vzdušného průzkumu, spojovací prapor, zdravotnický prapor a dělostřelecký pluk v sestavě oddílu řízených střel „LANCE“ a oddílu vícehlavňových raketometů.

Vrtulníky, které jsou ve výzbroji aeromobilní divize, mají být schopné létat v malých výškách rychlostí 200 km/hod., mít pancéřovou ochranu pilotní kabiny a značný operační dolet. Mají mít ve výzbroji kulomety, nebo kanóny ráže 20 mm nebo 30 mm, protitankové řízené střely a rakety. Všechny druhy těžkých zbraní mají být přepravitelné vzduchem.

Francie

K otázkám zvýšení mobilnosti pozemních sil diskutují všestranně i odborníci ve francouzském vojenském tisku. Vytvoření lehkého armádního letectva v sestavě pozemních vojsk a jeho vybavení vrtulníky a letouny různého určení má zvýšit manévrovost pozemních vojsk na bojišti. Vrtulníky mají být účinně použity k boji s nepřátelskými tanky a obrněnými vozidly; k tomu účelu má sloužit bojový vrtulník „Alouette“, vyzbrojený čtyřmi protitankovými raketami typu SS-11.

V současné době mají sbory a divize francouzské armády vrtulníkové jednotky různého určení.

Kromě vrtulníků „Alouette“ má francouzská armáda ve výzbroji dopravní vrtulníky pro přesun živé síly a materiálu. Patří sem typy SA-321, SA-330, víceúčelové vrtulníky SA-341 a WG-13. Vrtulníky SA-330, SA-341 a WG-13 vyrábí Francie v kooperaci s Velkou Británií; podle dohody z r. 1967 plánují výrobu 1000 vrtulníků v úhrnné ceně 392 miliónů dolarů. Pozemní vojska mají vcelku přes 400 vrtulníků. Do r. 1975 předpokládá Francie nahradit skoro všechny armádní letouny (300 kusů) vrtulníky, s výjimkou lehkého spojovacího letounu.

V současné době má každá ze šesti

divizí francouzské armády ve výzbroji 40 vrtulníků, dva armádní sbory mají 50 vrtulníků a sedm druhů má po 10 vrtulnicích. V r. 1972 má být ve výzbroji po-

zemních vojsk dalších 130 vrtulníků v úhrnné ceně 6 milionů franků. Bojové vrtulníky mají být vyzbrojeny kanóny a raketami.

Velitelství NATO

věnuje rovněž velkou pozornost zvyšování mobilnosti pozemních vojsk koalice. V jejich složení jsou mobilní síly, které se systematicky zúčastňují cvičení a manévrů na severním a jižním křídle NATO.

V poslední době odborníci na stránkách západního vojenského tisku diskutují o použití aeromobilních vojsk v příští možné válce na evropském válečném poli. Někteří jejich použití na tomto válečném poli vylučují. Argumentují tím, že aeromobilní útvary a jednotky se tam setkávají se silným nepřítelem, který má mohutnou protivzdušnou obranu. Tuto obranu nejsou schopna aeromobilní vojska překonat. Většina odborníků však s těmito vývody nesouhlasí a považuje překonání systému PVO za plně možné i když připouštějí, že bojová činnost aeromobilních vojsk na tomto válečném poli musí být připravována a vedena jinak, než je tomu např. v Jižním Vietnamu.

Aeromobilní vojska mohou plnit bojové úkoly pouze v úzké součinnosti s taktickým letectvem a raketovým vojskem. Aeromobilní operace budou vyžadovat pečlivou přípravu s důrazem na překvapení. Vrtulníky se mají objevit nad cílem v malé výšce a po raketovém a kulometném úderu na nepřítele ihned vysadit výsadky.

Aeromobilní vojska mohou být rychle přemísťována z hloubky na čáru dotyku k zesílení vojsk prvního sledu. Vrtulníky mohou

- provést manévr zálohami podél fronty ve prospěch uskupení vlastních vojsk v daném prostoru,
- uzavírat mezery v obraně,
- ovládnout důležité čáry a prostory nebo přepravy na vodních překážkách,
- plnit úkoly průzkumu nepřítele a terénu,
- zabezpečovat spojení,

Hlavní kapitalistické státy, hlavně USA, věnují tedy značnou pozornost zvyšování celkové mobilnosti pozemních vojsk. Konstruuji nové typy letounů a vrtulníků pro dopravní i vojskové letectvo, zlepšují jejich leteckotechnické vlastnosti a výzbroj a zvyšují jejich únosnost. Současně zdokonalují organizační strukturu aeromobilních svazků a útvarů, rozpracovávají teorii bojového použití aeromobilních vojsk ve válce, vedené jak s použitím klasických, tak i jaderných zbraní na různých válečných frontách.

Je to konkrétním projevem agresivity USA a jejich spojenců v agresivním paktu NATO, který ohrožuje světový mír a nezávislost svobodmilovných národů.

Studium těchto otázek a příprava nutných protopatření se proto stává jednou z podmínek úspěšné obrany, jejíž kvalita je nejlepším argumentem proti jakýmkoli agresivním plánům.

- zásobovat střelivem, pohonnými hmotami, mazadly a proviantem,
- odsunovat raněné a nemocné.

Ze zkušeností ve vietnamské válce vyplývají zásady použití vrtulníků pro vysazování jednotek. Patří sem nutnost pečlivého průzkumu prostoru vysazení, použití vrtulníků po skupinách (nejméně po 12) ke snížení jejich zranitelnosti palbou pozemních vojsk a přinucení nepřítele k rozptýlení úsilí. Dále je to letecká podpora aeromobilních operací, palebná podpora aeromobilního výsadku dělostřelctvem a minomety z prostoru rozmístění vlastních vojsk nebo palebných postavení v prostoru vysazení, zřizování dýmových clon v tomto prostoru a přímá palebná podpora výsadku vrtulníky palebné podpory.

Značnou pozornost zasluhují i otázky protivýsadkové obrany, která má využít aktivních i pasivních opatření. K aktivním patří organizace systému palby protitankových prostředků s cílem zničit obrněné transportéry a jiná vozidla výsadku i jeho živou sílu. Pasivní opatření zahrnují maskování vojsk v prostoru možného vysazení, zaminování terénu a organizaci nepřetržitého pozorování vzdušného prostoru.

Dalším problémem je otázka použití vrtulníkových výsadků v raketové jaderné válce. V takové válce budou vysazovány vrtulníkové výsadky v nepřátelském týlu ihned po jaderném úderu. V průběhu boje budou udržovat úzkou součinnost s tankovými jednotkami, které vedou čelní údery. Jednotlivé skupiny budou shazovány v týlu nepřítele k plnění úkolů průzkumu objektů a cílů, na které mají být použity jaderné údery. Průzkumné skupiny mají být malé (5–6 mužů), vybavené průzkumnými prostředky a pojiťky.

Diverzní skupiny mohou být shazovány i za účelem ničení objektů, na které není účelné použít jaderné zbraně.