

NADVLÁDA VE VZDUCHU

Nadvláda ve vzduchu je jedním ze základních předpokladů úspěchu vojsk v soudobé válce. To potvrzují i zkušenosti z minulých lokálních konfliktů ve Vietnamu a na Středním východě. Připomeňme si proto jaký význam sehrálo vybojování nadvlády ve vzduchu v době Velké vlastenecké války.

V průběhu této hrdinné války vedlo sovětské letectvo boj o nadvládu ve vzduchu nepřetržitě od prvního do posledního dne. Na začátku války se mu nepodařilo získat iniciativu, kterou fašistické letectvo dosáhlo věrolovným přepadením SSSR. V této době prokazovali sovětské letci bezpříkladné hrdinství. Na celé široké frontě vedlo vzdušné boje a systematicky údery na fašistické letiště, vojenská průmyslová centra a týly i v podmínkách pro sovětské letectvo nevýhodných. Tak v boji se zkušeným nepřítelem, který měl převahu v letectvu, postupně dosahovalo na jednotlivých úsecích fronty i na některých operačních směrech úspěchy a tím vytvářelo základy k vybojování nadvlády ve vzduchu ve strategickém měřítku.

Např. již od 25. do 30. června 1941 vykonalo na Severozápadním operačním směru údery na 39 nepřátelských letišť a vyřadilo 130 letounů. Tím byla podstatně oslabena sestava fašistického letectva a a snížila se efektivnost jeho náletů na Leningrad. V prosinci 1941 v důsledku vytvoření silného uskupení letectva a protiletadlového dělostřelectva, které aktivní činností ničilo nepřátelské letectvo jak na letištích, tak i ve vzduchu, byla po-

prvé vybojována v bitvě o Moskvu operační nadvláda ve vzduchu. To můžeme dokumentovat pozorováním intenzity náletů. Jestliže v říjnu 1941 z 2018 letounů nepřítele, které se zúčastnily náletu, proniklo nad Moskvu 72 letounů (3,5 %) a od 15. listopadu do 6. prosince z 1953 — 28 letounů (1,4 %), potom v prosinci ze 14 letounů, které směřovaly k Moskvě, se přiblížilo k jejímu okraji jen 9 letounů.

Ve stalingradské bitvě a později na Kubáni bylo rovněž dosaženo nadvlády ve vzduchu operačního významu. Bojová činnost sovětského letectva měla již charakter vzdušných operací s cílem zničit letectvo na letištích a ve vzdušných bojích.

V dubnu 1943 proběhla několikadenní vzdušná operace k rozbití nepřátelského uskupení Krymu, Tamanského poloostrova a jihozápadní části Ukrajiny čtyřmi leteckými armádami a dálkovým letectvem. Jejím výsledkem bylo vyřazení 30 % letectva nepřítele.

V květnu a červnu 1943 před začátkem Kurské bitvy proběhly dvě vzdušné operace silami leteckých armád a dálkovým letectvem s cílem rozbit protistojící letecké uskupení nepřítele v pásmu širokém 1200 km a do hloubky více jak 200 km. V těchto dvou operacích bylo zničeno více jak 700 letadel nepřítele a jejich výsledkem bylo vybojování strategické nadvlády ve vzduchu.

Bojová činnost sovětského letectva proti letišťům z této doby je poučná i pro současnost. Tak např. 6. 5. 1943 vedla

1. letecká armáda úderu na letiště Sesča a Brjansk. Celkem byly vedeny dva úderu při svítání a při setmění na obě letiště současně 30—40 letouny IL-2 a Pe-2. Trate letu byly voleny s ohledem na rozmístění PVO a to tak, aby byl dosažen moment překvapení.

Rádiové spojení bylo povoleno až při zpátečním letu, byl organizován přilet k cíli po skupinách z různých směrů a přizemním letem. Protivník byl tak překvapen, že protivzdušná obrana letiště zahájila palbu protiletadlovým dělostřelectvem až po odhozu pum letounů IL-2. Důsledným zplánováním úderů a jejich přesnou organizací bylo jen na letišti Sesča zničeno nebo poškozeno 31 letounů a zničeno dva sklady munice.

V boji o nadvládu ve vzduchu připadá významná úloha vzdušnému průzkumu. Nepetržitě sledování obsazení a provozu na letištích umožňuje stanovit nejvýhodnější moment úderu.

Z Velké vlastenecké války mohou uvést příklad ze začátku roku 1943, kdy vzdušný průzkum vedený letectvem 2. letecké armády byl zaměřen zejména k zjišťování obsazení letišť fašistického letectva. Mezi jiným i na letišti Kursk, které až do zahájení útočné operace Sovětské armády bylo střídavě obsazeno. K boji s nepřátelským letectvem vyčlenil velitel 2. LA skupinu 24 IL-2 a 12 JAK-1, která byla v pohotovosti na letišti připravena k úderu na letiště na základě výsledků vzdušného průzkumu. Jakmile vzdušný průzkum hlásil, že na letišti Kursk přistálo 45 nepřátelských letounů, pohotovostní skupina bitevních letounů okamžitě startovala a udeřila na letiště. Výsledkem překvapivého úderu bylo zničení 28 letounů nepřítelů a skupina bitevníků se vrátila na základnu beze ztrát.

Vybojování strategické nadvlády ve vzduchu v průběhu Kurské bitvy v létě 1943 mělo velký význam pro další průběh války. Fašistické letectvo ve všech dalších operacích Sovětské armády 1944—1945 se již nezmohlo na organizovanější bojovou činnost proti letectvu a pozemnímu vojsku Sovětské armády. Další operace k osvobození Běloruska, Jasko-Kišinevská operace, Vislo-Oderská operace, Západo-Fruská a konečně Berlínská operace byly vedeny v podmínkách vzdušné nadvlády sovětského letectva.

K udržení vzdušné nadvlády muselo sovětské letectvo pokračovat v bojové činnosti s nezměrným úsilím. Se zahájením frontových operací stíhací letectvo vedlo vzdušné boje a sražení s letectvem nepřítelů. Bitevní a bombardovací letectvo kromě podpory pozemního vojska vedlo

úderu proti letištím, skladům bojových prostředků a leteckých pohonných hmot, přepravám a zásobování vojsk nepřítelů.

Velký význam rovněž v rámci bojů a operací o vzdušnou nadvládu měla bojová činnost letectva s cílem zničit a umlčet protiletadlové dělostřelectvo a zničit systém velení nepřátelského letectva.

Mimo přímých úderů na letiště bylo v široké míře použito blokování nepřátelských letišť. Německé letouny byly zničeny nejen na zemi na stojáncích letišť, ale i při vzletu a převážně byly přepadány ještě při letu k linií fronty způsobem „lovu“.

V berlínské operaci bylo k boji s nepřátelským letectvem spotřebováno 42 % úsilí letectva, proběhlo 1317 vzdušných bojů a bylo zničeno 1132 fašistických letadel.

Zkušenosti ze vzdušných bojů a sražení ukázaly, že největších úspěchů bylo dosaženo tam, kde byl předem přesně stanoven záměr použití sil letectva a soustředěno úsilí stíhacího letectva současně s hromadnými úderu ostatních druhů letectva. To vyžadovalo důsledné zhodnocení situace letectva nepřítelů a možných variant jeho hromadných náletů a na tom základě rozpracovat i varianty jejich odražení stíhacím letectvem v součinnosti s pozemními protiletadlovými prostředky.

Dosavadní zkušenosti z bojové činnosti letectva ukazují, že vybojování nadvlády ve vzduchu má strategický, operační nebo taktický význam, a to v závislosti na prostoru a dosažení stanovených cílů.

Boj o strategickou nadvládu ve vzduchu se v průběhu Velké vlastenecké války vedl v zájmu operací skupiny frontů a války jako celku na hlavních strategických směrech silami frontového a dálkového letectva.

Vybojování operační nadvlády ve vzduchu se vedlo v zájmu operace jednoho frontu zpravidla silami letecké armády s možností její posílení částí sil sousedních svazů nebo svazků.

Vybojování taktické nadvlády ve vzduchu bylo určeno k řešení taktických úkolů svazků různých druhů vojsk nebo cizbrojených sil. Např. při získání určitého předmostí, překonání vodních toků, vedení bombardovacího nebo bitevního úderu a vysazování výsadků byl boj o taktickou nadvládu ve vzduchu veden s cílem zabránit působení nepřátelského letectva do předem stanoveného prostoru.

Šlo v podstatě o dvě základní formy vybojování nadvlády ve vzduchu, a to o vzdušnou operaci a účastí několika leteckých armád a svazků dálkového letectva jako např. u Stalingradu, na Kubáni

a u Kurska a bojovou činnost leteckých armád jako neoddělitelnou a nutnou součást každé frontové operace.

Nejefektivnější formou boje o nadvládu ve vzduchu byly vzdušné operace k rozbití nebo oslabení leteckého uskupení nepřítele. Probíhaly jak do začátku operací skupiny frontů (např. Kurská operace), tak i v průběhu operací (Stalingradská). Základními způsoby operačního použití letectva ve vzdušných operacích byly hromadné údery a vzdušná sražení. Každá letecká armáda vedla údery na letiště zpravidla v pásmu svého frontu. Údery byly překvapivé, a to v době kdy na letišti byla většina letadel. K tomu využívala různých taktických způsobů bojové činnosti — blokování letišť, klamné činnosti, manévrujících skupin stíhačů, které upoutávaly bojem stíhače nepřítele při úderech bombardovacího bitevního letectva atd.

Nadvláda sovětského letectva ve vzduchu v posledním období 2. světové války zabezpečovala úspěšné vedení operací So-

větskou armádou a ve značné míře přispěla ke snížení ztrát živé síly i bojové techniky. Sovětskému letectvu pak podstatně usnadnila vedení mohutných úderů na důležité objekty fašistických vojsk na bojišti, v hloubce obrany, demoralizování vojenskopolitických center, zdržování a ničení přísunů čerstvých sil nepřítele na bojiště. Bojové zkušenosti ukázaly, že jednou z rozhodujících podmínek úspěšného vedení bojové činnosti pozemního vojska, námořnictva i letectva bylo zničení nepřátelského letectva.

Zkušenosti sovětského letectva z 2. světové války můžeme využít i pro soudobé vedení bojové činnosti letectva v podmínkách bez použití jaderných zbraní. Přesvědčivě ukazují, že nadvláda ve vzduchu je jedním ze základních předpokladů úspěšného vedení operací a boje pozemního vojska a je přímo závislé na jeho úspěších. Tento základní poznatek se nezměnil i přes kvalitativní skok ve vývoji bojových prostředků soudobých ozbrojených sil.