

ÚKOLY

VOJSKOVÉHO LETECTVA

U vojskového letectva vystupují do popředí vedle dopravních úkolů rovněž úkoly bojové.

Používání dopravní techniky vojsk nejen k přepravě sil a prostředků, ale také k plnění bojových úkolů je jen zákonitým důsledkem toho, že pohybový a palebný systém jsou základem bojové činnosti vojsk. Palba a pohyb se vzájemně podmiňují a musí proto být spolu v naprostém souladu. Proto se změnou kvality jednoho z těchto prvků bojové činnosti se zákonitě mění i druhý.

Na požadavku stejné kvality palby a pohybu nic nemění ani neustálý růst významu palebného systému v souvislosti s jeho dosahem a účinností. Na úplném zničení protivníka se musí totiž podílet všechny palebné prostředky, včetně těch s nejmenším dosahem, tj. i ruční zbraně. Podmínky k jejich použití musí vytvořit pohybový systém jejich manévrem.

Úspěšnější proto bývá ten, kdo dovede časově v určitém prostoru nejen lépe sladit působení palby a pohybu, ale současně totéž znemožnit nebo alespoň ztížit protivníkovi.

Uskutečnění těchto zásad vytváří předpoklady k získání časové a prostorové palebné převahy nad protivníkem, která je nezbytnou podmínkou k jeho zničení.

Čím větší časový odstup bude mezi palebným úderem hlavních palebných prostředků a násobením jejich účinků činností dalších palebných prostředků vyžadující manévry, tím více času poskytujeme protivníkovi na opatření ke snížení nebo dokonce k úplné eliminaci původních palebných účinků.

A tak požadavek těsného spojení mezi palebným a pohybovým systémem (tzv. „dvojčinností“) vedl k hledání nové kvality jejich spjatosti. Jejím úspěšným vyřešením byla konstrukce takového bojového prostředku, který v sobě spojoval palbu i pohyb. Tímto prostředkem byl již za první světové války tank, později samohybné dělo a v současné době k nim přibývá i ozbrojený transportér.

Tendenci spojovat palebný a pohybový systém budeme samozřejmě aplikovat i na vzdušnou přepravu vojsk. Zvláště aktuální to bude u vojsk, která budou přepravována vzduchem k plnění bojových úkolů.

I po jaderných úderech na nepřítel v prostoru, v němž mají vzduchem přepravované síly stanoven úkol, počítáme s tím, že jej budou plnit bojem. Zde budou nepřátelské jednotky, které zůstaly po úderech, a pak jednotky, které nepřítel přisune z jiných prostorů. V každém případě je reálné počítat s tím, že to bude nejméně nepřátelský prapor.

My nejčastěji přepravujeme vzduchem zesílený motostřelecký prapor. Jeho bojové možnosti dokumentuje poměr sil — viz tabulka.

Tabulka zahrnuje jen organické prostředky nepřátelských praporů. Kromě toho bývají prapory při plnění úkolů dále zesilovány baterií až oddílem houfnic, četou až rotou stíhačů tanků a dalšími prostředky. Tím se poměr sil ještě více změní v neprospěch našeho zesíleného a vzduchem přepraveného motostřeleckého praporu. Významně se to projeví, bude-li prapor určen jako taktický vzdušný výsadek.

Druh bojové techniky	Počet kusů						Poměr sil mspr k				
	zesil. mspr	mpr A A	mpr NSR	motpr NSR	tpr A A	tpr NSR	mpr A A	mpr NSR	motpr NSR	tpr A A	tpr NSR
kulomet	38	101	56	52	31	10	1 : 2,7	1 : 1,5	1 : 1,4	1,2 : 1	3,8 : 1
pancéřovka tarasnice	28	37	112	113	0	58	1 : 1,3	1 : 4	1 : 4	28 : 0	1 : 2
BzK 82 mm, PTK 90 mm	2	0	5	5	0	0	1 : 0	1 : 2,5	1 : 2,5	2 : 0	2 : 0
PTRS	6	9	5	5	0	0	1 : 1,5	1 : 2,1	1 : 2,1	6 : 0	6 : 0
granátomet 40 mm	0	96	0	0	14	0	0 : 96	0 : 0	0 : 0	0 : 14	0 : 0
minomety 81 a 100 mm	0	14	12	10	5	0	0 : 14	0 : 12	0 : 10	0 : 5	0 : 0
20 mm kanón na OT	0	0	51	7	0	11	0 : 0	0 : 51	0 : 7	0 : 0	0 : 11
Tanky střední a lehké	0	0	0	0	56	54	0 : 0	0 : 0	0 : 0	0 : 56	0 : 54

Za takového vzájemného poměru sil je pak plnění požadavku Vševojsk-1-2, článku 129 problematické. V posledním odstavci tohoto článku se totiž uvádí:

„Ve všech případech musí být činnost praporu jako taktického vzdušného výsadku rozhodná a aktivní; výsadek může přejít do obrany jen ve zcela výjimečných případech, kdy lze obranou vzhledem k situaci nejlépe dosáhnout stanoveného cíle.“

Má-li vzduchem přepravovaný motostřelecký prapor alespoň zčásti dodržet vytyčenou zásadu, musíme jej palebně zesílit. Při samostatné bojové činnosti (např. jako předstunutý odřad) bývá motostřelecký prapor mimo jiné posilován jednou až dvěma tankovými rotami a až dělostřeleckým oddílem. Kromě úderné síly, dané organickými obrněnými transportéry s výzbrojí podle druhu transportéru a přidělenými tanky, získává motostřelecký prapor tak i značnou palebnou sílu. Jedna až dvě tankové rotý palebně reprezentují buď 10 až 20 výkonných protitankových hlavních, nebo při použití tanků k palbě ze zakrytých palebných postavení může každá tanková rota umlčet krytou živou sílu na 4 ha a nekrytou živou sílu na 6 ha.

Z hlediska palebného efektu může tedy zesílený motostřelecký prapor umlčet krytou živou sílu celkem i s dělostřeleckým oddílem na 12 až 14 ha a nekrytou živou sílu na 17 až 20 ha nebo vytvořit souvislou přehradnou palbu v šířce asi 2 km.

Stejnou a větší palebnou podporu může dostat motostřelecký prapor působící v rámci pluku. Vyžaduje-li to situace, poskytně mu ji plukovní, popřípadě divizní dělostřelecká skupina.

Stejně, nebo dokonce ještě obtížnější úkoly nemůže vysazený prapor řešit slabšími silami. Má-li být úspěšný, musíme mu chybějící palebnou hodnotu uhradit.

Tento úkol není schopné plnit frontové letectvo především pro svou rychlost, pro vcelku časově a palebně omezené možnosti působit na nepřátelské cíle a pro obtížnost až prakticky nemožnost trvalé a těsné součinnosti vysazeného praporu s podporujícím letectvem.

Palebný prostředek měl by být přímo součástí výsadku. Toho dosáhneme v podstatě dvěma způsoby: buď přepravou palebných prostředků vzduchem a jejich vyseazením současně s motostřeleckým praporem nebo přímo vyzbrojením vrtulníků odpovídajícími palebnými prostředky.

Přeprava palebných prostředků je problematická, poněvadž s palebným prostředkem musí být přepraven i jeho tahač. Rozměrově jsou tyto objekty tak velké, že přesahují kapacitu kabiny i únosnost vrtulníků Mi-6 nebo dokonce Mi-10 (u nás používán jen v civilní verzi).

Toto řešení je nevhodné též vzhledem k obtížím při nakládání, upevnění a vyložení těchto prostředků, jakož i času, který je k tomu potřebný. Nevhodnost tohoto řešení podtrhuje i to, že tyto palebné prostředky budou po svém vysazení vzhledem k malému prostoru činnosti výsadku (5 km × 5 km) prakticky v prvním sledu a možnost jejich manévru bude velmi obtížná.

Bude proto výhodnější řešit palebnou podporu vysazeného praporu vhodně vyzbrojenými vrtulníky. Tyto se budou bezprostředně podílet na bojové činnosti vojsk a budou tedy plnit bojové úkoly. V podstatě jde o spojení palebného a pohybového systému v jednom celku obdobně, jako tomu bylo u tanků, popřípadě je dnes u ozbrojených obrněných transportérů. Problém je však o to aktuálnější, čím větší je rozdíl mezi rychlostí vojsk přepravovaných vzduchem a pozemním manévrem palebných prostředků.

Výhodou bojových vrtulníků je

- schopnost palebně zabezpečovat motostřelecký prapor (jako výsadek) nejen po vysazení, ale i během letu do prostoru vysazení,

- schopnost samostatně vyhledávat a ničit nepřátelské cíle dříve, než mohou tyto působit proti vrtulníkům,

- nepřetržitá součinnost s vysazeným praporem,

- možnost rychlého a účinného přenášení palby z jednoho cíle na druhý podle vlastního pozorování.

Vedle výhod mají ozbrojené vrtulníky také nevýhody, k nimž patří zejména:

- nemožnost ukrýt vrtulníky během plnění úkolu, jejich velká hlučnost a tím i vcelku snadná zjištělnost,

- velká zranitelnost vrtulníků nepřátelskými palbami, včetně paléb z ručních zbraní,

- poměrně malá stabilita vrtulníků při palbě a tím i značná nepřesnost při ničení malých cílů,

- omezená doba působení vrtulníků ve vzduchu vzhledem k vysoké spotřebě paliva.

Dosud není prakticky nikde na světě dokončeno uzpůsobení a vyzbrojení vrtulníků k plnění bojových úkolů.

Vhodnou konstrukcí a vyzbrojením můžeme zmírnit, popřípadě anulovat nevýhody vrtulníků.

K tomu je třeba

- zvýšit manévrovací schopnost a rychlost vrtulníků,

- opancérovat zejména jejich životně důležitá místa,

- stabilizovat je křídélky, vhodnou výzbrojí anebo změnou konstrukce, aby mohly vést palbu za letu,

- zvětšit zásobu LPH vrtulníků nebo zabezpečit jejich doplňování v průběhu plnění bojového úkolu.

Na základě poznatků Američanů ve Vietnamu můžeme říci, že výzbroj vrtulníků se zatím nestandardizovala. Podle dostupné literatury mají v současné době americké vrtulníky několik zbraňových systémů (kombinace i několika zbraní na jednom vrtulníku). Každý z nich má kromě výhod i určité nedostatky. Proto mají v jedné jednotce bojové vrtulníky s různou výzbrojí. Tím se snižují nedostatky jedné vrtulníky přednostmi vrtulníků druhých na nejmenší možnou míru.

Zatím jako nejvhodnější výzbroj pro vrtulníky jsou neřízené a zejména řízené rakety. Konečné rozhodnutí o nejvhodnějším vyzbrojení vrtulníků můžeme učinit až na základě vyhodnocení řady zkoušek, při nichž dojde ke konfrontaci různých zbraní, popřípadě zbraňových systémů s objekty, jejichž ničení může být úkolem ozbrojených vrtulníků.

Teprve pak můžeme definitivně rozhodnout o tom, kolik, jakých a čím vyzbrojených vrtulníků bude účelné začlenit do vojenského letectva vševojskového svazku, popřípadě vševojskové armády.

Již dnes však můžeme říci, že na stupni divize musí tyto vrtulníky nahrazovat nejméně palebné možnosti těch prostředků, které motostřelecký prapor zabezpečují při plnění úkolů v normálních podmínkách, avšak při jeho použití jako výsadku s ním nemohou být přepravovány. To znamená, že v bojové části vojenského letectva divize musí být vrtulníky vyzbrojené jak k boji s nepřátelskými obrněnými vozidly (s tanky a obrněnými transportéry), tak vrtulníky schopné uhradit nedostávající se prostředky k ničení živé síly.

Bojovou část vojenského letectva vševojskové armády bude účelné vybavit především s vrtulníky, schopnými vést boj s nepřátelskými tanky. Vyplývá to z toho, že hlavním úkolem bojových vrtulníků voj-

skového letectva armády bude zejména boj s pronikajícími tankovými silami nepřitele.

K bojovým úkolům vojskového letectva počítáme i bezprostřední zabezpečení letu dopravních vrtulníků do prostoru vysazení a zpět. Zásada kruhového zajištění bude platit v plné míře i v tomto případě. Bojové vrtulníky budou rozmístěny v sestavě pro přepravu nebo na jejím obvodu tak,

aby chránily dopravní vrtulníky jak během letu, tak při vysazování výsadku.

Jejich počet bude úměrný délce sestavy pro přepravu a rychlostním i palebným možnostem vrtulníků samých. Čím budou bojové vrtulníky ve srovnání s dopravními vrtulníky rychlejší a čím větší bude účinný dosah jejich palebných prostředků, tím snadněji splní úkol obrany dopravních vrtulníků a popřípadě i s menším počtem.

Při řešení organizace vojskového letectva budeme přihlížet jak k jeho dopravním, tak i bojovým úkolům. Ukazuje se, že vysazené síly nejsou schopny bez palebné podpory vzduchem přepravených vojsk bojovými vrtulníky plnit aktivně žádný bojový úkol. Počet bojových vrtulníků bude záviset na jejich palebných možnostech. Ty pak jsou dány výzbrojí vrtulníků, jejíž vhodnost můžeme posoudit na základě řady zkoušek, při nichž dojde ke konfrontaci různých druhů zbraní s objekty, které mohou být cílem jejich ničení.