

Vojenské letectvo a strategie

Autorem článku, který byl uveřejněn ve francouzském časopise Défense nationale v říjnu 1995, je dřívější inspektor francouzského letectva armádní generál Pascal de Chasse.

Článek přináší velmi široký pohled na vývoj letecké strategie, jakož i na úlohu a místo letectva za současné situace ve světě, a to pohled širší, než umožňuje rámec českého letectva. Jak uvádí autor, je určen nejen důstojníkům, nýbrž i politikům a diplomatům.



Krátce před rokem 2000 je zajímavé uvědomit si převratné změny, k nimž došlo ve vojenské strategii během 20. století, a tázat se na její další vývoj na počátku třetího tisíciletí.

V této oblasti byly nejdůležitějšími událostmi nesporně dvě světové války. Prvá z nich byla svědkem zavedení letectva, druhá zase jeho nezadržitelného rozvoje, a to nejen na bojištích, ale také v zázemí. V roce 1914 bylo několik desítek letounů ze dřeva a plátna pouze pomocným prostředkem všemocného dělostřelectva. V roce 1945 desítky tisíc stíhačů a bombardovacích letounů byly k dispozici Eisenhowerovi, MacArthurovi a Nimitzovi pro porážku Německa a Japonska jako určující prostředky pro dosažení vítězství.

Od té doby vývoj jaderných zbraní, používání umělých družic a triumfy elektroniky tuto skutečnost dále zdůraznily. Zajisté by nebylo správné činit ukvapené závěry o hlavní úloze, kterou hrálo letectvo koalice za války v Perském zálivu. Tato úloha byla znásobena chybami Saddáma Husajna, z nichž uvedeme jen jednu: *nesprávné použití jeho letectva*. Také je známo, že určité druhy konfliktů a určitá válčiště jsou méně vhodné pro výzkum a pro letecké údery: Afghánistán a Vietnam jsou toho důkazem.

V roce 1900 se mluvílo o námořní anebo pozemní strategii. Dnes má vojenská strategie tři součásti: letecko-námořní, letecko-pozemní a leteckou. Můžeme předvídat, že do roku 2100 nahradí letecko-kosmická součást součást leteckou a připojí se k ostatním dvěma. V tomto ohledu je účelné navrátit se k některým základním údajům dříve, než připomeneme použití letectva od jeho počátků, než posoudíme jeho přizpůsobení k modernímu světu a než se pokusíme rozpoznat budoucí tendence.

Vojenské letectvo: jiná dimenze

Oceány a moře pokrývají sedmdesát procent povrchu planety. Lidé však sídlí na pevnině, která je hostinnější, i když je omezena na dvě použitelné dimenze. Atmosféra však pokrývá všechny oceány a souše a také lidi. Je snadno proniknutelná, nejčastěji průhledná a nevyžaduje řešit problém kontinuity prostoru, avšak to, „co je těžší než vzduch“ se v ní nemůže udržet bez spotřeby energie.

Takové jsou charakteristiky těch prostředí, v nichž každý ze tří druhů ozbrojených sil má svoje místo, svůj význam a svoje omezení. Tyto charakteristiky zdůrazňují dvě výlučné vlastnosti letectva: *všudypřítomnost*, protože tytéž letouny, které dnes působí v Evropě, mohou zítra působit ve Středozemním moři nebo uprostřed Afriky, a *rychlost* akce, protože uvažuje v hodinách namísto ve dnech a ve dnech namísto v týdnech.

Někteří badatelé o válkách tvrdí, že lidstvo dosahuje pokroku pouze díky válkám. Za tuto cenu by bylo lépe dát přednost pomalejšímu pokroku! Z vojenského hlediska je tento jev přirozený a z technického byl často potvrzován fakty. V každém případě, v roce 1914, kdy jen nepočtení vojenští činitelé zkoumali význam letectva, události vyvolané hrstkou vynalézavých důstojníků a inženýrů rychle přinesly odpověď.

Po čtyřech letech války byly položeny veškeré základy letecké taktiky a strategie. Byly definovány druhy úkolů: stíhání, průzkum a bombardování. Byly formulovány rámce činnosti, podpory jiných druhů ozbrojených sil nebo samostatných operací. Byla přijata pravidla použití: překvapení, soustředění, trvalost působení. Byla formulována letecká doktrína: na prvním místě zajistit nadvládu ve vzduchu, alespoň místní a dočasnou, potom dávat přednost ofenzivě a konečně dávat přednost samostatným akcím tam, kde jiné druhy ozbrojených sil nemohou zasahovat pro nedostatek pružnosti, pro velkou vzdálenost anebo pro rychlost.

Několik činitelů však zpomalovalo tyto slibné začátky. Zákopová válka nebyla příznivá pro účinné využití nové zbraně, jejíž hlavní vlastností byla mobilita. Myšlenky prvních teoretiků příliš předběhly technické možnosti. Palebná síla letounů byla na dlouhou dobu velmi omezená: jak přirovnat několik stovek letadel, z nichž každé nese tři sta kilogramů pum, k milionům granátů vypálených před ofenzivou? Po ukončení války se ukázalo, že konzervatismus vrchního velení je nepřekonatelný (i když byla uznávána významná úloha letectva), jakmile bylo nutno zpochybnit organizaci a přerozdělit rozpočet.

Tak došlo k tomu, že ve Francii, která byla v roce 1918 první leteckou mocností, se zkušené letci během dvaceti let vyčerpali neplodnými zápasy, aniž by dosáhli toho, aby v květnu 1940 mělo letectvo potřebnou úroveň: letectvo bylo vybudováno pozdě a bylo slabě vyzbrojeno. Přes statečnost leteckých posádek v bitvě o Francii, během druhé světové války francouzské letectvo přenechalo jiným, aby se stali rozhodujícími činiteli při skutečném zrodu letecké moci.

Němci předvedli v Polsku, ve Francii a v Rusku možnosti lehkých bombardovacích letounů pro nepřímou leteckou podporu mechanizovaných ofenziv. O něco později, v roce 1941 na Krétě, podali drahý, avšak účinný příklad použití transportního letectva ve velkém měřítku. Britové při zajišťování svého životního prostoru během bitvy o Anglii poskytli skvělý příklad defenzivního použití letectva. Byli vždy nadšenými stoupenci ofenzivního použití letectva a posléze spolu s Američany zahájili proti Německu bezprecedentní strategické bombardovací operace. Japonci překvapili svět svými leteckými útoky, započatými 1. prosince 1941 na Pearl Harbor, na Filipíny, v Barmě a v Malajsii. Američané, jejichž výroba překročila 6000 letounů v roce 1940 a 96 000 letounů v roce 1944 (každých šest minut jeden letoun), udržovali frontu drtící Německo pod pumami, izolaci bojiště v Normandii a vedli dvě současné ofenzivy námořní, pozemní a letecké v Pacifiku. Nakonec dali Japonsku ránu z milosti tím, že vyslali tři sta padesát letounů B-29, aby zapálily Tokio předtím, než dva jiné letouny svými jadernými pumami zničily Hirošimu a Nagasaki.

Je skutečností, že druhá světová válka prokázala, že letectvo od té doby hraje prvořadou úlohu v každé pozemní nebo námořní bitvě. Naznačila také, že strategické použití letectva, ofenzivní nebo defenzivní či kváziautonomní, by někdy mohlo postačit k zajištění vítězství, což poté potvrdila tzv. šestidenní válka v roce 1967 a válka v Perském zálivu v roce 1991. Hlavním činitelem, který podmiňoval tento strmý vzestup kvality a mohutnosti od roku 1914, byl bezpochyby technický pokrok. Po roce 1945 to byl nejdříve reaktivní pohon, pak

doplňování paliva za letu a inerciální navigace a posléze rozvoj eklektroniky. Zavedení optroniky a kosmických prostředků tento vývoj urychlilo a rozšířilo.

Nicméně je možno klást otázky. Je letectvo přizpůsobeno pro krizi nové světové mezinárodní situace? Jaký vývoj je možno předvídat pro letecké prostředky a pro leteckou strategii v budoucích letech?

Pružnost použití odpovídající novému světu

Se zánikem komunistického systému, s probuzením nacionalismů, s internacionalizací a mediatizací krizí, se změnou rovnováhy Sever-Jih nebo Východ-Západ, s rozšiřováním jaderné výzbroje, s rozvojem islámského integrismu se planeta mění! Posuzujeme úsilí autorů *Blé knihy*, vydané francouzským ministerstvem obrany v roce 1994, abychom z jejich podnětných myšlenek vytvořili rozumnou a realistickou strategii obrany v době, kdy narůstá nejistota týkající se ohrožení a kdy je řešení krizí stále nesnadnější.

Prvá ze složek strategie uvedených ve výše citovaném dokumentu, tj. **odstrašování**, je v bojové pohotovosti a nevyžaduje nic jiného než pokračovat v již předvídaném vývoji. Jinak je tomu u tří ostatních, a to **ochrana, prevence a akce**, jejichž situace se radikálně změnila v důsledku vývoje politických, ekonomických, sociálních a vojenských souvislostí.

Prvou podmínkou pro aplikování obranné strategie je disponovat spolehlivými a aktualizovanými informacemi. Možnosti umělých družic získávat tyto informace jsou známy. Také je známo, že letadla jsou nezbytná k tomu, aby doplňovala družice z hlediska požadovaného času a místa s potřebnou přesností. Ostatně - družice a letadla nejsou univerzálním lékem a ty nejlepší průzkumné údaje mají pouze omezenou hodnotu, jestliže nejsou vyhodnocovány spolehlivými znalci dotyčné země, jejího lidu a její vlády. V roce 1990 Američané dobře věděli o iráckém soustředění vojsk na kuvajtských hranicích, avšak reagovali teprve po invazi, ve kterou jejich diplomati váhali uvěřit.

Pokud jde o ochranu národního území, ponecháme-li stranou terorismus, nebezpečí, jež by mohlo nastat s minimální lhůtou výstrahy, je kosmického původu. Informace nezbytné k jeho odvrácení jsou v podstatě technického rázu a nedostatky západní Evropy v této oblasti (neexistují prostředky pro zjištění ohrožení z kosmu ani protiraketové zbraně) jsou zřejmé. Šíření balistických zbraní podporuje mezinárodní spolupráci a posiluje vůli k obraně. Dále je nutno nenechat se nepříznivě ovlivňovat zájmem sdělovacích prostředků o senzace: sestřelit raketu SCUD (která je málo výkonná, málo přesná a použitelná jen jednou) je mnohem obtížnější než sestřelit stíhací bombardovací letoun.

Ať je tomu jakkoli, útok na národní území je za daného okamžiku méně pravděpodobný než vzdálené krize, na nichž se Francie musí podílet, aby jim předcházela, aby je omezovala nebo aby přispívala k řešení konfliktu. Zkušenosti z Čadu, Perského zálivu, z Ruandy, z bývalé Jugoslávie dokazují, že je třeba brát v úvahu všechny varianty, a to od bilaterální operace až po vyslání mnohonárodnostních sil, od vojenské akce až po humanitární pomoc. Přitom stále platí: i když hrozí, že vypukne konflikt, intervence bude zahájena až v posledním okamžiku. I když Francie jedná samostatně, bude muset předem usilovat o diplomatickou podporu a eventálně si zajistit určitou pomoc v oblastech jako doprava a průzkum, neboť tyto operace budou vedeny mezinárodním společenstvím: OSN, Západoevropskou unií, Severoatlantickou aliancí, Organizací pro bezpečnost a spolupráci v Evropě a bude trvat dlouho, než bude dosaženo předběžného souhlasu o mandátu, druhu akce a organizaci sil.

Za těchto podmínek se vojenské letectvo jeví jako privilegovaný nástroj. V nejjednodušších případech umožňujících jednat s překvapením (i kdyby měly být

mezinárodní instituce a veřejné mínění postaveny před *fait accompli*) může zabránit tomu, aby místní rozbroje nepřerostly do násilného konfliktu. Do této kategorie mohou být zařazeny četné francouzské intervence v Africe. V nejsložitějších případech by rychlost letecké nebo letecko-pozemní operace přispěla k udržení situace na nejnižší úrovni, čímž by bylo vyloučeno, aby se nezhoršila při úsilí o mírové řešení. Během krize v Perském zálivu nebylo nalezeno mírové řešení, avšak sláva spojená se zasazením amerického letectva v prvních dnech konfliktu určitě zbavila Saddáma Husajna všech snah o vpád do Saúdské Arábie.

V oblasti ryze vojenské pak skutečnost, že je možno obejít nepřátelské nebo neutrální země, vyhnout se „aktivním“ prostorům, zvolit okamžik a způsob akce bez prozrazení vlastního záměru až do posledního okamžiku, je hodnotnou zárukou účinnosti. Takto může být intervence uskutečněna s maximální nadějí na úspěch. Při preventivních nebo odvetných akcích se Izraelci stali mistry leteckých operací tohoto druhu. Máme v paměti zničení iráckého jaderného reaktoru Usirak v roce 1981 anebo zničení velitelství Organizace pro osvobození Palestiny v Tunisu. Ve větším měřítku jsou Pearl Harbor a šestidenní válka dalšími příklady operací tohoto druhu.

Za krize, kdy je mezinárodní řád ohrožen, aniž by byla z krátkodobého hlediska zpochybněna bezpečnost země, existuje pro vládu činitel neméně důležitý: je to obava, že národní veřejné mínění nepřipustí zasazení vojáků, nevyhnutelně dramatizované sdělovacími prostředky, i když předvídatelné ztráty téměř neexistují. Z tohoto hlediska správně vedené letecké útoky umožňují projev vlastní odhodlání anebo vlastní moc při podstoupení omezeného rizika. Do této kategorie samozřejmě nepatří, kromě výjimečných případů, většina operací provedených pod kontrolou OSN v bývalé Jugoslávii a nesprávně nazvaných „letecké údery“. Byly oznámeny předem, vedeny po malých dávkách na nedůležité objekty a až dosud představovaly relativně malé riziko; také jejich vojenský význam byl prakticky nulový. Je pravda, že těmito akcemi západní vlády usilují nikoli o přímou převahu na bojišti, nýbrž o alibi, snad odstrašující, které je na tomto válčisti příliš nezavazuje.

Pokud jde o lidské ztráty, je vzhledem k mezinárodnímu veřejnému mínění stále více žádoucí snižovat vedlejší ztráty civilního obyvatelstva, což přesné letecké zbraně typu vzduch-země umožňují. Jejich vliv byl nezanedbatelný za války v Perském zálivu, zejména při bombardování Bagdádu. Podobné okolnosti se vyskytovaly během operací mnohem menšího rozmachu a dokonce za humanitárních akcí, které skončily neúspěšně, jako v Somálsku.

Je nutno dodat, že podle koncepce současného vojenského střetnutí na několika válčistiích je letectvo velmi hospodárné vzhledem k pružnosti svého použití. Na jedné straně jeho víceúčelovost na strategickém stupni umožňuje přemísťování prostředků v souladu s plány a potom se skutečnými událostmi. Na straně druhé - většina bojových letadel poskytuje nezanedbatelnou míru víceúčelovosti pro více druhů ofenzivních nebo defenzivních úkolů. Také je možno dosahovat okamžité letecké převahy, anebo vytvářet soustředění letadel pro určitou operaci.

21. století: souvislosti a operační způsobilost

Za všech dob politikové, zaujatí řešením okamžitých problémů, zameškali hodinu rozpočtového úsilí anebo rozhodování týkajícího se obrany. „Žádné vážné riziko v Evropě do dvaceti let nebo méně,“ tvrdili mezi dvěma světovými válkami britští a francouzští

vedoucí činitelé a výsledky toho jsou známy. Tento argument se objevil znovu na počátku odstrašování v sedmdesátých letech. Není vyloučeno, že se objeví znovu. Bylo by to ale proti veškeré logice, protože nepředvídatelnost krizí je uznávanou skutečností. Je nutno neustále disponovat klasickými vojenskými prostředky s pohotovostí k zasazení a z tohoto hlediska se rýsují určité perspektivy týkající se i vojenského letectva po roce 2000.

V mnoha zemích za protivzdušnou obranu jednotek na bojišti, stejně jako za pozorování vzdušného prostoru anebo za řízení palby dělostřelectva bylo odpovědné letectvo. Po rozšíření letectva převzala všechny tyto úkoly pozemní vojska. Pomocí bojového virtuálního jsou způsobilá uskutečňovat taktickou přímou leteckou podporu. To by nás nemělo zlobit, protože úlohou letectva dnes, při kombinovaných akcích, je kromě přepravy sil také poskytování nepřímé podpory a působení v hloubce. Tato úloha má často prioritu a spočívá v rozšíření protivzdušné obrany, v získání nadvlády ve vzduchu a ve specifických ofenzivních akcích mimo prostory působení jiných zbraní. Úlohou letectva je také podílet se na jaderném odstrašování.

Ve všech případech jsou důležitými vlastnostmi bojového letounu dolet, přesnost a účinnost jeho výzbroje, schopnost působit v každé době a úsilí o menší zranitelnost využíváním prostředků pro vlastní ochranu a distanční střelby. Nicméně rozsáhlý program, ve Francii vhodně zahájený letouny Mirage 2000 a Rafale, neposkytuje z finančního hlediska mnoho let pro vývoj nového bojového letounu, včetně jiných prostředků nezbytných pro zajištění koherence a operační způsobilosti ozbrojených sil.

Na hranicích neexistují nepřátelé, a proto je přemístění sil ve skutečnosti nezbytným východiskem každé ozbrojené intervence. Toto přemístění znamená, že téměř veškerá výzbroj a technika musejí být přepravitelné vzduchem a že je nutno samozřejmě disponovat dopravními letouny strategickými a taktickými, schopnými působit za ztížených podmínek a vybavenými nezbytnými prostředky pro vlastní ochranu. Budoucí dopravní letoun, který je důležitým vývojovým programem, bude vzhledem ke své víceúčelovosti a svým možnostem skutečným bojovým letounem.

Letecké operace za stále složitějších situací bojového použití často vyžadují, aby na místě nebo v jeho blízkosti existoval zprostředkující orgán pověřený přijímat a předávat v reálném čase informace, vést dialog nezbytný při přijímání rozhodnutí, zpracovávat a předávat rozkazy, jakož i koordinovat prostředky, elektronické zabezpečení (radioelektronický boj) a zajištění. Letouny AWACS (daleké výstrahy), J-Stars, C-135, EC a AC-130, C-160 a Atlantic válečného námořnictva byly více méně pravidelně používány k plnění úlohy létajícího velitelského stanoviště. Tato tendence zůstane zachována a nepřekvapilo by, kdyby v budoucnosti byly takové „velkoletouny“ vybaveny novými čidly, bezpilotními letouny anebo zbraněmi s vlastním pohonem.

Pět let po válce v Perském zálivu by měly být strategické charakteristiky letectva jasné všem, politikům, důstojníkům generálního štábu i diplomatům, avšak nelze se na to spoléhat. Přinejmenším lze doufat, že otázky týkající se letectva budou zařazovány do operačních plánů již při zahájení prací a že podle okolností bude intervence koncipována se zřetelem k letectvu. Takový intelektuální vývoj musí provázet rozsáhlé úsilí spojené s přizpůsobováním jeho organizace a programů, které (nejen) francouzské letectvo v posledních letech zahájilo. Tak se bude moci s požadovanou kvalitou podílet na obranné strategii, kterou situace vyžaduje a moderní svět umožňuje.

-JN-