

# PLÁNOVÁNÍ LETECKÝCH OPERACÍ

(Pokračování)

## OBRANNÉ OPERACE

Pro leteckého velitele je ideální situací "případ II", když jsou nepřátelské základny otevřeny útoku, avšak základny vlastní nikoli. Naopak, nejhorší situace (případ III) nastává, když nepřítel může působit proti "naším" základnám, zatímco jeho základny jsou nedotknutelné. Nejen, že je nejobtížnější zvítězit v boji o leteckou převahu v případě III, nýbrž také důsledky prohry v tomto boji jsou nejtěživější, protože potom je velmi pravděpodobné, že bude prohrána celá válka.

Situace případu III se může vyvinout mnoha způsoby. Není k dispozici výzbroj, jako jsou letouny dalekého doletu, k tomu, aby byla válka přenesena k nepříteli. Nedostatek vůle může zabránit v provádění úderů proti nepříteli.

### ■ Doktrína může ovlivňovat situaci

Nedostatek vůle může pramenit ze strachu části létajícího personálu, nebo z politického snění, že zdrženlivost může protivníka přimět k tomu, aby upustil od něčeho ještě horšího než to, co již dělá. Doktrína může ovlivňovat nebo ovládat situaci. Stejně jako byli teoretikové ve třicátých letech přesvědčeni, že bombardovací letouny bez doprovodu by mohly vždy proniknout, někteří se domnívají, že nynější protiletadlové systémy postačí a že útočné operace jsou bezcenné.

I když doktrína připouští útočné operace, je zcela možné, že nebyly procvičovány v míru a proto nejsou vojenské síly připraveny k takovým složitým operacím.

Konečně mohou rozmanité okolnosti znemožňovat ofenzívu. Jednou možností je, že počáteční nepřátelský útok byl tak intenzivní, že zničil systémy nebo personál potřebný k podpoře útoku. "Případ III" může jasně kdykoli nastat, jak se to stalo Polsku, Francii, velké Británii, Severní Koreji, arabským státům v letech 1967 a 1973 a severnímu Vietnamu.

V klasické pozemní válce může být obrana zajisté silnější než útok, jak tvrdil Clausewitz. Avšak, jak se zdá, v letecké válce je pravdou opak. Tento zjevný rozpor vysvětluje několik důvodů:

- **předně**, letectvo má tak vysokou pohyblivost, že může útočit z mnohem většího počtu směrů než pozemní vojsko,

- **za druhé**, rychlost, jíž se letectvo pohybuje, značně ztěžuje soustředění proti němu ve srovnání se soustředěním k obraně proti pozemnímu útoku,

- **za třetí**, obránce na zemi má normálně připravená postavení, z nichž může vést palby na útočníka, který se musí podle definice pohybovat otevřeným terénem, v němž je v rozhodující nevýhodě,

- **konečně**, když se letecké síly dvou stran střetnou ve vzduchu, rozdíl mezi útočníkem a obráncem se stává neostrým (pokud nezanikne úplně). Neexistuje rozdíl mezi útočníkem a obráncem v letecké válce má pro obě strany důležité důsledky, jak ihned uvidíme.

Historicky je zaujetí čisté obrany v letecké oblasti jasně spojeno s nebezpečím. Nebezpečí může být větší nebo menší v závislosti na povaze toho, co má být bráněno. Snazší je bránit přiměřeně ucelený komplex, kde obránci mohou útočnickům čelit kdekoli a kdekoli na jeho obvodu a kde se obránci mohou vzájemně podporovat. Obtížnější je bránit dlouhý rovný prostor, kde vzdálenosti vylučují vzájemnou podporu a kde může útočník volit rozmanité cíle pro svoje úder v kterémkoli určitém čase. Dvě věci vyžadují vysvětlení.

**Předně**, mluvíme zde o operacích rozmachu válčiště, nikoli o obraně jednotlivého letiště, továrny nebo města.

**Za druhé**, přijímáme předpoklad, že pro předvídatelnou budoucnost je jediným skutečně účinným soupeřem letounu jiný letoun. Jak bylo řečeno výše, tento argument neznamená, že pozemní obrana může být ignorována, nebo, že není nebezpečná. Ve skutečnosti je natolik nebezpečná, že musíme předpokládat, že nikdo nezahájí útočnou leteckou operaci, aniž by byl relativně přesvědčen, že ji bude schopen umlčet, těmi neb oněmi prostředky.

## ■ Útočník musí mít možnost hromadného použití

Poměry soustředění neboli mezi útočníkem a obráncem dodávají prvotní důležitost geografii, neboli výstižněji rozmístění letišť pro bránící se letectvo. Útočník musí mít možnost soustředění, aby přivodil přijatelný rozsah škod, a to opět na úrovni válčiště. Jednotlivý letoun s řízenou raketou může sice vyřadit bodový cíl jako most, (ovšem za předpokladu, že jednotlivý letoun může proniknout obranou). Na druhé straně nemůže jednotlivý letoun vyřadit letiště, seřazovací nádraží nebo jiný důležitý vojenský cíl z používání; toho může dosáhnout pouze hromadné použití letectva. Avšak všechny letecké síly tento základní princip nepochopily; proto se některé letecké síly mohou pokoušet vést operaci s malými počty. Kdyby tento příklad nastal, obránce to může považovat za štěstí pro sebe, není však moudré kalkulovat s hloupostí protivníka. Je nutno očekávat, že každý zdatný nepřítel bude čelit stejně velkými silami.

Dějiny letecké války, i když jsou krátké, jasně ukázaly, že hromadnému použití letectva je možno čelit pouze hromadným použitím letectva. Pokusy o obranu nižšími počty (v určité bitvě, na rozdíl od nižších počtů na válčišti), nebo naopak, o útok s nižšími počty (v určitém střetnutí) byly, jak známo, neúspěšné.

Již byly vysvětleny příklady této zásady z války v Evropě, jakož i z války v Pacifiku. Podívejme se dále.

Jestliže je soustředění v obraně důležité, pak problém spočívá ve vytvoření soustředění ve vhodném čase. Musíme zvolit správný způsob nazírání a uvažovat v pojmech letecké bitvy. Soustředění je důležité jen pokud může být zasazeno proti nepřátelskému útoku. Proto letouny, které se nemohou podílet na letecké bitvě, nejsou důležité.

**Jak dosáhnout toho, abychom v "případě III" neprohráli operaci o dosažení letecké převahy?**

Otázka je záměrně formulována záporně, protože skutečnost, že jsme v obraně znamená, že nejlepším možným výsledkem je neprohrát. Od obrany nelze očekávat nic pozitivního - ačkoli úspěšná obrana může připravit cestu k následné ofenzívě.

Naštěstí existuje alespoň jedna malá - velmi malá - výhoda v tom, že jsme v obraně. Prostě, motivace nepřítele k útoku a proto jeho vůle přijmout odvetu mohou být menší než motivace a vůle obránce. Je vysoce pravděpodobné, že protivník vrhne do střetnutí celé svoje letectvo a celé je ztratí dříve, než se rozhodne vzdát se útoku. Naopak, obránce nemusí považovat za nelogické vynaložit veškeré svoje letectvo ve snaze o vlastní ochranu. Tato skutečnost poskytuje obránci mírnou psychologickou převahu, které je možno využít - a musí být využito.

### ■ Způsobené ztráty jsou klíčem k tomu, abychom neprohráli

Klíčem k tomu, abychom neprohráli, je způsobit nepříteli dostatečné ztráty, takže nebude schopen nebo ochoten zaplatit cenu. Je to taková samozřejmost, že nepotřebuje důkazy? Zatímco to může být samozřejmost, není snadné ji uvést ve skutek. Nutně musíme přesně uvažovat o tom, co je třeba vykonat, aby byl nepřítel přinucen upustit od svého útoku.

V obraně je jediným způsobem, jak citelně zasáhnout nepřítele, sestřelit jeho letouny a zajmout nebo zabít jeho letce. Počty sestřelených letounů jsou důležité, avšak mnohem důležitější je volba časového okamžiku jejich zničení. Nepřítel určitě akceptuje určitou úroveň ztrát a pravděpodobně tuto úroveň stanovil předem. Jedno procento je úroveň ztrát, kterou může většina leteckých sil snést, aniž by dělaly zásadní změny ve svých operačních plánech.

Pro ilustraci uvažujme, že letecké síly s 1000 letouny utrpí jednorozhodně ztráty každý den po 10 dní. Celkové ztráty nebudou ani 100 letounů. Jestliže by byly výsledky v tomto 10-denním období dobré, velitel bude pravděpodobně pokračovat v operacích. Avšak nyní uvažuje tytéž celkové ztráty budou způsobené během jednoho dne. Za těchto okolností téměř každý velitel bude velmi vážně znovu posuzovat svoje plány. Předně je jasné, že nemůže přijmout ztráty této výše vícekrát než jednou nebo dvakrát. Za druhé, ztráty této velikosti určitě postihly některé jednotky tak citelně, že budou muset být odsunuty. Za třetí, létající personál utrpí velkou ránu na své morálce i na svém pocitu neporazitelnosti.

**Stručně, je citelný rozdíl mezi nízkými ztrátami každého dne a vysokými ztrátami určitého dne. Obrana musí způsobit útoku pokud možno nejvíce "špatných" dní, dokonce i když tento rozsah akcí vyžaduje sníženou aktivitu za některých dní.**

Ve výše uvedeném příkladě jsme uvažovali tak, že jedno procento bylo přijatelným podílem ztrát, zatímco deset procent v jediném dni nikoli. Skutečné údaje se mohou poněkud lišit, avšak tato procenta mají historický základ.

**Za druhé světové války americké letectvo všeobecně usuzovalo, že deset procent bylo největším podílem ztrát, který bylo možno přijmout, aniž by se něco měnilo. Avšak v říjnu 1943 mělo německé letectvo svůj nejlepší měsíc za války a podařilo se mu způsobit Američanům 12 až 16 procent ztrát. tento podíl byl nepřijatelný, takže velitel 8. letecké armády zastavil další hluboké nálety na Německo za jasného počasí na téměř čtyři měsíce.**

O třicet let později Izraelci ztratili 40 stíhacích letounů nad Golandskými výšinami během jediného dne. Tento podíl ztrát, vyšší než 10 procent, je přinutil zastavit operace, dokud nevymysleli lepší způsob ke splnění úkolu - nehledě na skutečnost, že syrský průlom, který se letectvo snažilo zastavit, by byl způsobil velké škody, kdyby byl úspěšný.

Cílem proto je způsobit nepříteli velmi těžké ztráty v nejkratším možném čase. Jak je možno tohoto cíle dosáhnout? Je nutno postupovat podle dvou všeobecných zásad:

● **Prvou zásadou je** - soustředit síly a čelit nepříteli vyššími počty v určité bitvě, v určitém sektoru nebo čase.

● **Druhou zásadou je** - přijmout skutečnost, že není možné bránit všude a všechno: ten, kdo se snaží bránit všechno, nebrání nic. K průlomům dochází běžně. Když se smíříme s touto skutečností, bude snazší vytvořit soustředění, které umožní dosáhnout významných vítězství s přijatelnými ztrátami obránce.

#### ■ Poměry ztrát jsou funkcí poměrů sil

Je důležité, aby letecký velitel rozuměl jinému jevu: **podíly ztrát se mění s nepřímou úměrou s poměrem zasazených sil.** Dva letecké svazy se stejnými počty (a přibližně stejnou výzbrojí a stejnými letovými možnostmi) budou mít tendenci ke stejným ztrátám ve vzájemném střetnutí. Při stejné výzbroji a stejném personálu, avšak při změně poměru sil v neprospěch jedné strany, bude mít tato strana větší podíly ztrát, než by naznačoval změněný poměr sil. Naopak, pro stranu, u níž nastal příznivější poměr sil, poklesnou podíly ztrát více, než udává poměr sil. **Změna podílů ztrát, ať pozitivní nebo negativní, není lineární, nýbrž je exponenciální.** Kromě toho se nezdá, že by existoval bod snižujícího se úspěchu pro větší leteckou sílu. To znamená, že čím větší je síla, tím nižší ztráty utrpí a tím větší ztráty způsobí svému protivníkovi.

Bohužel neexistuje žádné dobré přibližné pravidlo pro to, jak velkou převahu by měl mít obránce nad útočníkem. Avšak několik příkladů může poskytnout určité vodítko.

**Japonci útočili na Midway se 108 bombardovacími a stíhacími letouny. Letka válečného námořnictva na Midway, která měla 26 stíhacích letounů, utrpěla též 100 procent ztrát.**

**Dne 11. ledna roku 1944 americké letectvo útočilo na cíl hluboko v Německu silou 238 bombardovacích letounů a 49 doprovodných stíhacích letounů. Němci útočnému svazu čelili 207 stíhacími letouny. Ztráty byly 34 bombardovacích letounů. Přibližně o pět týdnů později, dne 19. února letecký svaz s 941 bombardovacími letouny doprovázený 700 stíhacími letouny se setkal s odporem přibližně 250 německých stíhacích letounů. Při tomto střetnutí Američané ztratili pouze 21 bombardovacích letounů tj. nižší absolutní počet a nižší procento.**

**V červnu roku 1982 se izraelská obranná skupina 90 stíhacích letounů střetla se syrskou skupinou 60 stíhacích letounů. Izraelci neměli žádné ztráty, zatímco Syřané ztratili 23 svoje letouny.**

Moderní zbraně mohly pravděpodobně znehodnotit zkušenosti ze druhé světové války a z Koreje a výše uvedená bitva Izraelců byla možná anomálií. Tento argument, ačkoli je určitě možný, se zdá být nepravděpodobný. Velké počty letounů útočících na menší počet letounů musejí mít lepší výsledky než jiné postupy. Tento závěr nemá nic společného s diskusí o kvantitě versus kvalitě. Dokonalejší letadla mají lepší výkonnost než letadla méně dokonalá: to je skutečnost, kterou uvedl Manfred von Richthofen, velké německé letecké "eso", v roce 1918: "Vedle kvalitnějších letounů mají Britové kvantitu. Naši stíhací piloti, i když jsou vcelku dobří, jsou proto ztraceni".

Výše bylo řečeno, že neexistuje žádný pevný poměr, jehož by letecký velitel mohl používat jako přibližného pravidla. Viděli jsme však, že čím větší je poměr sil obránce k útočníkovi, tím větší je pravděpodobnost úspěchu obrany. Bránci se velitel musí zajistit, aby byl tento poměr pro něho příznivý.

Může se zdát, že všechno toto zdůrazňování počtu naznačuje, že výsledek operace o dosažení letecké převahy v "případě III" může být posuzován na základě relativních předválečných sil - možná se zmírněním výrobními počty po zahájení války. Toto zdůrazňování počtu může také naznačovat, že bránci se velitel je odsouzen k porážce, jestliže má méně letounů než útočník. Žádná z těchto domněnek není pravdivá. Statistické rovnováhy jsou zajímavé, avšak nemají mnoho společného s tím, jak válka pravděpodobně skončí, pokud nejsou počty absolutně převyšující. Důležité jsou počty, když se dvě letecké skupiny střetnou ve skutečné bitvě.

Početně slabší bránci se letectvo může zvítězit, jestliže jsou jeho letouny správně používány a jestliže jsou soustředěny takovým způsobem, aby početně převyšovaly útočníka při každém daném střetnutí. Soustředění pro dosažení početní převahy je imperativem, dokonce i když to vede k tomu, že se z některých útoků unikne bez přepadu. Mnohem důležitější a účinnější je způsobit nepříteli těžké ztráty v jedné bitvě nebo jednoho dne, než dosahovat trvale 1- až 2-procentních ztrát každého dne.

Důležité také je, aby bránci se velitel, zvláště velitel letectva, které má celkově nižší počty než protivník, pochopil, že jeho ztráty budou nižší, když bude mít při střetnutí vyšší počty než protivník. A znovu, velké nepřátelské ztráty za jediného dne nebo při jednom náletu vykonají divy pro morálku, a to na obou stranách.

Jak se této převahy dosáhne, máme-li předepsané soustředění a početní převahu? Bude nesnadné dosáhnout jí za války, jestliže není nacvičována v míru. Galland, jakmile zjistil, že potřebuje početní převahu - to 3:1 nebo 4:1 dokonce ve dnech, než měly americké bombardovací letouny doprovod -, dospěl k závěru, že jeho piloti mají velké obtíže při působení ve formacích větších než letka, protože v nich nelétali po tři roky od bitvy o Anglii.

Výcvik je nezbytný. Vytváří duševní postoj "dokonaleji bojovat a zvítězit". Stíhací pilot má tendenci statečně se vrhnout do boje, avšak takové jednání může být nesprávné. Smělost, odvaha mohou vést k porážce. Letectvo početně slabší než protivník musí bojovat lépe a chytřeji, aby zvítězilo. Jeho generálové musejí soustřeďovat svoje síly takovým způsobem, aby mělo vyšší počty, jakmile zahájí bitvu. Politické heslo "bojovat s početní převahou a zvítězit" nemá žádné místo na operační úrovni války.

#### ■ Čím dokonalejší výstraha, tím lépe

Bránci se letectvo musí vymyslet způsoby, jak rychle dostat mnoho letounů do vzduchu. Tento způsob je velmi důležitý tehdy, když jsou letecké základny nevhodně rozloženy. Nic z výše uvedeného však nepomůže, když není k dispozici dobře fungující a odolný varovný a řídicí systém. Je zjevné, že čím dřívější je varování (výstraha), tím lépe, ačkoli velitel musí

umět rozpoznat klamné nepřátelské útoky určené k tomu, aby dostaly stíhací letouny obránce do vzduchu, a provést úder, jakmile spotřebovaly palivo. Nepřítel se velmi pravděpodobně uchýlí ke trikům, jestliže se obrana několikrát úspěšně soustředila a v důsledku toho způsobila protivníkovi těžké ztráty.

Strategie a taktika nepřítele buď ztíží nebo zjednoduší problém soustředění.

Za bitvy o Velkou Británii německé letectvo nejdříve útočilo na základny stíhacího letectva a na továrny vyrábějící letadla. Protože tyto základny i továrny byly rozptýleny po jihovýchodní části Velké Británie, měli Britové obtíže se zjišťováním, kam přesně nálet směřuje, když byl poprvé zjištěn radiolokátor. Němci soustřeďovali svoje útočné síly, čím více je soustřeďovali, tím většího úspěchu dosáhli. Na počátku září Němci z různých důvodů zaměřili svoje úsilí proti Londýnu, čímž byly odstraněny pochybnosti o tom, kam nálety směřují, a značně se usnadnilo soustředění obrany. Ukončení útoků německého letectva na britské základny stíhacího letectva zjednodušilo operace z těchto základen.

Konečně, v době, kdy se Němci domnívali, že jejich nepřítel bitvu prohrál, Britové byli s využitím údajů získávaných na základě rozluštění německého šifrovacího kódu schopni soustředit všechny svoje síly, včetně sil, které by normálně vůbec nebyly zasazeny v londýnském prostoru, k mohutnému útoku na Němce dne 15. září. Němci utrpěli tak těžké ztráty a byli tak překvapeni, že dospěli k závěru, že Britové jsou silnější než kdykoli dříve (ačkoli ve skutečnosti nebyli), a upustili od vážných leteckých útoků na ostrovní království.

Při zpětném pohledu by byli Němci zřejmě zvítězili v letecké válce, kdyby nebyli upustili od útoků na letecké základny a nepřeložili svoje úsilí proti Londýnu, kde se Britové proti nim mohli soustředit.

Za zmínku stojí jiný přístup, jehož Britové použili, i když bude podrobněji popsán v dalším pokračování.

**Britové udržovali zálohy. Často střídali jednotky na "horkých místech", čímž jim poskytovali odpočinek. Tyto jednotky byly k dispozici, když bitva dosáhla rozhodující fáze. Zatímco Britové střídali jednotky a tím udržovali zálohu, Němci používali všechno co měli. Když přišel rozhodující okamžik, neměli nic k doplnění.**

"Případ III" boje o leteckou převahu může skončit vítězně, jestliže letecký velitel správně používá svých sil. Jestliže používá soustředění, jestliže akceptuje některé průlomky aby zmařil jiné a jestliže vytvoří a používá dobrý varovný a řídicí systém, může porazit silnější letecké síly. Naopak, jestliže se pokouší bránit se všude, jestliže zasazuje svoje síly po částech, jestliže se mu nedaří uskutečňovat soustředění, prohraje - a může prohrát proti značně slabšímu letectvu, jestliže ho útočník "přechytračí".

Letecká válka je zvláště v obraně výjimečně složitá a náročná. Pečlivé myšlení a chladné provádění jsou nezbytnosti.

Od čisté obrany nyní přejdeme k těm anomálním situacím, v nichž není letectvo z jednoho nebo více důvodů činitelem, nebo v nichž jsou obě strany nuceny bojovat nad frontou, aniž by útočily vzájemně na svoje týlové prostory. Velitel může mít velké starosti na obou stranách, avšak výše vysvětlená pravidla stále platí.

Až dosud jsme vysvětlovali případy letecké převahy, když velitel stál v čele zápasu na život a na smrt, buď aby porazil nepřítele, nebo aby nepříteli zabránil překonat vlastní síly. Jak bylo vysvětleno na počátku, existují situace, za nichž je letecká bitva značně omezena na prostor nad frontou, nebo v nichž letecké síly nehrají důležitou roli.

Oba tyto případy vyžadují odlišné posouzení.

Když jsou týlové prostory obou stran relativně bezpečné, buď pro politická omezení, nebo pro fyzickou neschopnost dosáhnout vhodných cílů, je snazší sestavit plán celé operace, ačkoli jeho provedení může být obtížnější. V tomto případě není pravděpodobné, že letecká převaha bude účelem sama o sobě; bude spíše potřebná k tomu, aby se zabránilo nepřátelskému letectvu zasahovat do pozemních operací na frontě nebo v její blízkosti a zároveň umožnily vlastní letecké operace nad příslušnou částí nepřátelského území.

Když nelze dosáhnout nepřátelského týlu, jsou možnosti velmi omezené. Pro dosažení letecké převahy je možno vykonat jen málo, kromě vyřazování nepřátelských letadel ve vzduchu a umlčení nepřátelských pozemních protiletadlových systémů. Za těchto okolností musí velitel rozhodnout, zda pozemní systém je dostatečnou úhrozu, takže musí být cílem útoku v prvním pořadí, nebo zda může být umlčen elektronickými prostředky, zatímco nepřátelská letadla budou ničena ve vzduchu.

Umlčování pozemní protiletadlové obrany bylo vysvětleno v druhém pokračování. Nyní posoudíme bitvu ve vzduchu.

## ■ Možnosti jsou závislé na nepříteli

Když není možno na nepřátelské letectvo útočit na jeho základnách, je nutno útočit na ně ve vzduchu. Možnosti jsou závislé na síle a doktríně nepřítele. Když nepřítel považuje sám sebe za poměrně slabého, bude se snažit vyhýbat vzdušnému boji a soustředí svoje úsilí proti letadlům, která mohou působit proti jeho pozemním vojskům nebo zásobovacím cestám blízko fronty. Je možno představit si dokonce situaci, při níž jsou velké vlny stíhacích letounů vyslány za čáru dotyku k působení proti nepřátelskému letectvu, avšak vždy se vrátí, aniž zničily nějaký nepřátelský letoun, protože se nepřítel rozhodl nebojovat. Když tato situace nastane, je vzdušné převahy dosaženo tím, že se nepřítel vyhýbá boji, a může započít další fáze operace. Když však není nepřátelské letectvo pasivní, je nutno mu čelit stíhacím letectvem, které ho zničí.

K dispozici je několik metod k provedení stíhací operace, když nelze dosáhnout nepřátelského týlu. Prvou metodou je stíhací přehrazování mezi nepřátelskými základnami a frontou. Američané úspěšně použili této metody v Koreji poté, co Číňané vstoupili do války. Nevýhodou takové operace je, že přenechává iniciativu nepříteli. Nepřítel se může anebo nemusí rozhodnout k působení proti přehrazujícím letům, může pozdržet svůj útok tak dlouho, až se domnívá, že přehrazující letouny vyčerpaly svoje palivo, nebo se může snažit vyslat větší počet letounů proti přehrazujícím letounům. Správná volba do značné míry závisí na počtech.

Když je nepřítel početně značně slabší, může letecký velitel udržovat přehrazování na místě v dostačující síle, aby bylo možno čelit možnému nepřátelskému útoku. I když je obtížné předepisovat určité poměry sil, zdravý úsudek požaduje poměr minimálně 1:1. Je zřejmé, že trvalé stíhací přehrazování je velmi nákladná operace.

Když má nepřítel stejné nebo vyšší počty, je udržování přehrazování velmi nesnadné, protože nepřítel může přehrazovací clonu překonat v čase a na místě podle svého rozhodnutí. Klíčovou zásadou zde je, stejně jako vždy, bojovat s převahou a zvítězit. Je nebezpečné mluvit o vedení boje s vyššími počty a o vítězství jinde než na stupni válčičtí. Jestliže je

možno získat jediné poučení z vojenských dějin, pak je to, že klíčem k vítězství v bitvách je mít na klíčovém místě větší síly než nepřítel. Podstatou je důvtipem překonat nepřítele a tak ho ve správném čase porazit svým silnějším soustředěním.

### ■ Pohyblivost může zvítězit v bitvě

Jednou z hlavních vlastností letectva je jeho pohyblivost. Jestliže lze této pohyblivosti využít k vytvoření soustředění, pak může zvítězit v bitvě. V tomto případě je možno vytvořit clonu, jakmile se nepřítel shromažďuje k útoku, jestliže jsou jeho letiště dostatečně blízko fronty, jestliže jsou zjišťovací systémy dostatečně výkonné aby podaly výstrahu o pohybu nepřítele s potřebným předstihem, a jestliže je možno z určitého počtu letišť rychle zasadit dostatečné síly pro vytvoření početní převahy při zahájení bitvy. Aby bylo možno tento postup dodržet, jsou nezbytné dokonalé detekční systémy, dokonalá koordinace velení a základny dostatečně blízké v čase nebo vzdálenosti k prostoru bitvy. Jestliže toho lze dosáhnout, tento postup může přispět k získání iniciativy, protože nepřítel nemůže vědět, zda a jak mu budeme čelit.

Stíhací přehrazování, nebo jeho právě popsaná mobilní verze nemusejí být potřebné, když nepřítel používá svého letectva defenzivně. Za těchto okolností může postačovat doprovod přímý letecké podpory nebo letounů uskutečňujících rozvrácení bojiště. Jak bylo výše uvedeno, když se provádějí útoky na nepřátelské pozemní síly, nepřátelské letectvo musí buď reagovat, nebo se de facto vzdát letecké převahy. Za předpokladu, že přijme leteckou bitvu, vznikne otázka, jak uskutečňovat doprovodné operace. **K dispozici jsou dva základní způsoby: volné stíhání a přímý doprovod.**

Rozhodneme-li se pro **volné stíhání** (sweep), stíhací letouny letí před bombardovacími letouny a čelí nepřátelskému letectvu na trati jejich letu nebo na bocích. Rozhodneme-li se pro **přímý doprovod** (close escort), stíhací letouny zůstávají v blízkosti z bombardovacích letounů a odrážejí nepřítele, jestliže zaútočí. Přímý doprovod má dlouhou historii neúspěchů: německé letectvo proti Británii v roce 1940; letectvo Spojených států amerických proti Číňanům v Koreji a proti severním Vietnamcům v Indočíně. Nějaká budoucí válka však může dokázat, že přímý doprovod je správnou metodou.

Tento rozbor volného stíhání a přímého doprovodu je odbočením do světa taktiky, na rozdíl od světa operačního velitele.

**Operační velitel musí normálně stát mimo taktické problémy. Některá taktická rozhodnutí však mají velký vliv na celou válku.** Jedním z nich je rozhodnutí volné stíhání nebo přímý doprovod. Oblast taktického rozhodování je také jednou z těch oblastí, kde velitelé z různých oborů - dokonce v rámci téhož druhu ozbrojených sil - mohou mít zcela odlišné názory na to, co je správné a co nesprávné. Například, v oboru přímého doprovodu se velitelé u bombardovacího letectva vždy cítili nechráněni, když nemohli přímo vidět svoje doprovodné stíhací letouny. Když dojde k takovéto roztržce, musí zasáhnout operační velitel a učinit taktické rozhodnutí.

Zvláštní charakteristika "**případu IV**" je, že prostor základen je nedotknutelný na obou stranách. Při této nedotknutelnosti se operace pravděpodobně stane dlouhým "**boxerským**" zápasem, v němž je pro obě strany obtížné dosáhnout něčeho více než opotřebovat druhou stranu. **Tento vývoj je zřejmě zvlášť tehdy, když obě strany mají přibližně stejné počty, přibližně stejnou výrobu výzbroje a přibližně stejný personál.** Když je jedna strana znatelně slabší než druhá pokud jde o piloty nebo o letadla a rakety, musí hrát jen velmi opatrnou hru a hledat příležitosti, jak poškodit protivníka, aniž by sama utrpěla velké ztráty. **Pokud bude takto postupovat, může setrvat ve válce po dlouhou dobu.** Tento poznatek netvrdí, že v procesu značně neutrpí jejich pozemní síly, jako utrpěly pozemní síly severního Vietnamu po vstupu Spojených států amerických do války.

## ■ Otevřená rada je nezbytná

Řešení případu, který jsme právě vysvětlili, je jedním z nejsnazších na operační úrovni, protože je k dispozici jen velmi málo možností volby. Je snadné rozčilovat se nad všemi okolnostmi a mohou vzniknout velké rozpory s politickým vedením, jestliže jsou omezení účinných akcí proti nepřátelským týlovým základnám motivována politicky anebo vojensky neúčelná. Kdyby měl tento případ nastat, musí operační velitel otevřeně vyslovit svůj názor na pravděpodobnou cenu při omezeních a bez omezení. Ačkoli "případ IV" poskytuje veliteli málo možností volby, "případ V", v němž není letectvo důležité, poskytuje ještě méně možností volby. Avšak i v tomto případě musí velitel o letectvu uvažovat.

Válka bez bojového letectva může s největší pravděpodobností vzniknout, když se střetnou dvě poměrně primitivní nebo chudá uskupení. Méně pravděpodobná, avšak stále možná, může být fáze ve válce která nastane poté, když obě strany nemohou používat svoje letectvo, buď proto, že bylo zničeno v boji, nebo vzhledem k problémům technického zabezpečení. Bez ohledu na to, jak k tomu došlo, letecká převaha nebude problémem pro žádnou ze stran. Uvádíme tuto situaci pouze proto, že se situace může rychle změnit, jestliže jedna ze stran získá letectvo, nebo když se podporující stát rozhodne k jeho použití.

Všechny situace se mění a operační velitel musí uskutečňovat plány na použití letectva souběžně s uskutečňováním plánů na použití námořních a pozemních sil. Plánování musí být zaměřeno na to, jak a kde bude letectvo ofenzívně použito, jestliže bude k dispozici, a jaké cíle bude nutno bránit, kdyby letectvo získal jen nepřítel. Úvahy a plánování se musejí řídit zásadami stanovenými pro ostatní čtyři "případy".

Tento rozbor "případů IV a V" nás přivádí ke konci zkoumání letecké převahy. Posuzovali jsme leteckou převahu z různých úhlů, abychom ji pochopili pokud možno nejlépe. Každý případ představuje svůj zvláštní problém, avšak ve všech případech je jasná povinnost soustřeďovat síly. Neexistuje žádný jednodušší - a také častěji zanedbávaný - princip, než tento. **Velitel, který soustřeďuje svoje síly, buď zvítězí, nebo odvrátí porážku. Velitel, který svoje síly nesoustřeďuje, prohraje, nebo zvítězí náhodou.**

V dalších pokračováních posoudíme působení téže zásady při rozvrácení zápolí a přímé letecké podpoře.

-MW-