
NÁZORY ČTENÁŘŮ

K NIČENIU NEPRIATEĽSKÝCH VZDUŠNÝCH VÝSADKOV V HĽBKE OPERAČNEJ ZOSTAVY

(Článek uveřejněný ve VM č. 9/87)

V článku ve VM č. 9/1987 autoři plukovník Ing. Milan Kubička a plukovník Ing. Ján Repaský se vyjádřili k otázkám možností nepřítele ve vysazení vzdušných výsadků na začátku války a k zásadám jejich ničení. Bezprostředně zobecnili řadu možností, norem, jakož i podnětných námětů spojených s použitím různých druhů vzdušných výsadků nepřítele s důrazem na novou operační koncepci a principy, o kterých se zmiňuje Polní řád armády USA (FM 100-5), především s doktrínou pozemního vojska – kombinovaného vzdušně pozemního boje.

V souvislosti s tím chci **zevšeobecnit další názory**, které určitým způsobem rozšiřují nejen vývody autorů, ale i některá ustanovení dosud platného FM 100-5. Současně jsem k tomu také veden i tím, že s některými uveřejněnými názory a normami nelze plně souhlasit.

Autoři uvádí, že **současná doktrína pozemního vojska USA a strategicko-operační princip NATO zdůrazňuje úlohu výsadkových vojsk v současném boji a operaci**.

Domnívám se, že zvýšená a právem trvalá pozornost velení NATO je tradičně věnována výsadkovému vojsku již po dobu několika desítek let. O tom svědčí řada změn v organizační struktuře, vývoj miniaturizace zbraní, bojové techniky, zavádění munice se zvýšeným účinkem, zvyšování přepravních možností vzduchem, mobilnosti a odolnosti po vysazení včetně realizace jeho nových forem z různých výšek a netradičním způsobem.

Vycházejí ze zkušeností posledních let, tak např. u **amerických** výsadkových vojsk zatímco nákladní zásobník A-21 zabezpečoval shoz nákladu o hmotnosti 45 až 230 kg, další typ (A-22) již do 1 000 kg. Oproti tomu bojová technika a velko-rozměrné náklady nejdříve o hmotnosti v rozmezí do 12 000 kg a později až 18 000 kg jsou shazovány na speciálních výsadkových plošinách opatřených vícevrchlíkovým

systémem anebo brzdícími raketami. Určitá nevýhoda tohoto systému bez raket tkví v tom, že dopravní výsadkový letoun k zabezpečení postupného otevření jednotlivých vrchlíků padáku musí v okamžiku shozu nákladu letět ve větší výšce nad terénem, což z hlediska PVO protivníka nebude vždy možné. Proto byly ověřeny **nové způsoby vysazování volným shozem** na nákladních zásobnících z výšky do 30 až 50 m anebo shozem pomocí výtažného padáčku popř. výtažným hákem a pozemního brzdícího zařízení.

První způsob shozu s využitím výtažného padáčku je uskutečňován ve výšce několika metrů nad zemí, kdy vertikální rychlost přistání nákladu není velká, horizontální je částečně zpomalená výtažným padáčkem, který je na laně dlouhém 35 m. (Průměr výtažného padáčku má při hmotnosti shazovaného nákladu 1 800 kg 4,5 m, do 3 600 kg 6,7 m a při hmotnosti až 7 700 kg 10,5 m). Pro vysazení nákladů o větší hmotnosti je využíván systém několika výtažných padáček.

Druhý způsob vysazení pomocí výtažného háku a pozemního brzdícího zařízení je předurčen pro náklady o hmotnosti 15 000 až 21 000 kg. Dopravní výsadkový letoun z otevřeného zadního otvoru spustí výtažný hák, který se zachytí o příčně položené lano pozemního brzdícího zařízení, čímž dochází k vytažení nákladu z kabiny letounu. V době dopadu nákladu se rychlost zmenší na 5 až 7,5 m.s⁻¹, což nepřevyšuje rychlost při shozu pomocí běžně používaných nákladních padáků. (Pozemní brzdící zařízení má dvě hydraulické brzdy a lano 125 m dlouhé a 12,5 cm silné, jež vydrží nárazové trhnutí nejméně 21 tun.)

Další způsoby vysazení plošin s materiálem do 1 000 kg je prováděno pomocí nákladních padáků z malé výšky 60 až 80 m anebo shozem speciálních kontejnerů z výšek až 24 000 m a při rychlosti letu více jak 1 000 km.h⁻¹. Speciální kontejner může být shazován ve vzdálenosti až 50 km od místa přistání a pomocí malých reaktivních motorů připevněných na kontejneru je naváděn přímo do stanoveného prostoru.

Obdobně u **západoněmeckého** výsadkového vojska je zvyšována mobilnost a zejména úderná síla, kdy původní lehce zranitelná vozidla typu Kraka jsou nahražována lehkým pásovým vozidlem typu Wiesel s výzbrojí PTRS Tow (Hot) nebo automatickým kanónem ráže 20 mm a přizpůsobeným pro přepravu vzduchem a vysazení.

Vzhledem k tomu, že v přihraničním prostoru ČSSR převládají větry západní a jihozápadní využitelné jak pro snadnější překonání státní hranice, tak pro potřebu výsadkových jednotek, mají zkonstruovány „klouzavé padáky“ pro bezpečnou přepravu jednotlivců a skupinek do týlu protivníka až na vzdálenost 50 km.

Tyto poznatky jednoznačně potvrzují, že realizace přepravy vzduchem a vysazení jednotek výsadkového vojska pravděpodobného nepřítele do našeho týlu je možná v libovolné a zejména v minimální výšce, což jim umožňuje, že během velmi krátké doby (řádově během několika minut po vysazení), mohou uskutečnit manévry do zcela jiného prostoru. Za takových podmínek je podstatně

znesnadňováno nejen jejich včasné zjištění, ale i provedení nezbytných a účinných opatření.

Autoři zdůrazňují, že **širší zavádění nových vrtulníků zvyšuje aeromobilnost motorizovaných a mechanizovaných jednotek**, což je zřetelně vidět u „divize 86“, která po začlenění vrtulníkové brigády může nyní bez posílení částí sil vést aeromobilní boj.

Vycházejí z definice, **aeromobilní činnost** je speciální druh bojové činnosti, při které aeromobilní jednotky a speciálně vycvičené mechanizované jednotky jsou do prostoru bojové činnosti přepravovány vzdušnou cestou. Hlavní předností je velká **pohyblivost, překvapivost a rychlost** akcí, **úderná síla** ve stanoveném prostoru ihned po vysazení, jakož i schopnost **rychlého manévru**.

Při podrobném studiu organizace **vrtulníkové brigády** (její výstavba byla v roce 1987 zastavena) zjistíme, že z celkového počtu 146 vrtulníků je 50 bitevních a téměř 65 průzkumných a pouze část z nich je přizpůsobena pro přepravu 4 osob. Zbývajících 31 víceúčelových vrtulníků typu UH-60 A (únosnost 3 200 kg nebo 11 osob) je schopno přepravit vzduchem pouze 363 osob nebo 99 200 kg.

Pro zajímavost stojí uvést, že celková hmotnost jedné mechanizované rotý na OT (A) dosahuje 257 t a mechanizované rotý na BVP M-2 (A) již 290 t, což vyžaduje potřebu 21 až 24 dopravních vrtulníků typu CH-47 C, D Chinook (únosnost 33 až 44 osob nebo 12 t).

Obdobně celková hmotnost jednoho mechanizovaného praporu (A) na BVP M 2 činí kolem 532 t a jednoho mechanizovaného praporu na OT M 113 (bez dopravních vozidel) dokonce 1 096 t. Oproti tomu celková hmotnost horského (motorizovaného) praporu (N) se pohybuje jen kolem 231 t.

Z toho vyplývá, že vrtulníková brigáda je zatím schopna přepravit vzduchem živou sílu pouze dvou mechanizovaných rot vyzbrojených ručními zbraněmi (bez těžkých zbraní, obrněných vozidel a základních posilových prostředků jako PTŘS, granátomety, minomety, protiletadlové prostředky a dalších). Také dosud neza-
bezpečuje zdárné splnění hlavních předností aeromobilní činnosti, tj. údernou sílu, pohyblivost a manévrovost.

Autoři zevšeobecňují ... **možnosti vytváření vzdušných výsadků na stupni brigády až armádního sboru** uvedené v tabulce 1.

Údaje zde uvedené, ačkoli jsou s minimální úpravou převzaty ze ZI č. 1 (306) části 5, strana 12, tak nedoceňují potřebnou rozdílnost mezi vzdušným výsadkem organizovaným z výsadkového vojska a „vzdušným výsadkem“ od mechanizovaných (motorizovaných pěších či mobilizovaných) brigád a divizí. Zatímco výsadkové vojsko má bojová vozidla, obrněné transportéry, dělostřelectvo a další těžké zbraně přizpůsobeny nejen pro přepravu vzduchem, ale i k vysazení různým způsobem, tak soudobé typy víceúčelových a i dopravních vrtulníků nejsou schopny naložit a přepravit mechanizované jednotky a útvary pozemního vojska s těžkými zbraněmi a s bojovou technikou, čímž se podstatně snižují skutečné bojové

možností takto „odlehčených“ a přepravených jednotek do týlu protivníka.

Navíc se pozastavíme u uvedených norem možností vytvoření vzdušných výsadků podle tabulky 1. Zde autoři vycházejí z toho, že většina taktických vzdušných výsadků bude vytvářena výhradně z jednotek a útvarů pozemního vojska.

K zabezpečení teoretického výpočtu můžeme vycházet z těchto předpokladů.

U 7. as amerického (složení dvě md, jedna od) můžeme kalkulovat se 17 mechanizovanými prapory, z kterých je možné vyčlenit jednotky k plnění úkolů výsadku. Za předpokladu začlenění „divize 86“ počítáme navíc s 12, celkově s 29 mechanizovanými prapory. U čtyř divizí lze kalkulovat s 12 brigádami.

V souladu s údaji v tabulce 1 každá **brigáda** by mohla vysadit až zesílenou **rotu**, celkem 12 rot, což se rovná hodnotě **4 praporů**.

Divize může vysadit 2 až 3 zesílené **roty**, celkem 12 rot o hodnotě dalších **4 praporů**. Kromě toho může vysadit až jeden zesílený prapor, tj. celkem 4 prapory, úhrnem u čtyř divizí **8 praporů**.

Armádní sbor má podstatně větší možnosti vysazení, a to nejdříve 8 rot a 2 až 3 zesílené prapory, což se rovná hodnotě dalších 5–6 praporů. Navíc může vysadit jednu brigádu.

Podle **teoretických** výpočtů by 7. as mohl vysadit jednu brigádu a dalších **17 až 18 praporů** a přitom jeden **letecký prapor** americké armády s využitím víceúčelových a dopravních vrtulníků (UH-1, H, CH-47 C a dalších) může přepravit vzduchem pouze **jednu** mechanizovanou brigádu ve složení tří „odlehčených“ mechanizovaných praporů bez těžké techniky, dopravních a obrněných prostředků. Takové **přepavní možnosti lze klasifikovat jenom jako přepravu vzduchem, neboť to neodpovídá požadavkům aerizace a ani zásadám pro boj v týlu protivníka**.

U 2. as, západoněmeckého (složení jedna hd, md a td) jsou celkové možnosti podstatně menší.

Ze stupně **brigády** (celkem 9, z toho čtyři tankové a mechanizované, jedna horská) se předpokládá vysadit 9 rot, tj. **3. prapory**. Navíc od **divizí** po jednom praporu, což jsou další **3 prapory**. Od **armádního sboru** hodnotu 6 rot a dva prapory, což celkem představuje opět **4 prapory**.

V rámci 2. as, by šlo o vysazení **10 praporů**. Ovšem ani přepavní možnosti **středního dopravního leteckého pluku** (vrtulníky typu CH-53 G) **neumožňují přepravit najednou více než jeden zesílený mechanizovaný prapor** bez těžkých zbraní a obrněných vozidel. V takovém případě se naskytá otázka, zda přívlastek zesílený má své skutečné opodstatnění.

Na podkladě výlučně teoretických propočetů podle tabulky 1, by bylo možné také vyvodit, zda dva armádní sbory prvního sledu mohou kalkulovat s vysazením dvou brigád s dalšími 27 až 28 prapory, což se rovná potřebě celkového počtu mechanizovaných praporů organizačně začleněných u čtyř divizí právě 7. as.

Za takových předpokladů je zřejmé, že teoretické propočty patří pouze do oblasti teorie, neboť je **málo pravděpodobné, že ze sestavy dvou armádních sborů**

by mohla být vyčleněna více jak polovina sil a prostředků pro potřeby výsadků nebo aerizace, a to za předpokladu, kdy k tomu nejsou vytvořeny podmínky v důsledku nedostatku přepravních prostředků co do typu, počtu a požadované únosnosti.

Navíc je zapotřebí docenit i takové zásady, kdy je výsadek nejčastěji vysazován na hlavním směru, organizován z jednotek a útvarů druhého sledu (pokud není k dispozici dostatek jednotek od výsadkového vojska), vysazení je prováděno opakovaně, diferencuje se hloubka vysazení a doba samostatného boje v týlu protivníka v závislosti na charakteru bojového úkolu (cíle bojového úkolu, významu objektu protivníka, způsobu ničení nebo ovládnutí), konfiguraci terénu v prostoru vysazení, jakož i na průměrném tempu útoku vlastních pozemních sil na směru vysazení výsadku. Jsem toho názoru, že při docenění těchto zásad budou publikované propočty potřeby mechanizovaných praporů **sníženy na 1/4 až 1/3, což je reálné a plně odpovídá soudobým požadavkům.**

Myslím, že údaje v tabulce mohou být jenom obecné, neboť nevymezují možnosti několikerého použití, nevycházejí z předpokládané varianty bojové sestavy, opomíjejí časové předpoklady (u rot a praporů je paušálně stanovena doba), nedoceňují možnosti postupného vysazení (časově za jak dlouho s přihlédnutím na přepravní prostředky a jejich kapacitu), nevycházejí z celkových možností vrtulníků různého typu, což bezprostředně ovlivňuje přepravu vzduchem a vysazení dokonale bojeschopného výsadku.

Plukovník doc. Ing. Zdeněk Hron, CSc.