

O perspektivě bitevních vrtulníků v Armádě ČR

„Dlouhodobé plánování nemá co dočinění s budoucími rozhodnutími, ale s budoucností dnešních rozhodnutí.“

P. Drucker

Během posledních třiceti let prošel bitevní vrtulník (Attack Helicopter, dále AH) pozoruhodným procesem vývoje. Z původních, tzv. gunshipů, reprezentovaných prvními modely AH-1 Cobra v období vietnamské války, dospěl do stadia moderního, vysoce výkonného zbraňového systému. Spolu s ním prošly nezbytnými změnami také doktrína, taktika (vojenské umění) a organizační struktura jednotek vojskového letectva.

Cílem následujícího článku je iniciovat koncepční změny v oblasti doktríny a jejích jednotlivých složek, ale také širší diskusi o úloze bitevních vrtulníků v AČR. A to zejména vzhledem k velitelům a funkcionářům pozemního vojska, z jejichž strany není role vrtulníků mnohdy doceněna a správně chápána.

* * *

Rozhodnutí o nové koncepci ozbrojených sil, která mají být v brzké době učiněna, podstatně ovlivní kvalitu a bojeschopnost Armády ČR pro dvě tři příští desetiletí. Zrovna tak jako rozhodnutí, která padla před 20 – 30 lety, se významnou měrou přičinila o současný stav české armády.

Bitevní vrtulník má dnes ve všech moderních armádách zelenou. Proto zřejmě není třeba pochybovat o jeho pevném místě v nově koncipované struktuře naší armády.

Problém je jinde. Provozovatel AH (ať už jím bude letectvo, nebo pozemní vojsko) by měl mít jasnou a racionálně zdůvodněnou představu o jeho budoucnosti. Jinými slovy koncepci. Ta by měla v zásadě postihovat dva aspekty. Nazvěme je aspektem výzbroje, řešícím otázku „s čím?“ a aspektem doktríny, řešícím otázku „jak?“. Oba aspekty jsou dvěma stranami jedné mince, vzájemně se podmiňující a na sobě závislé.

S ČÍM?

Letectvo AČR je dnes vyzbrojeno bitevními vrtulníky Mi-24 verzí D a V. Konstrukce vrtulníku, jeho avionika a zbraňové systémy odpovídají době svého vzniku, tj. přelomu 60. a 70. let. Během téměř dvaceti let služby nebyly české „čtyřladvácíky“, až na zástavbu IČ rušiče a výmetnic klamných IČ cílů, nijak modernizovány. Proto dnes značně zaostávají za bitevními vrtulníky západních armád a s příchodem nové generace AH se tato zaostalost ještě více prohloubí.

Jednou z cest, jak se vyrovnat s tímto handicapem, je modernizace. Protože právě modernizace je v této době nejdiskutovanější variantou nezbytné inovace bitevních vrtulníků, podívejme se na ni poněkud podrobněji.

Základní otázkou je jak modernizovat? Jaký je nezbytný rozsah modernizace, aby bylo dosaženo dostatečného efektu při minimálních nákladech?

Řešení problému vyžaduje určitou metodologii v přístupu, určité postupné a logicky navazující kroky vedoucí k optimálnímu návrhu modernizace:

- I. Nejprve je potřeba vypracovat prognózu výzbroje, zejména armád evropských států, vrtulníky kategorie AH na přelomu století a v prvním desetiletí století příštího.
- II. Na základě I. vytvořit imaginární model typického AH. Ten bude zobecňovat předpokládané charakteristiky AH sledovaného období. Imaginární model nám bude dále sloužit jako *model „referenční“* (dále RMAH).
- III. Porovnat RMAH se současným stavem vrtulníku Mi-24 a na základě tohoto porovnání vyvodit závěry.
- IV. Navrhnout modernizační změny.

I. K prognóze výzbroje

Pozemní síly Spojených států (*U.S. Army*) setrvávají i nadále na pozici nejlépe vybaveného uživatele vrtulníků kategorie AH. Na přelomu století bude probíhat modernizace verzí A a B na verze C a D. Přitom AH-64 D vybavený RL Longbow bude v té době pravděpodobně nejvýkonnějším AH vůbec. Plánovaná modernizace je kontinuálním procesem, který bude pokračovat s příchodem prvních RAH-66 v letech 2001-2. To znamená, že koncem prvního desetiletí příštího století lze očekávat smíšené týmy AH-64 D a RAH-66.

Také armády západoevropských států plánují zásadní změny v oblasti svého vyzbrojení bitevními vrtulníky. Z tohoto pohledu dochází v současné době k rozdělení těchto států do tří významných skupin. První z nich, reprezentovaná Francií a SRN, bude přezbrojovat na AH typu Tiger ve třech základních modifikacích s tím, že Francie má objednáno 120 a SRN 212 kusů. Zahájení přezbrojení je u obou armád plánováno na rok 1998.

Druhá skupina, kam zatím patří Velká Británie a Holandsko, vsadila na americký AH-64. Britové vyrobí licenčně celkem 67 kusů AH-64 D vybavených RL Longbow s tím, že první operační jednotka by měla zahájit svou činnost v prosinci 1998. Holanďané obdrží 30 kusů téhož typu a modifikace, ovšem bez RL. Dodávky mají být zahájeny v témže roce. AH-64 A má ve výzbroji také Řecko (20 ks a objednáno dalších 10) a vážně o nich uvažuje i Švédsko, které bude výhledově potřebovat cca 20 AH.

Konečně třetí skupina zahrnuje státy, které se v budoucnu buď přikloní k některé z prvních dvou skupin, nebo přijmou respektive přijaly do výzbroje jiný typ AH. Vážnými kandidáty jsou např. italská A-129 Mangusta (již ve výzbroji italské armády a procházející v této době rozsáhlým modernizačním programem), nebo americká AH-1 Cobra v nejnovějších verzích W, či 4BW. Bez šance by nemusel být ani Rooivalk nabízený jihoafrickou firmou Atlas Aviation.

Podívejme se poněkud blíže na region střední a východní Evropy. Státy této oblasti na AH nové generace nemají, a proto budou problém inovace svých stárnoucích bitevních vrtulníků řešit jinak. Výjimkou z výše uvedeného tvrzení by mohly být dva státy. Slovensko, které chystá reorganizaci vojenského letectva ve smyslu zvýšení počtu vrtulníků na úkor klasických letounů a nemá zábrany nakupovat leteckou techniku v Rusku. Generál Gombík, velitel slovenského vojenského letectva, prý prohlásil, že nakoupí to nejlepší (Ka-50, Ka-52 ?). Otázkou zůstává, zda na takový nákup bude mít Slovensko dostatečné

finanční prostředky. I v případě realizace nákupu, kdy by slovenské letectvo získalo skutečně výkonný stroj, záleží na tom, jak bude nový AH vybaven.

Druhou výjimkou je samotné Rusko, kde jsou k dispozici dva špičkové AH (Mi-28 a Ka-50, 52). Mi-28N, který je stále ve vývoji, by měl být srovnatelný s AH-64D Longbow, tedy s absolutní světovou špičkou. Problémem jsou opět finance, a tak se v kuloárech ruského generálního štábu uvažuje spíše o levnější inovaci mohutné flotily „Hindů“ (Mi-24) západní avionikou. K této alternativě se pravděpodobně přikloní i většina ostatních států bývalého Sovětského svazu a východního bloku vůbec.

Jugoslávská federace prý dokonce zahájila licenční výrobu Mi-24F. Požadavek zní na 150 kusů. Poláci si k modernizovaným „čtyřladvacátkám“ chtějí navíc pořídit ještě 100 (!) zbrusu nových „Husarů“ (bitevní verze dopravního „Sokola“), vylepšených avionikou a řízenými střelami západní proveniencí. Rumuni, kteří mají s výrobou vrtulníků také dlouholeté zkušenosti, podepsali smlouvu s americkým Bellem a vyrobí licenčně 96 AH-1 Cobra. Bude-li to jednomotorová verze F, nebo dvojmotorová W, v tom jsou poslední dostupné informace nejednotné.

II., III. K porovnání modelů

Z předchozího vyplývá, že rozdílná ekonomická situace dovolí západoevropským armádám pozvednout AH v jejich výzbroji na kvalitativně vyšší stupeň, zatímco většina východoevropských států se bude zřejmě muset spokojit s modernizací stárnoucích Mi-24. Cílem těchto modernizačních programů bude, přiblížit se, více či méně, západoevropskému standardu.

Model typického AH přelomu století a jeho porovnání se současným stavem vrtulníku Mi-24 je předmětem expertizy více méně technického charakteru. Zájemce o tuto problematiku odkazují na měsíčník ATM, který se chystá modernizační studii publikovat.

IV. Modernizační změny

Vzhledem k porovnání referenčního modelu „evropského AH“ a vrtulníku Mi-24 lze konstatovat, že hlavní nedostatky „čtyřladvacítky“ oproti RMAH jsou:

- ① Neschopnost letu NOE (z anglického „*nap of earth*“, doslova „česání země“: jde o let ve velmi malé výšce nad terénem, kdy vrtulník doslova kličkuje mezi terénními překážkami a využívá je jako přirozeného úkrytu) za NPP (normální povětrnostní podmínky) noc a za ZPP (ztížené povětrnostní podmínky). Pravděpodobně omezená schopnost letu NOE za NPP den daná zejména nižší agilností (charakteristika manévrovacích schopností) vrtulníku a vyšší hodnotou ukazatele G/P (hmotnost vrtulníku k celkovému výkonu pohonných jednotek).
- ② Podstatně nižší reálná bojová použitelnost zapříčiněná:
 - absencí senzorů „vyhledávání – klasifikace – identifikace“, resp. jejich redukcí na lidské oko,
 - podstatně nižší kvalitou vazby „čidlo-zaměřovač + palubní počítač-zbraň“,
 - omezenou možností působení ze „*stand off position*“ (taková poloha a vzdálenost AH od cíle, které silně redukuje pravděpodobnost jeho zasažení nepřátelskou PVO),
 - absencí PLŘS (protiletdecké řízené střely).
- ③ Neschopnost vést „informační válku“, a to alespoň na elementární úrovni.

Modernizace, má-li mít smysl, musí zejména tyto nedostatky (ale pokud možno i další) eliminovat. Zcela, nebo alespoň částečně. Přitom je jasné, že některé, byť i závažné nedostatky, dané především zastaralou konstrukcí letounu, nebude možno odstranit vůbec. Modernizace je ovšem vždy kompromisem mezi starým a novým.

Ještě dva faktory významně ovlivní modernizaci. Je to faktor času a faktor nákladů. Náklady musí být pochopitelně co nejnižší a doba do zavedení modernizovaného letounu k jednotce co nejkratší. To je třeba mít zejména na paměti, protože technická životnost vrtulníků Mi-24 končí v rozmezí let 2004 – 2009.

Finanční i časový limit znamenají, že si můžeme dovolit opravdu jen velice krátký a levný cyklus „výzkumu – vývoje – ověření“ prototypu před zahájením vlastní modernizace. Naštěstí prototyp „ideálně“ modernizované Mi-24 již existuje. Je to Mi-35 M. Pánové v Rostově na Donu nejsou žádní hlupáci a podle údajů z dostupných pramenů lze usuzovat, že jejich spolupráce s experty firem Sextant Avionique a Thompson – TTD Optronic přinesla ovoce v podobě vrtulníku o vynikajícím poměru „cena/užitná hodnota“.

Oponenti namítající, že takováto spolupráce s Ruskem je politicky neúnosná, by si měli uvědomit, že i jakékoliv další provozování (ať už modernizovaných, nebo nemodernizovaných) vrtulníků Mi-24 bude nutně znamenat spolupráci s Ruskem. Důsledky pokusů o opak se mimo jiné podepsaly na tom, čemu dnes říkáme „krize českého vojenského letectva“. Kromě toho by se pravděpodobně takovýto projekt dal realizovat i nepřímou, např. prostřednictvím izraelské firmy IAI, která se modernizací vojenských letounů sovětské provenience zabývá.

Možné alternativy modernizace

Teoretická škála možných alternativ se pohybuje v rozmezí od nákupu AH-64 D Longbow po vytrvání v politice postupné likvidace vojenského letectva. Pomiňme tyto krajnosti. Na „Longbowa“ v jednotkové ceně 27,6 milionu USD nemáme a připustíme-li opačný extrém, není dál o čem hovořit. Stručně o dvou nejpravděpodobnějších alternativách modernizace:

● Nulová varianta

Nákupem náhradních dílů udržet vrtulníky v provozuschopném stavu bez jakékoliv modernizace. Ekonomicky velice výhodné, ovšem za cenu ztráty „konkurenceschopnosti“ proti těm, kteří zmodernizují. Vrtulník bude reálně bojově použitelný pouze za NPP den při značném riziku jeho rychlé ztráty v případném válečném konfliktu. Zvláště budeme-li trvat na současné operační doktríně a taktice. Dále bude také narušena kontinuita růstu kvalitativní úrovně vycvičenosti létajícího personálu vzhledem k perspektivnímu zavedení nového typu (viz dále).

Zanedbatelným není ani aspekt politický. Vstup ČR do NATO bude jistě podmíněn mj. i určitou kvalitou výzbroje (nikoliv výrobcem), popř. ochotou eliminovat její nedostatky. „Skupiny historického šermu“ budou pravděpodobně nežádoucí.

● Nákup – zápůjčka olétaných typů

Základní otázkou by bylo - co, za kolik a za jakých podmínek. Takováto alternativa by musela být finančně, popř. i politicky výhodnější než modernizace Mi-24. Nabídka olétaných typů bude v blízké budoucnosti vcelku bohatá vzhledem k probíhající početní redukci americké Army Aviation (letectva pozemních sil) a brzké výměně bitevních vrtulníků britských AAC a francouzské ALAT za nové typy.

Za předpokladu rychlé realizace této alternativy by došlo, v případě okamžité dodávky vrtulníků, k podstatně rychlejšímu zvýšení bojeschopnosti jednotky AH, proti variantě modernizace. Ta určitou dobu potrvá, a proto bude plně operační způsobilosti dosaženo za mnohem delší dobu.

„JAK ?“

Kusé zprávy o „kritickém neveřejném materiálu GŠ z 20.12.1996“, neboli „analýze stavu vojenského letectva“, jejímž autorem je inspektor letectva a PVO generál Pavel Štrůbl, hovoří o přiznávaném poklesu bojeschopnosti letounů na 49,5 % (Právo 16.1.1997). Lze se jen dohadovat, zda tato analýza postihuje také další snížení reálné bojeschopnosti vojenského letectva AČR vlivem zastaralé doktríny.

Zatímco technický stav letounů je měřitelný a hodnotitelný poměrně snadno, s doktrínou to tak jednoduché není. Vůbec to ale neznamena, že by mohla být opomíjena. **Špatná doktrína**, tj. špatné využití techniky a personálu v reálné bojové situaci, **může způsobit daleko větší katastrofu, než padesátiprocentní provozuschopnost letadlového parku.** Historie o tom přináší nemálo důkazů. Vzpomeňme například arabsko-izraelské války v letech 1967 a 1973 nebo nejčerstvější zkušenost – debakl irácké armády a letectva ve válce v Perském zálivu.

Odpověď na otázku „Jak?“ hledejme tedy především v doktríně a jejích neoddelitelných součástech - organizaci, taktice a leteckém výcviku. Na tomto místě bych rád upozornil, že následující úvahy se budou vztahovat pouze k vrtulníkovému letectvu, jmenovitě k jednotce bitevních vrtulníků, jejíž perspektivy jsou námětem celého tohoto pojednání.

■ Doktrína vrtulníkového letectva

„V srdci válčení leží doktrína. Ta reprezentuje ústřední přesvědčení, že válka je vedena za účelem dosažení vítězství. Doktrína je duch, schéma boje a vědomost posilovaná zkušeností, která předkládá vzor použití lidí, výbroje a taktiky. Je stavebním materiálem strategie.“

Gen. Curtis E. Le May,
U. S. Air Force

„Letectvo, které neudrzuje svou doktrínu v předstihu před svou výbrojí a neupírá svůj pohled dostatečně daleko do budoucnosti, může pouze klamat svůj národ falešným pocitem bezpečnosti.“

Gen. Henry H. Arnold,
U. S. Air Force

Doktrína vrtulníkového letectva chápaná v nejširším slova smyslu tak, jak je charakterizována gen. Le Mayem (viz výše), má několik závažných nedostatků. Ty ve svých důsledcích dlouhodobě brzdí rozvoj vrtulníkového letectva, které přešlapuje na místě a vykazuje pouze „kosmetické úpravy“ předpisů, výcvikových osnov, organizace létání, atd. Reálná bojeschopnost (či snad „bojeneschopnost“) se z pohledu doktríny (abstrahuji nyní od technického stavu letounů a nízkého náletu pilotů) od revoluce vůbec nezměnila. Platí-li výše uvedená slova gen. Arnolda, pak se doktrína nachází nikoliv v předstihu, ale

v závěsu za výzbrojí vrtulníkového letectva. To znamená, že využití, byť zastaralé techniky, je silně neefektivní. Jinými slovy - stávající technika by mohla být využívána daleko lépe, čímž by se zvýšila reálná bojeschopnost při téměř stejných nákladech. Jaké jsou tedy konkrétní nedostatky doktríny vrtulníkového letectva?

Doktrína zatím nezaregistrovala vojenskopolitické změny, které nastaly po roce 1989. Rozpad „tábora socialismu“ způsobil konec studené války, a tím došlo k radikální změně pravděpodobnostního spektra možných konfliktů. Jestliže v době studené války stála proti sobě dvě silná mocenská uskupení, bylo těžiště přípravy vojsk, a tedy i doktrín participujících armád, položeno na přípravu ke globální válce. Dnes je situace zcela opačná. Pravděpodobnost globálního konfliktu je odborníky považována za téměř nulovou a do popředí vystupují tzv. konflikty nízké intenzity. O tom, že bitevní vrtulník je vhodným zbraňovým systémem i pro tento typ konfliktů, svědčí např. úspěšné působení „Apačů“ v Panamě, italských Mangust a francouzských Gazelle v Somálsku atd.

Změněná vojenskopolitická situace tedy znamená, že kromě přípravy na obranu vlastního území, je nutno počítat také se vzrůstajícím podílem naší armády na aktivitách mnohonárodních sil, což se v podstatě již děje (jednotky SFOR v Bosně). Také očekávaný vstup do NATO bude znamenat určité závazky a povinnosti promítající se i do oblasti doktríny. V zásadě musí doktrína zajišťovat maximální flexibilitu, neboli schopnost adaptace sil na široké spektrum konfliktů a z nich pro vrtulníkové letectvo vyplývajících úkolů. Od humanitárních operací až po konflikty vysoké intenzity.

Doktrína kromě vojenskopolitických změn nezaregistrovala ani změny ve vývoji vojenské vědy a vojenské techniky. Pojem **informační války** je pro doktrínu vrtulníkového letectva velkou neznámou. Přitom doktríny všech vyspělých armád, zejména pak našich budoucích partnerů v NATO, jsou právě na teorii informační války postaveny. Příkladem může být studie americké armády FORCE XXI, ze které se mj. přímo odvíjí program restrukturalizace vojskového letectva U.S. Army (známý pod zkratkou ARI) a také novelizovaný předpis FM 1-100, jehož náplní je nově koncipovaná doktrína U.S. Army Aviation. Vrtulníkům kategorie OH, AH a RAH je v informační válce přisuzována významná úloha. Tyto vrtulníky představují „oči a uši“ velitele pozemních vojsk. Nahlédneme do FM 1-100: „Vojskové letectvo zabezpečuje veliteli průzkumné informace podávané v reálném čase z prostoru celého bojiště. ...

Zbraňové systémy, jako OH 58D Kiowa Warrior a AH 64A Apache, jsou jedinými zbraňovými systémy na bojišti schopnými samostatně vyhledat, zachytit a pozorovat, nebo zničit prostředky protivníka v celé hloubce bojiště. Průzkum je kritickým článkem úspěchu při vedení operací vojskového letectva ...”

Nově budovaný štábní informační systém je jedním z prvních kroků AČR směrem k akceptování principů informační války. Problém je v tom, že tento systém sám o sobě nic neřeší. Je pouze základem tzv. *systému systémů*, to jest *integrovaného propojení všech systémů na bojišti schopných získávat, vyhodnocovat, třídit a distribuovat informace*. Štábní informační systém představuje nejvyšší úroveň. K tomu, aby fungoval efektivně, musí mít své „oči a uši“, tedy senzory „v poli“. Vrtulník by měl být jedním z nich. Získávání a zpracovávání informací není v žádném případě smyslem informační války. Tento proces slouží pouze k maximálnímu urychlení rozhodovacího procesu velitele a následně k maximálnímu urychlení realizace jeho rozhodnutí, tj. ke koncentraci sil ve správném čase na správném místě. I zde stoupá význam AH, protože jeho manévrovací

schopnosti spojené s mohutnou palebnou silou, z něj činí jeden z nejúčinnějších zbraňových systémů pozemního vojska.

Posledním, ale zato nejzávažnějším nedostatkem doktríny, je naprostá absence „sebekontrolních“ a „sebeinovačních“ mechanismů. Před rokem 1989 byla doktrína přijímána od „velkého bratra“ na východě. V krátké porevoluční euforii a následném období boje o prostou existenci vojenského letectva se na doktrínu jaksi pozapomnělo.

V celém vojenském letectvu neexistuje mechanismus, který by kontinuálně pečoval o doktrínu. Mechanismus, který by získával a vyhodnocoval nejnovější teoretické i praktické poznatky a vhodně jimi modifikoval stávající doktrínu, nebo její součásti. Doktrína nemůže být jednou provždy daným modelem. Musí se vyvíjet tak, aby předkládala vždy, v dané době nejdokonalejší, způsob využití personálu a výzbroje.

■ Organizace

Bitevní vrtulník patří pozemním vojskům, nikoliv letectvu. Proč? Odpověď hledáme v samotné podstatě obou složek.

Klasické letouny, vyznačující se vysokou rychlostí a relativně krátkou dobou působení v prostoru cíle, vyžadují důkladnou přípravu bojového letu. Jakmile letoun odstartuje, je vzhledem k jeho vysoké rychlosti velice obtížné provádět úpravy předem připraveného plánu. „Faktor rychlosti“ totiž limituje schopnost osádky přijmout velké množství informací a adekvátně na ně reagovat. Taktické letectvo je proto schopno mohutných úderů v rámci palebné podpory, ale součinnost s ním vyžaduje pečlivé plánování a koordinaci, což prodlužuje dobu reakce na požadavek a snižuje tak výsledný efekt.

Naproti tomu AH, při své schopnosti měnit tempo postupu, popřípadě přerušit let, zvolit způsob a místo útoku, dává osádce mnohem více času pro vyhodnocení aktuálních informací a pro odpovídající modifikaci prvotního záměru tak, aby bojový úkol byl splněn co nejefektivněji. Je mnohem pružnější než klasický letoun jak z hlediska rychlosti reakce na požadavky velitele pozemních jednotek, tak z hlediska schopnosti reagovat na aktuální změny situace na bojišti. AH je celým charakterem své činnosti a také např. i rozmístěním (v prostoru pozemních jednotek) předurčen pro tak úzkou spolupráci s pozemními jednotkami, že se ve vyspělých armádách stal jejich součástí. Je považován za zbraňový systém pozemní armády určený pro třetí dimenzi bojiště a je mu přiznáváno rovnoprávné postavení mezi tradičními elementy manévrového boje – obrněnými jednotkami a pěchotou. Dá se s určitostí očekávat, že toto rovnoprávné postavení se v dohledné budoucnosti změní ve výsadní a že AH bude hrát prioritní úlohu v pozemních operacích.

Nahlédneme opět do FM 1-100: „Vojenské letectvo operuje v pozemním režimu. Tento základní princip definuje roli vojenského letectva jako součásti pozemních sil. Vojenské letectvo je komponentem vševojskového ‚týmu‘, nikoliv leteckým komponentem US Army. Primárním úkolem vojenského letectva je účastnit se pozemního boje (nikoliv tedy operací letectva ve prospěch pozemního vojska – pozn. autora) a podporovat pozemní operace.“

Z tohoto hlediska je tedy (pokud jde o AH) „vyčleňování úsilí“ letectvem ve prospěch pozemního vojska přežitkem. Mimo to značně prodlužuje dobu mezi rozhodnutím velitele a realizací jeho záměru, což je, v době informační války, více než krokem zpět.

Potřebu začlenění AH do struktury pozemního vojska akceptovaly všechny evropské armády. Jsou jen tři významnější výjimky: Bulharsko, Slovensko a ČR. K opětovnému obnovení Vojenského letectva AČR se jeví nejvhodnějším „holandský model“.

Holandané, připravující zavedení „Apačů“, považují dělení malého letectva za neekonomické (holandské letectvo je co do počtů klasických letounů i vrtulníků obdobné vojenskému letectvu AČR). Proto bude v rámci Královského holandského letectva utvořena Taktická vrtulníková skupina (obdobá 33. základny v Přerově), která bude po všech stránkách součástí vojenského letectva až na to, že bude operačně podřízena veliteli 11. aeromobilní brigády. Nic nového pod sluncem. Pamětníci jistě poznávají „československý model“ z let 1989 - 1991. Proč by tento model nemohl fungovat i dnes?

■ Taktika

Taktika je nedílnou součástí doktríny, a proto nese i její nedostatky. Osádky vrtulníků Mi-24 praktikují stále stejnou taktiku od roku 1978, kdy byla „čtyřladičák“ zavedena do výzbroje tehdejší ČSLA. Dokonce ani výše citovaná a dosud platná „pomůcka“ přímo vybízející k „hledání nových způsobů bojové činnosti a nové taktiky“, žádné změny k lepšímu neiniciovala. Přitom v realitě dnešního bojiště je přiblížení se k cíli na vzdálenost 1200 - 300 m ve výšce 50 - 100 m nad terénem při rychlosti 250 km/h navíc s následnou expozicí bočního profilu vrtulníku při zatáčce od cíle hotovou sebevraždou. Právě v této poloze bylo v Afghánistánu řízenými střelami Stinger dosaženo 90 procent úspěšných zásahů (Air Defense Artillery 1/1990).

Nově koncipovaná taktika musí být především, tak jako celá doktrína, flexibilní, schopná pokrýt širokou škálu možných taktických situací. Musí také akceptovat existenci silné PVO. A konečně musí být vytvořena na základě principů informační války a v souladu s taktikou „pozemní části“ vševojskového týmu. To vše v praxi znamená zejména nutnost skrytého přiblížení do prostoru cíle v režimu letu NOE s následným odpalem prostředků ničení ze „*stand off position*“.

Nezbytným se také jeví zavedení vrtulníků kategorie „Scout“ a vývoj taktiky smíšených týmů „Scoutů“ a AH. Primárními úkoly „Scoutů“ jsou: pozorování bojiště, vyhledávání cílů, koordinace ničení cílů bitevními vrtulníky, koordinace součinnosti s pozemními jednotkami a zajišťování bezpečnosti jak bitevních vrtulníků, tak pozemních jednotek. „Scout“ je významným a nenahraditelným partnerem AH zejména v podmínkách informační války, kde se rapidně zvyšuje rozptýlenost jednotek v prostoru bojiště (hovoří se o tzv. prázdném bojišti), a kde tudíž vyhledání protivníka bude kritickým úkolem. Prakticky prokázaly „Scouty“ svůj význam v Perském zálivu kde, jak tvrdí autoři článku publikovaném v odborném periodiku *Military and Technology* 8/91, „společné týmy scoutů a AH přepsaly příručky o tom, jak vševojskové jednotky mohou dominovat bojišti“.

Pravděpodobně nejvhodnějším typem pro tuto roli, bereme-li v úvahu současný letadlový park AČR, je nově zavedený W-3A Sokol. A to zejména díky poměrně příznivým výkonným charakteristikám, letové vytrvalosti (až 4,5 hod.), modernímu navigačnímu vybavení a avionice a v neposlední řadě díky výhodnějším „detekčním“ charakteristikám ve všech spektrech pozorování (pravděpodobně proti všem stávajícím typům kromě Mi-2). K tomu, aby Sokol plnil svou úlohu ve prospěch zatím nemodernizovaných „čtyřladičáků“ dokonale, měl by být dovybaven TV kamerou s vysokou rozlišovací schopností, doplněnou případně systémem FLIR a komunikačním systémem schopným také přenosu dat a kompatibilním s komunikačními systémy pozemního vojska. Zde se přímo nabízí nový domácí výrobek firmy DICOM známý pod označením CNS/DGPS ROCHUS, který je interoperabilní s jinými VKV radiostanicemi ve výzbroji AČR i armád NATO.

■ Výcvik

Také výcvik létajícího personálu je obrazem stagnující doktríny. Jeho hlavní charakteristikou je dlouhodobá postupná deformace vztahu mezi bezpečností a vycvičeností. V zájmu zachování maximální bezpečnosti leteckého výcviku, při neustále se snižujícím průměrném ročním náletu pilotů, došlo za uplynulých 20 - 25 let k postupnému nahrazení cíle leteckého výcviku prostředkem k jeho dosažení. Konkrétněji - jediným smysluplným cílem výcviku pilotů vojenského letectva musí být jejich příprava k boji. Kritériem vycvičenosti pak logicky musí být schopnost pilota efektivně použít letoun jako zbraň.

Samotná technika pilotáže - schopnost pilota ovládat letoun - je pouze jedním z prostředků (i když bezesporu velice důležitým) jak tohoto cíle dosáhnout. Přesto hlavním a neustále sledovaným kritériem vycvičenosti pilota 1. třídy vrtulníku Mi-24 (1. třída znamená nejvyšší stupeň vycvičenosti) je jeho schopnost pilotovat vrtulník za ZPP v noci. Je to absurdní, ale je to tak. Prostředek se opravdu stal cílem. Navíc zcela nesmyslným cílem, protože Mi-24 ve své současné podobě nemůže být za těchto podmínek k provádění bojové činnosti použit.

Vývoj spěje úplně někam jinam. Ani v budoucnu žádný bitevní vrtulník nebude v rámci své bojové činnosti létat v oblacích v letové hladině. Dovednost létat podle přístrojů lze považovat za prostředek záchrany osádky a vrtulníku v případě nechtěného vletnutí do oblačnosti, nikoliv však za vrcholné kritérium vycvičenosti pilota bitevního vrtulníku.

Skladba leteckého výcviku (hovoříme opět o pilotech 1. třídy) je neméně absurdní. V průměru pouze necelých 20 % je věnováno nácviku taktiky (ponechme stranou, že je zastaralá a neúčinná). Naproti tomu zbytek je věnován procvičování techniky pilotáže (cca 30 %), létání podle přístrojů (cca 20 %) a přepravním úkolům (cca 30 % !). Nákladní kabina je z tohoto pohledu skutečným prokletím „čtyřiadvacítky“.

To vše, spolu s nízkým průměrným ročním náletem hodin, vede letecký výcvik, jakožto hlavní formu přípravy pilotů na boj, do slepé uličky. Nedostatečná kvalita výzbroje a nízký roční nálet představující samy o sobě výrazný handicap, nejenže nejsou kompenzovány racionálním a daným podmínkám adekvátním výcvikem, ale naopak, praktikovaný způsob výcviku tento handicap ještě více prohlubuje. Čímž se rapidně snižuje reálná bojeschopnost jednotky bitevních vrtulníků.

Dalším nemilým efektem tohoto trendu, který se projeví až v budoucnu, je narušení kontinuity růstu kvalitativní úrovně leteckého výcviku. Připusťme, že budeme nadále pokračovat v tom, co děláme již téměř dvacet let. Během pěti let, později to snad už ani nemá cenu, začnou přicházet inovované Mi-24. Co s nimi? Útočit na cíle nadále stylem „šturmovika“? Na to nemusíme investovat horentní částky do modernizace. Začneme se tedy hbitě cvičit v létání v režimu NOE, v používání prostředků pro noční vidění a v nové taktice? Výborně - při 60, ale budme opět optimisté, při 160 hodinách na pilota ročně? To bychom mohli do desíti let dosáhnout plné operační schopnosti a vzápětí ... odložit modernizované „čtyřiadvacítky“ do šrotu, protože budou u konce s technickou životností.

Pilotům USAA, britských AAC i francouzské ALAT trvalo roky, i při jejich čtyřnásobných náletech, než zvládli jen jednu z uvedených „disciplín“ - létání s brýlemi pro noční vidění. V říjnu 1993, v rozhovoru s britskými piloty mi bylo řečeno, že právě začínají nacvičovat některé prvky nové taktiky, připravované pro moderní AH, z nichž první budou dodány v roce 1998. Při konfliktu v Somálsku, francouzská ALAT testovala

a procvičovala doktrínu a taktiku, které bude používat po zavedení Tygrů (Defence Helicopter 1/1997). Podotýkám, že jak Britové, tak Francouzi, již v té době měli plně zvládnutou techniku pilotáže v režimu NOE a létání s optikou pro noční vidění. Moderní vrtulník je příliš drahou záležitostí na to, aby se na něm začínalo od píky. A toto jsou konkrétní příklady předstihu doktríny před technikou, jak o něm hovoří generál Arnold.

Dovoluji si tvrdit - i kdybychom začali s výcvikem pilotů pro budoucí modernizované Mi-24 dnes, bude to hodně, ale opravdu hodně náročný úkol. V žádném případě jej ale nezvládneme „jízdu ve starých kolejích“. Naopak, pokračováním v „jízdě ve starých kolejích“ způsobíme neefektivní využití nejen modernizovaných Mi-24, ale ještě i následující generace bitevních vrtulníků! Dvacet až pětadvacet let podstatně snížené bojeschopnosti a mrhání penězi daňových poplatníků.

Nový přístup k leteckému výcviku je úplně něčím jiným, než modifikací starých výcvikových osnov, „barvením“ pilotů, přizpůsobováním se civilním předpisům za každou cenu atd. atd. Znamená to, chápat výcvik ryze pragmaticky. „Cvičit tak, jak budeme bojovat“ a nebojovat tak, abychom protivníkovi posílali létající terče. Dále to znamená dívat se dopředu a připravovat se na to, co přijde. Konkrétně je nutno důkladně kriticky přehodnotit realitu skladby a způsobu vedení leteckého výcviku s jeho následným zaměřením na rozhodující „disciplíny“ při odbourání všeho neproduktivního a s ohledem na dané podmínky.

Za rozhodující „disciplíny“ pro zvýšení bojeschopnosti stávajících Mi-24 lze považovat:

- ▲ zvládnutí techniky pilotáže v režimu NOE (v rámci technických možností vrtulníku Mi-24) a techniky ničení cílů ze „*stand off position*“,
- ▲ výcvik v nové taktice zformované na základě principů informační války,
- ▲ základní výcvik v létání s použitím prostředků pro noční vidění s následným pokračováním tohoto výcviku v režimu NOE (k vytvoření „předstihu“ pro rychlé zavedení modernizovaného Mi-24).

Závěrem ...

„Starejte se o komára, velbloud se o sebe postará sám.“

Arthur Bloch,
Murphyho zákony

„O komára“ jsme se starali sedm let. Za tuto dobu se „armádní velbloud“ sám o sebe postarat nedokázal. Proto vzniká nová koncepce výstavby armády, která ale rozhodně nebude izolovaným dokumentem. Budou se od ní odvíjet další změny, vedoucí především k zefektivnění činnosti armády jako celku a tím logicky i jejích jednotlivých součástí. Je proto nejvyšší čas odložit, nikoliv růžové, ale slepecké brýle a začít něco dělat. Je dávno pryč doba, kdy nám cizí poradci diktovali co a jak. Dnes, ani zítra už nikdo takový nepřijde, a to ani v případě našeho vstupu do NATO.

Na co tedy ještě čekáme? Uvítám jakékoliv poznámky a komentáře k tomuto článku.