

Západočeská univerzita v Plzni
Fakulta filozofická

Diplomová práce

**Alexander de Seversky - geopolitická teorie a vliv na
bezpečnostní a zahraniční politiku USA**

Richard Báča

Plzeň 2023

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Studijní program Mezinárodní vztahy

Diplomová práce

**Alexander de Seversky - geopolitická teorie a vliv na
bezpečnostní a zahraniční politiku USA**

Richard Báča

Vedoucí práce:

PhDr. David Šanc, Ph.D.

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2023

PROHLÁŠENÍ:

Prohlašuji, že jsem práci zpracoval samostatně a použil jen uvedených pramenů a literatury.

Plzeň, duben 2023

.....

Richard Báča

PODĚKOVÁNÍ:

Rád bych poděkoval vedoucímu mé diplomové práce PhDr. Davidu Šancovi, PhD. za čas, který mi věnoval, ochotu, užitečné rady a připomínky.

OBSAH

ÚVOD.....	7
1 ŽIVOT ALEXANDERA DE SEVERSKÉHO.....	13
2 PODNĚTY K VYTVOŘENÍ GEOPOLITICKÉ TEORIE.....	15
3 TEORIE VZDUŠNÉ SÍLY.....	18
4 DE SEVERSKY A OBDOBÍ STUDENÉ VÁLKY.....	26
5 BEZPEČNOSTNÍ POLITIKA A VZDUŠNÉ SÍLY USA BĚHEM STUDENÉ VÁLKY.....	31
5.1. Bezpečnostní politika USA a jaderné zbraně.....	41
6 BEZPEČNOSTNÍ POLITIKA USA VŮČI ARKTIDĚ V PRŮBĚHU STUDENÉ VÁLKY.....	42
6.1. Bezpečnostní politika Spojených států v oblasti Grónska.....	43
6.2. Bezpečnostní politika Spojených států v oblasti Aljašky.....	48
6.3. Bezpečnostní politika Spojených států na území Kanady.....	51
ZÁVĚR.....	55
ZDROJE.....	62
RESUMÉ.....	67

Seznam zkratk

AAF	Armádní letectvo
AC&W	System letecké kontroly a včasného varování
DEW	Linka vzdáleného včasného varování
JCS	Sbor náčelníků štábu
NORAD	Severoamerické velitelství protivzdušné obrany
PJBD	Stálý společný výbor pro obranu
SAC	Strategické vzdušné velitelství
SAM	Rakety země-vzduch

ÚVOD

Alexander Nikolajevič Prokofjev de Severskij (dále Seversky) byl původně kapitánem ruského námořního letectva, který se účastnil první světové války, leteckým konstruktérem a inovátorem a v neposlední řadě také geopolitikem. Jako první začal operovat se vzdušnou silou a založil na ní svůj geopolitický přístup. Když Alexander de Seversky v roce 1915 vstoupil do ruského námořního letectva, byl jedním z hrstky kvalifikovaných pilotů, které měla Baltská flotila v té době k dispozici. Následně se de Seversky dokázal propracovat až na pozici velitele druhé bombardovací průzkumné letky (Libbey 2013, 14). Když byl v roce 1917 vyslán do Spojených států amerických, už tam zůstal (Libbey 2013, 2). Zásadním momentem byly pro de Severského dvě události v roce 1941 a 1942. První a pro de Severskyho překvapivě závažnější událostí byl japonský útok na americkou základnu Clark Air na Filipínách. Japonská letadla během tohoto útoku zničila většinu amerických letadel ještě na zemi, a to i po mnohahodinovém varování amerického velitelství, že k útoku může dojít. Tyto dle de Severského žalostně zastaralé letouny, které americká armáda na Filipínách měla, sloužily jako hmatatelné symboly špatných rozhodnutí a omezených rozpočtů vzdušných sil USA. Druhou událostí byl japonský útok na Pearl Harbor. Po těchto událostech se de Seversky rozhodl zformulovat svoji geopolitickou teorii. Podle de Severského byla americká porážka na Filipínách mnohem horší a závažnější než v Pearl Harboru, protože Japonsko během tohoto útoku jasně ukázalo svoji vzdušnou převahu, jež odsoudila americké pozemní síly k zániku a Filipíny k okupaci. Oproti tomu Pearl Harbor nadále pokračoval v provozu a byl pod americkou kontrolou. Mnoho potopených hlavních lodí bylo vyloveno, opraveno a následně opět vráceno do služby (Libbey 2013, 193). De Seversky tedy apeloval na to, že prohra na Filipínách má daleko větší váhu, protože Spojené státy nejsou schopny Japonsku ve vzduchu konkurovat, takže nemají nad Japonskem převahu v boji. De Seversky tuto situaci přirovnal k tomu, když německé vojenské síly poměrně hladce překonaly Maginotovu linii. Dle něj bylo tedy nutně zapotřebí,

aby Spojené státy okamžitě reagovaly tím, že posílí své vzdušné síly. De Seversky ve své knize ujišťoval, že ještě není pozdě na budování silného letectva. Dokonce předpokládal, že USA mohou ve vzdušných silách předstihnout i jiné národy. Důvodem je, že mají největší zásobu mozků, materiálu, personálu a průmyslové efektivity na světě (de Seversky 1942, 4). Tvrdil, že realisticky pochopit letectvo a jeho důsledky z hlediska národní bezpečnosti není pro USA věcí volby, ale je to samotná podmínka národního přežití (de Seversky 1942, 3).

Cílem této diplomové práce bude zhodnocení významu a vlivu geopolitické teorie Alexandra de Severského na bezpečnostní politiku Spojených států amerických. V práci budu zkoumat do jaké míry byla bezpečnostní politika USA v souladu s de Severského teorií. Ve svém výzkumu se budu zaměřovat na období bipolární konfrontace od roku 1945 až do roku 1991.

Důvodem, proč jsem si vybral toto téma, je zájem o vzdušné síly Spojených států amerických v souvislosti s geopolitickou teorií de Severského a s bezpečnostní politikou USA. Zároveň se ale také domnívám, že právě tato oblast není příliš dobře zmapována. Při průzkumu pramenů a literatury bylo zřejmé, že se mnoho výzkumů a studií zaměřuje všeobecně na zahraniční politiku Spojených států.

Výzkum bude veden jako jednopřípadová studie. Aby bylo možné provést výzkum, úspěšně splnit předem stanovený cíl a zodpovědět výzkumné otázky, bude zapotřebí v rámci teoretické práce nejdříve důkladně analyzovat veškeré texty Alexandra de Severského. Prvním krokem tedy bude analyzování všech jeho knih a textů, které se buď přímo zaměřují na jeho geopolitickou teorii, nebo se jí zabývají alespoň okrajově. V teoretické části práce to tedy budou primárně knihy *Victory Through Air Power* a *Air Power: Key to Survival*. Důležitá bude také analýza textů jiných autorů, kteří se zaměřovali buď přímo na osobu a život de Severského, nebo rovněž na jeho geopolitický přístup. Tyto texty a jejich autory budu podrobněji rozebírat v části zaměřené na použitou literaturu. Tato analýza mi během mého výzkumu pomůže lépe pochopit de Severského myšlení

a zásadní důvody, proč a za jakých okolností svoji teorii vytvořil. Jakmile bude pochopena teorie a její vznik, bude možné pokračovat v praktické části výzkumu. Jako první krok v praktické části bude provedena analýza vzdušných sil USA, jež bude zahrnovat zkoumání amerického letectva během bipolární konfrontace. Konkrétně bude sledovat, zda se v průběhu bipolární konfrontace americké letecké síly zvětšovaly, nebo naopak, či zde docházelo k inovacím a zaváděním nových leteckých technologií a strategií. Bude tedy zapotřebí analyzovat texty a dokumenty, které popisují stav, počty a technologie amerických vzdušných sil během mnou sledovaného období. Současně se budu také snažit analyzovat, zda se v tomto období někteří jiní geostratégové, diplomaté nebo politici odvolávali na de Severského a jeho teorii a podporovali zlepšování a inovaci vzdušných sil USA a budování vzdušné moci. To bude platit i v případě analýzy bezpečnostní politiky Spojených států amerických vůči oblasti Severního ledového oceánu a Arktidy. Ta bude nutná, aby bylo jasné, jaké stanoviska a postoje zaujímaly Spojené státy vůči této oblasti.

Na konci mého výzkumu by měly být jasně zodpovězeny výzkumné otázky, které stanovím před zahájením výzkumu. Výzkumné otázky budou mít následující znění:

- 1). Za jakých okolností zformuloval de Seversky svoji teorii?
- 2). Jak se v průběhu studené války zaměřovaly Spojené státy na své vzdušné síly?
- 3). Odvolávali se někteří lidé či dokumenty na de Severského a jeho teorii v průběhu bipolární konfrontace?
- 4). Jaká byla v období bipolární konfrontace bezpečnostní politika USA vůči oblasti Severního ledového oceánu a Arktidy?

Práce bude rozdělena na dvě hlavní části, které budou dále členěny na kratší úseky. V teoretické části práce se zaměřím podrobně přímo na Alexandra de Severského. Tato část se bude zabývat důvodem vzniku a průvodních okolností, za nichž de Seversky zformoval svoji teorii. V rámci této

částí bude zapotřebí se zaměřit i na jeho osobní život. De Seversky svoje nadšení do letectví pěstoval již od dětství, kdy se sám pokoušel různými způsoby inovovat svá malá letadélka, která měl jako hračky (Libbey 2013, 3). Tyto inovace a další jeho nápady postupně poskládaly základní kameny pro jeho projekty a i jeho budoucí geopolitickou teorii. Alexander de Seversky následně rozpracoval základní koncepce vzdušných sil po generálu Billu Mitchellovi, který je někdy považován za otce amerického letectva. Dalo by se říci, že generál Mitchell byl pro de Severského inspirací v tom smyslu, že kdo má nejsilnější letectvo, zvítězí (Libbey 2013, 178). Tomuto tématu ale bude samozřejmě věnována větší pozornost přímo v práci. Teoretická část tak komplexně popíše de Severského život a následně i vývoj a vznik jeho geopolitického přístupu. V praktické části práce se již zaměřím na vliv jeho teorie na bezpečnostní politiku a geopolitická stanoviska USA. Konkrétně budu sledovat, jak se Spojené státy v průběhu studené války zaměřovaly na vzdušné síly a budování vzdušné moci, jakým způsobem pracovaly s kapacitou svých vzdušných sil a jejich inovací. Do této části práce bych také rád zahrnul bezpečnostní politiku Spojených států vůči oblasti Severního ledového oceánu a Arktidy, kterou de Seversky považoval za tzv. *Area of Decision*.

V závěru práce pak budou shrnuty nejdůležitější poznatky výzkumu a zároveň zodpovězeny všechny výzkumné otázky. Věřím, že moje práce a provedený výzkum pomůžou lépe zmapovat problematiku, kterou bude zkoumat. Potenciální čtenář by měl po přečtení získat zásadní informace o bezpečnostní politice Spojených států amerických v oblasti vzdušných sil v období bipolární konfrontace.

Výzkumů, které by se přímo zaměřovaly na de Severského a jeho teorie není mnoho. Během hledání jiných výzkumných činností za účelem zhodnocení dosažených výsledků jsem narazil jen na několik zmínek o něm. V odborném článku *Major Alexander P. de Seversky* od autora A.D. McFadyena je hlavním tématem vytvoření nového světového leteckého rekordu právě de Severským. V článku je ve dvou odstavcích ještě popsán život de Severského od narození

přes vstup do armády až po sestřelení jeho letadla během války. V článku nenajdeme žádnou zmínku o jeho teorii (McFadyen 1937, 273). To má jednoduché vysvětlení. Článek je totiž z roku 1937, tedy celých pět let před tím, než de Seversky svoji teorii zformoval a napsal svoji první knihu *Victory Through Air Power*. Tento text se tedy výhradně zaměřuje na život a osobu de Severského, a proto pro moji práci nebude příliš důležitý. O mnoho důležitější výzkum představuje kniha od Jamese K. Libbeyho s názvem *Alexander P. de Seversky and the Quest for Air Power*. K té se podrobněji vrátím v následující části práce, která se bude týkat použité literatury. Za zmínku stojí ještě odborný článek s názvem *Proselytiser and prophet: Alexander P. De Seversky and American airpower* od Phillipa S. Meilingera. Autor se v tomto textu zaměřuje jak na život a osobu Alexandera de Severského, tak i na jeho teorii. V článku popisuje jeho osobní život od narození ve městě Tiflis, dnes Tbilisi, po jeho vstup do armády a etablování jeho geopolitického přístupu. Dle Meilingera nebyl de Seversky první, kdo přišel s tím, že silné letectvo a jeho role ve válce jsou nejdůležitější. Autor přirovnává de Severského k roli proroka, který používal svůj výklad historie a svou vlastní logiku, aby předpověděl cestu, již se bude letecká válka nadále ubírat (Meilinger 1995, 7). Každý z těchto textů se zaměřuje na trochu jiný směr ať už výkladu de Severského geopolitické teorie, nebo jeho osoby jako takové.

V rámci svého výzkumu se budu opírat zejména o knihy, které napsal právě sám Alexander de Seversky. Jedná se o titul *Victory Through Air Power* vydanou v roce 1942, a knihu *Air Power: Key to Survival* publikovanou v roce 1950. Tyto knihy budou tvořit základní kostru použité literatury, jelikož právě v nich de Seversky zformoval svůj geopolitický přístup. Ve svých knihách detailně popisuje význam své geopolitické teorie a potvrzuje ji na mnoha příkladech v praxi. Zároveň ve svých knihách vyobrazil mnoho map a plánů, jak by mohl v budoucnosti vypadat boj za pomoci právě vzdušných sil, a to mimo jiné i v oblasti Severního ledového oceánu a Arktidy. Dalšími zdroji od de Severského budou ještě jiné jeho publikace, například publikace do *Air Force*

Magazine v srpnu roku 1955, kde rovněž popisoval strategii vzdušné síly. Za zmínku stojí také de Severského text *The U.S. Air Force in Power Politics* z roku 1947. V tom se mimo jiné také soustředí na přehodnocování strategického vztahu pozemních, námořních a vzdušných sil a důležitost tohoto trendu v mezinárodním systému. Literaturu budou tvořit i další publikace, které se zaměřují at' již na samotného de Severského, nebo jeho geopolitické teorie. Jednou z těchto publikací je kniha od Jamese K. Libbeyho s názvem *Alexander P. de Seversky and the Quest for Air Power* vydaná v roce 2013. Autor se v této knize zaměřuje na celý osobní život de Severského včetně jeho dětství a mládí, následně i jeho působení v první světové válce, vybudování jeho společnosti na výrobu a inovaci letadel a zformování jeho geopolitického přístupu (Libbey 2013). V neposlední řadě bude jako zdroj použit vědecký článek *Proselytiser and prophet: Alexander P. de Seversky and American airpower* od autora Phillipa S. Meilingera v časopise *Journal of Strategic Studies* z roku 1995. Tento text popisuje život de Severského stejně jako publikace od Jamese K. Libbeyho, která již byla zmíněna. Ovšem není zdaleka tak podrobný jako kniha *Alexander P. de Seversky and the Quest for Air Power*. Dalšími prameny budou převážně internetové zdroje, konkrétně vědecké články, odborné publikace a podobné prameny. Do své práce se budu snažit zahrnout i co nejaktuálnější články či jiné publikace, které na de Severského nebo jeho teorii odkazují. Pokusím se najít, zda v rámci dnešní zahraniční politiky Spojených států amerických někdo odkazuje na de Severského přístup, nebo zda je již v současnosti považován za neadekvátní.

1 Život Alexandera de Severského

Alexander P. de Seversky se narodil 7. června roku 1894 ve městě Tiflis, dnešní Tbilisi, v Ruském impériu (Libbey 2013, 2). Zájem o letectví se u de Severského objevil již v dětství. V letech 1909 a 1910 si Mikuláš G. Seversky, otec Alexandra, zakoupil dvě letadla francouzské konstrukce. V tomto období se stal Alexander spolu se svým mladším bratrem milovníkem letectví. Již v tomto raném věku rozvíjel svoji vynalézavost. Za zmínku jistě mimo jiné stojí zhotovení kyvadlového zařízení spojené s řídicími plochami, které vytvářelo stabilitu za letu, tedy primitivního předchůdce moderního autopilota (Libbey 2013, 3).

Alexander následně vystudoval inženýrství a na podzim roku 1914 absolvoval Carskou ruskou námořní akademii. Později získal hodnost praporčíka, a když začala první světová válka, byl začleněn do zrychleného programu, který ho zařadil na palubu torpédového člunu u jednotky v Baltském moři (Libbey 2013, 7). Baltská flotila ruského carského námořnictva, u níž de Seversky sloužil, během války vykazovala skvělé výsledky. Koncem léta a na podzim roku 1914 rozmístila Baltská flotila tisíce min ve střední části Baltského moře a podél německého pobřeží. Rusové díky tomu zničili šest velkých německých lodí, včetně křižníků. Již v tomto období můžeme najít počátek zájmu de Severského o význam vzdušné síly. Velkou zásluhu na tom měl admirál Ottovich von Essen. Kromě strategie kladení min, která již byla zmíněna, se zaměřoval také na sběr zpravodajských informací a propagaci letecké síly. Ottovich von Essen začlenil letectvo do operací kombinovaných zbraní, přičemž se spoléhal na letadla pro dálkový průzkum německých námořních aktivit. Došlo k vytvoření leteckých brigád v rámci ruského námořního letectva. Baltská flotila měla ale na začátku války pouhých osm pilotů. Mladý de Seversky podal úspěšnou žádost o vstup do této letky. Měl velmi dobré znalosti o létajících strojích, a to díky soukromým letadlům svého otce (Libbey 2013, 8). Byla to i další letadla, zejména ta, která vlastnili nebo stavěli členové Carského všeruského aeroklubu, jehož členem byl sám Alexandr, jeho otec i dobrý přítel a skvělý pilot Igor Sikorskij. Díky studiu

na vojenských školách porozuměl de Seversky nejen taktice a strategii potřebné pro úspěšné vedení letecké války, ale také rozvinul své inženýrské dovednosti (Libbey 2013, 13). Hned při jednom z prvních de Severského ostrých letů v roce 1915 bylo jeho letadlo sestřeleno. Během útoku ruských letadel na německá plavidla v Baltském moři byl jeho stroj zasažen. V nemocnici se ho podařilo zachránit, ale musela mu být amputovaná jedna noha, kterou nahradila protéza. I přes to chtěl de Seversky nadále létat a účastnit se bojových úkolů. Díky osobnímu zásahu cara Mikuláše II., který se o hrdinném letci dozvěděl, mu bylo umožněno pokračovat ve službě (Eberhardt 2015, 707). Mezitím se během své rekonvalescence věnoval pozorování a inovaci ruských bojových letadel. Již v tomto období tak de Seversky uplatňoval svoje vynálezy na letadla, která byla po úspěšných testech posílána do války (Libbey 2013, 20). Kvůli amputované noze si de Seversky svými bojovými lety v Rusku vysloužil neobvyklé množství mediálního prostoru a slávy. Úraz, který utrpěl během boje, zvýšil jeho povědomí o aerodynamických jevech. Díky tomu začal citlivě vnímat otázky, jak upravit letadla tak, aby byla efektivnější a snadněji se s nimi létalo. To vysvětluje, proč byl do roku 1938 držitelem desítek patentů, které zdokonalovaly technologii létání (Libbey 2013, 28–29).

Zlom nastal po únorové revoluci v Rusku v roce 1917. De Seversky si postupně začal uvědomovat, že jeho výsadní postavení mezi šlechtou i v armádě bude pro jeho život v Rusku postupně stále větší přítěží (Libbey 2013, 31). Koncem února 1918 si eso ruského námořního letectva zajistilo oficiální povolení k cestě do Spojených států amerických. Oficiálním důvodem bylo získání lepší protézy a zlepšení svých leteckých schopností (Libbey 2013, 45). Po velkých změnách, které v Rusku nastaly, se de Seversky rozhodl nevrátit se zpět do své rodné vlasti a stát se Američanem. Občanství získal v roce 1927. Začal pracovat jako technický konzultant a podílel se na vývoji nových projektů pro americké letectvo (Whiteley 1977, 155). Začátkem roku 1939 se de Seversky vydal na šestiměsíční cestu do Evropy. Vrátil se z ní značně znepokojen z důvodu expanzivního chování Německa pod vedením jeho vůdce Adolfa Hitlera.

Po svém návratu 12. června 1939 začal ve veřejném prostoru apelovat na to, že Německo zcela jistě započne válku, na kterou musí být Spojené státy připraveny. Dokonce již v červnu 1939 predikoval, že Německo zahájí tažení v září téhož roku. Upozorňoval na to, že USA nedostatečně reagují na německé přípravy na válku (Libbey 2013, 162). V jednom ze svých proslovů pronesl: „Než uplyne mnoho měsíců, svět bude uznávat vzdušné síly jako první linie národní obrany a jejich síla bude měřítkem moci a síly národa.“ De Seversky tato slova pronesl po porážce Polska. Válka se nezdála být po německém tažení na západ příliš vážná, výjimkou byly námořní bitvy. Američané ji označovali za falešnou válku, dokud Německo 9. dubna 1940 nezaútočilo na Dánsko. Jak de Seversky předpověděl, na jaře došlo k obnovení plnohodnotných bojů, v jejichž vedení hrála zásadní roli letadla (Libbey 2013, 165). Do 1. června 1940 Německo dobylo Dánsko, Norsko, Belgie, Lucembursko a úspěšně také napadlo Francii. Za bleskových vítězství, díky nimž se německá armáda zdála být neporazitelná, se američtí novináři v tisku i rozhlase, zejména v New Yorku, předháněli v hledání osob, které by dokázaly komentovat národní bezpečnost USA tváří v tvář militaristické mocnosti. De Seversky přirozeně přitahoval pozornost médií jako potenciální expert a komentátor letecké války (Libbey 2013, 168). Své myšlenky formuloval v několika článcích. V článku z 20. května roku 1941 popisoval americký izolacionalismus jako zcela chybný. Kladl důraz na to, že není možné kolem hranic USA postavit „čínskou zeď“, za níž budou Spojené státy v bezpečí. Zároveň zmiňoval, že svět se velmi rychle mění. Námořní síly a jejich obrana pobřeží nezaručuje státu strategickou výhodu ani přežití. Zásadní je letecká síla každého státu (de Seversky 1941, 557).

2 Podněty k vytvoření geopolitické teorie

Událostí, které vedly k tomu, že se de Seversky rozhodl sepsat své myšlenky o geopolitice, bylo hned několik. Jak již bylo zmíněno v předchozí kapitole, de Seversky uznával vzdušnou moc díky svým vlastním bojovým zkušenostem. Jako bojový pilot se sám účastnil přímého leteckého boje a přesně

znal budoucí potenciál vzdušné síly.

Důležitou osobou, která měla také vliv na vytvoření de Severského geopolitické teorie byl William „Billy“ Mitchell. Ještě než kongres USA vyhlásil válku Německu, se Mitchell vydal na cestu do Evropy jako vojenský letecký pozorovatel západní fronty. Po americkém vstupu do konfliktu vedl americké letecké perutě, které podporovaly americké vojáky na zemi. Mitchell se v roce 1919 vrátil domů s přesvědčením, že budoucí konflikty budou rozhodovat spíše nové letecké technologie než archaická pozemní pěchota. V jeho mysli představovalo letadlo budoucí zbraň pro obranu i útok. Prohlašoval, že je třeba zajistit finanční prostředky na posílení americké protivzdušné obrany a vyrábět ve značném množství moderní a spolehlivá letadla (Libbey 2013, 57–58). Ve svých knihách popisoval, že důležité a rozhodující bude strategické bombardování. Význam námořní síly jako takové bude nadále pouze klesat a bude potřeba nezávislého letectva (Meilinger 2000, 474–475). Mitchell zároveň velmi pomohl de Severskému i v uskutečňování jeho vynálezů a inovací. S Mitchellovo pomocí odkoupila vláda Spojených států jeden z jeho projektů na inovaci výzbroje letadla. Když se náčelník americké letecké služby rozhodoval, zda obchod provést, či nikoliv, Mitchell mu napsal dopis, v němž mimo jiné poznamenal, že „Severského zaměřovač je nepochybně lepší než jakýkoli jiný existující“ (de Seversky 1956a, 183–184). Lze tedy tvrdit, že generál Mitchell byl další důležitou inspirací de Severského při vytváření jeho geopolitické teorie. Vzájemně si předávali svoje zkušenosti a poznatky. Mitchell čerpal ze své cesty do Evropy během první světové války a díky svému postu se snažil docílit vybudování silného letectva. De Seversky měl svoje vlastní zkušenosti jakožto válečný pilot. Byl svědkem mnoha bombardovacích útoků na námořní lodě. Taková zkušenost Mitchellovi zcela chyběla (Libbey 2013, 59).

Další důležitou událostí byl postoj americké vlády vůči americkému letectvu. V průběhu druhé světové války, konkrétně kolem roku 1940, Kongres USA štědře financoval primárně tradiční ozbrojené síly. Finanční tok, který proudil do amerického letectva, byl ale značně menší. Navíc se finance

soustředily spíše na počty letadel, než na jejich výkon a zlepšení vlastností. Událostí, která dovedla de Severského k rozhodnutí sepsat vlastní rukopis o letecké síle, bylo odhalení v tisku, že americká frontová stíhací a bombardovací letadla vyslaná na pomoc Anglii jednoduše zcela selhala jako bojové letouny (Libbey 2013, 188).

Zásadní byly dvě události, které během války postihly Spojené státy. První, a dle de Severského méně důležitou událostí, byl japonský útok na Pearl Harbor dne 7. prosince 1941. Pearl Harbor rozhodně potvrdil zranitelnost válečných lodí tváří v tvář koordinovanému a téměř bezvýhradnému leteckému útoku. Nepřátelská letadla potopila šest bitevních lodí a dva torpédoborce a vážně poškodila devět dalších válečných plavidel, včetně tří bitevních křižníků. Většina amerických občanů přirozeně upínala svou pozornost na ničivý úder, který zasáhl americké námořnictvo v přístavu na území kontrolovaném Spojenými státy. Navíc se ukázalo, že letecká síla byla klíčem k pozdějšímu úspěchu japonských pozemních vojsk na území amerických, britských a nizozemských držav v západním Pacifiku (Libbey 2013, 190). Druhou událostí byl japonský útok na americkou základnu na Filipínách. Kvůli tomu, že Spojené státy měly na základně Clark Field žalostně zastaralé letouny, utrpěly USA drtivou porážku. Většina letounů byla zničena ještě na zemi, aniž by se dostala do přímého boje ve vzduchu. Japonci poté Filipíny obsadili. Z toho důvodu byla dle de Severského tato porážka daleko horší než ta u Pearl Harbor. Japonci měli při útoku na základnu Clark Field na Filipínách výborně synchronizovaný útok. Letectvo nejdříve kompletně zneškodnilo americká letadla a ovládlo vzduch. Následoval pozemní útok, který úspěšně dokončil operaci, a Japonsko obsadilo území. Japonci použili leteckou sílu také k útoku na Guam a ostrov Wake. I v těchto případech Japonci nejdříve zaskočili Američany silným leteckým útokem, který zničil velkou část amerických vzdušných sil ještě na zemi. Stejně jako na Filipínách napomáhala i na těchto ostrovech nepřátelská letecká síla pozemnímu útoku a okupaci (Libbey 2013, 193).

3 Teorie vzdušné síly

V návaznosti na tyto události zformoval Alexander de Seversky svoji geopolitickou teorii ve své knize *Victory Through Air Power* v roce 1942. Chtěl jí přispět k emancipaci amerického letectva, jak sám v knize napsal. Chtěl knihou zaměřit pozornost na nové principy válčení formované vznikem vojenského letectva a vlastními zkušenostmi z války (de Seversky 1942, 5). De Seversky popisoval letectvo jako prostředek, který změnil tradiční učebnicové pojetí strategie a taktiky boje. Letecká síla bude hrát stále více rozhodující roli při určování silové rovnováhy mezi jednotlivými národy (de Seversky 1942, 1–2). De Seversky nejvíc kritizoval to, že přední američtí armádní velitelé nechápou sílu letectva. Apeloval na to, že realistické pochopení jeho síly a důsledků není z hlediska národní bezpečnosti pro Spojené státy otázkou volby. Je to samotná podmínka národního přežití. Po vypuknutí druhé světové války a nejméně ještě dva roky poté Spojené státy americké ve vojenském letectví žalostně zaostávaly, a to nejen absolutně s ohledem na technické možnosti letectví, ale dokonce i relativně ve srovnání s úspěchy jiných zemí, a to zejména Německa a Velké Británie. V této době bylo americké vojenské letectvo primitivní jak v ohledu dostřelu, výzbroje, tak i palebné síly a rychlosti. Zásadní signalizace slabého letectva se ukázala hned při vstupu Spojených států do války. Japonský útok na Pearl Harbor šokoval americký lid stejně, jako byl šokován francouzský lid, když německé letectvo a tankové divize lehce přešly přes Maginotovu linii. I když USA utrpěly velice hořkou porážku, de Seversky uklidňoval, že situace nebyla zcela ztracena. Životně důležité pro USA bylo, aby okamžitě začaly budovat svoje letecké síly. Zároveň dodal, že Spojené státy měly největší zásobu mozků, materiálu, personálu a průmyslové efektivity na světě. To vše ale mohlo být zcela zbytečné, dokud si celé Spojené státy neuvědomí sílu a potenciál letectva. Podle de Severského muselo být letectvo chápáno celým americkým lidem jako základní prvek armády v tehdejší době, jemuž musí být poskytnut neomezený prostor pro rozvoj. De Seversky byl přesvědčen, že aby Spojené státy mohly čelit hrozbě možného leteckého útoku na kontinent Severní Ameriky, musí

se okamžitě začít připravovat na nový a specifický druh války, který je podmíněný nástupem letectva. Tento nový druh vedení války může znamenat pouze tzv. hemisférickou válku přímo přes oceány, kde vzdušné síly nebojují nad tou či onou lokalitou, ale kdekoli na zeměkouli v nepřerušovaném „vzdušném oceánu“ (de Seversky 1942, 4–5).

Dle de Severského byla ale největším problémem krátkozrakost Spojených států jako taková. Spoléhalo totiž na to, že když nebyl nikdy v historii proveden žádný masový útok na území USA, nemůže se to stát ani v budoucnosti. Je třeba si ale uvědomit, že v následujících letech nebude existovat žádné omezení, které by bránilo v provedení takového útoku. Jakmile se nepřátelskému letectvu povede zaútočit přes oceány, stanou se Spojené státy stejně zranitelnými jako Anglie (de Seversky 1942, 12). Zásadní potom je, že ostatní mocnosti mají oproti USA letadla, která se dokážou přes oceány dostat. De Seversky to ukazuje na několika příkladech v praxi. Příkladem jsou sovětské letouny, které dosáhly amerického kontinentu přes severní pól. Druhým příkladem je Německo, jež dokázalo vyvinout letadlo, které doletělo z Berlína do New Yorku. Spojené státy americké jako jedna z velmocí nedokázaly něco podobného doposud zkonstruovat (de Seversky 1942, 15). Hlavním důvodem bylo, že USA nedokázaly odhadnout nový styl vedení války a přistoupit na něj. Předpoklad moderního boje závisí na vlastnictví obrovského a mocného letectva. De Seversky odkazuje na admirála Mahana. Jeho teorie o námořní síle již není platná. Převaha obrovských pozemních jednotek do různých částí zeměkoule znamená rovněž kontrolu nad mořskými cestami. Ovšem jak ukázala válka v Tichém oceánu, není možné vyslat námořnictvo do oblastí ovládaných nepřátelským letectvem. Navíc udržování takových obrovských pozemních armád by rovněž vyžadovalo nepřetržité komunikační vazby s americkou pevninou přes obrovské vzdálenosti po moři či souši. Armáda jako taková musí být zásobována municí, posilami dalších vojáků a techniky. Každý metr těchto komunikačních vazeb by tak musel být důsledně chráněn (de Seversky 1942, 24–25). Důvodem, proč se Spojené státy nezaměřily po první světové válce na

budování silného letectva, byl i fakt, že první světová válka byla z drtivé většiny rozhodnuta na souši. Kolaps Německa byl zároveň urychlen škrtící bloádou britského námořnictva. Do této doby byla dle de Severského možnost uplatnit samostatně pozemní a námořní sílu. Zásadní zlom ale nastal v září roku 1939 (de Seversky 1942, 29–30).

De Seversky tento zlom velice detailně demonstruje na Německu. Německé letectvo po zahájení druhé světové války ukázalo něco do té doby zcela unikátního. Přišlo totiž s úplně novým formátem vedení války. Letecký útok a ovládnutí vzdušného prostoru, po němž následoval pozemní útok mechanizovaných sil. Díky této taktice Německo provedlo hned na začátku války úžasné rychlé a důkladné výboje do Polska, Francie, Jugoslávie nebo Řecka. Bezproblémové překonání Maginotovy linie znamenalo definitivní zlom, který znamenal konec dvourozměrného válčení. Konflikt se náhle přesunul do další dimenze, do vzduchu, a zrušil všechny překážky a obrany, které byly zřízeny pro dvourozměrný konflikt. Veškeré překážky jako opevněné valy, pevnosti, hráze a podobné byly již neúčinné. Zároveň byly také zrušeny překážky, které představovaly oceány (de Seversky 1942, 31). Příkladem, kdy letecká síla zvítězila nad námořní, byla situace, kdy německé letectvo dokázalo ovládnout koridory přes Skagerrak. Díky této převaze se Německo těšilo nepřetržité komunikaci s napadenou oblastí v Norsku přes moře, a to i přes nedostatek námořní síly. Britské námořnictvo a námořní letectvo se pokusily tuto německou nadvládu narušit, ale poté, co obětovala svá letadla a letadlové lodě v oblasti, se Velká Británie stáhla. Na tomto příkladu de Seversky kritizuje teorii Mahana. Britská námořní vítězství v Narviku, Stavangeru a dalších bodech se ukázala jako bezcenná. Vydržela totiž jen do doby, než se Německu podařilo dostat své letectvo na údernou vzdálenost od oblastí obsazených Brity. Velká Británie postupně evakuovala Andalsnes, Namsos, Trondheim, čímž přenechala jižní Norsko Němcům. Na konci května roku 1940 byla evakuována poslední britská opora, město Narvik na dalekém severu. Jinými slovy se Britové stáhli přímo uprostřed údajných vítězství. Až v tomto okamžiku se začala Velká Británie

soustředit také na letectvo, a nejen na námořní sílu (de Seversky 1942, 35–36). Zásadním důvodem nebylo, že Německo mělo několikanásobně lepší letectvo, co se týče výkonu či výzbroje, ale to, že dokázalo geostrategicky uvažovat o jeho využívání. Své armádní letectvo nejdříve přesunulo do dobytého Dánska a následně s ním podnikalo útoky přes moře. Velká Británie oproti tomu využívala pouze těžké a pomalé bombardéry ve spojení s námořními loděmi (de Seversky 1942, 37). Pokud bychom se ale podívali na letecké souboje nad Lamanšským průlivem během letecké války o Británii, nalezneme zde rozdíl. Podobná situace byla v případě evakuace z přístavu Dunkerk. Zde Velká Británie nasadila masivně svoje letectvo a nepřetržitě podnikala vzdušné útoky, kterými zaštiťovala své pozemní síly. Sám Winston Churchill pronesl, že hlavní zásluhu nad úspěchem u Dunkerk mělo právě letectvo (de Seversky 1942, 40–41). Jinými slovy, z pohledu Velké Británie skončila bitva u Skagerrak neúspěchem, protože zde nedisponovala vzdušnou silou. Německé letectvo pak snadno likvidovalo britské námořnictvo. V případě Lamanšského průlivu byl britský úspěch založen na ovládnutí nebe. Britské letectvo dokázalo ovládnout nebe a následně zaštitit pozemní a námořní síly, které se mohly nenarušeně pohybovat (de Seversky 1942, 42).



<Obrázek 1: Battle of Skagerrak>

zdroj: de Seversky 1942, 42



<Obrázek 2: Battle of Dunkirk>

zdroj: de Seversky 1942, 41

Německý neúspěch v bitvě o Británii zavinilo to, že Německo nemělo vzdušnou kontrolu nad celou Velkou Británií. Ačkoliv měli Němci kontrolu nad Lamanšským průlivem, nebylo to dostačující. Nemohli zahájit kompletní invazi do Velké Británie, dokud neovládali celý vzduch. Samo Německo v tiskové zprávě zveřejněné dne 1. června roku 1940 vyjádřilo nejistotu v ohledu možné invaze do Británie. Ve zprávě znělo, že nemůže dojít k žádné okamžité invazi do Anglie, protože ačkoliv má Německo úplnou vzdušnou nadvládu nad Skandinávií, nemá ji nad Anglií. Kompletní invaze nebude možná, dokud němečtí piloti neovládnu britské nebe (de Seversky 1942, 48–49). Nacistická vzdušná armáda byla stavěna především pro zásahy proti pozemním cílům, nikoliv na boj ve vzduchu a ovládnutí vzdušného prostoru. Němci tak spíše sázeli na svou velkou početní převahu a plánovali nevěnovat velkou pozornost nepřátelskému letectvu. Předpokládali, že válka se bude nadále rozhodovat hlavně na zemi. Hermann Göring si při budování své Luftwaffe neuvědomoval

potenciál vzdušné moci. Luftwaffe tak nebyla uzpůsobena tomu, aby se dokázala probojovat nad cílovou oblast, tu ovládnout a udržet, a následně se případně probojovat zpět. Přesto právě tato forma byla klíčová k dobytí vzdušného prostoru nad Británií. Německo očividně počítalo s tím, že zničí většinu britských letadel na zemi jako v případě Polska nebo Francie (de Seversky 1942, 56–57). I během bitvy o Británii se snažil de Seversky názorně ukázat, že koncepce námořní síly a Mahanovy teorie již není platná. I v případě, že by Německo mělo pozemní a námořní síly desetkrát větší, nemělo by to žádný vliv na výsledek této bitvy o Británii. Větší pozemní nebo námořní síla by totiž nevedla k zisku výhody, která by zajistila vzdušnou nadvládu Německa (de Seversky 1942, 63).

De Seversky jasně definoval, za jakých okolností je možné dosáhnout vzdušné moci. Nelze se soustředit pouze na množství vyrobených letadel či na inovaci a neustálé technické vylepšování. Vzdušná moc je komplexní a záleží na mnoho prvcích. Za prvé, bez předchozího převzetí kontroly na vzduchem nejsou možné žádné pozemní ani námořní operace. Tento princip se stal základním kamenem nové strategie válčení. Princip platí stejně na velkých i malých územích, při vedení války na souši nebo přes moře a oceány (de Seversky 1942, 123). Za druhé, námořní síla již není zásadní. Námořnictvo ztratilo svou funkci strategické ofenzívy. V minulosti přenášely bitevní lodě válku ke břehům nepřátelského území. Dnes, pokud má nepřítel alespoň základní letectvo, už nelze takový útok a vylodění provést. Obranná letadla mohou znemožnit válečným lodím přiblížení nebo vylodění armád na nepřátelských březích. Námořnictvo sice stále uplatňuje důležitou obrannou sílu, definitivně ale ztratilo svou dřívější iniciativu ve věci útočných operací (de Seversky 1942, 125). Za třetí, blokáda nepřátelského národa se stala funkcí letectva. Země, které jsou v jakékoliv míře závislé na zámořském obchodu, si musí uvědomit a jednat na základě skutečnosti, že letecká blokáda je nejenom možná, ale je předurčena jako jediný útočný typ blokády. Za předpokladu dostatečného množství řádně

vyzbrojených letadel s dostatečným doletem mohou být nepřátelské zásobovací trasy postupně zničeny (de Seversky 1942, 128). Za čtvrté, pouze vzdušná síla může porazit vzdušnou sílu. Další zásadou, která byla potvrzena průběhem války, je, že pouze letectvo může čelit hrozbě letecké síly. Za páté, armádní letectvo je vždy lepší než námořní letectvo. Letadla, která startují z lodě či jiné námořní základny, jsou velmi často omezována z důvodu nutnosti krátké vzdálenosti na vzletnutí či přistání. To se samozřejmě neobejde bez různých vylepšených mechanismů, které letadla upravují na úkor výkonu. Stejně tak například nosnost letadla, které startuje ze země, je vyšší než letadla, které startuje z lodi (de Seversky 1942, 131). Námořní letadlové lodě mají svůj smysl v případě, že letadla nemají kapacitu doletět ze své domovské základny na určitá místa v oceánu. Tento princip, konkrétně jeho platnost, je ale omezen pouze do doby, než nebude takové letadlo zkonstruováno. Jakmile bude vyrobeno letadlo, které se z domovské pozemní základny dokáže dostat na jakékoliv místo na zemi, tento princip bude nadále neplatný. Již ve formování této teorie de Seversky doplnil, že chybí už velmi málo k vytvoření takového letounu. Stejně tak pro ochranu vlastního letectva je potřeba, aby bylo rozprostřeno na co největší ploše. Na letadlové lodi jsou letadla na jednom místě a představují tak výbornou možnost pro nepřátelské letectvo tento soubor letadel zničit najednou během jednoho leteckého útoku (de Seversky 1942, 134–135). Za šesté, poloměr síly úderu letectva se musí rovnat maximálnímu rozměru operační oblasti. Jinými slovy, letectvo musí být stejně silné, když bude bojovat přes půlku světa, nebo pouze pouze pár kilometrů od své domovské základny. Jak bylo ukázáno na příkladu Německa během snahy o ovládnutí Norska. Kdyby Německo mělo letadla s delším doletem, mohlo obsadit Norsko kompletně (de Seversky 1942, 136–137). Za sedmé, ve vzdušném boji je faktor kvality relativně rozhodující spíše než faktor kvantity. Pokud je pilot rychlejší, obratnější a schopnější než jeho protivník, může vést boj dle libosti, v případě nutnosti se může i stáhnout. Takový pilot je schopen zahájit boj podle svých vlastních podmínek. Stejně tak je důležitá i palebná síla (de Seversky 1942, 140). Efektivní síla letectva se získá

vynásobením počtu letadel koeficientem kvality, a to nejen kvalitou vybavení letadla, ale i kvalitou posádky. Pokud je některá část této rovnice nulová, celková efektivní síla zůstává nulová, i když má daný stát nespočet letadel. Za osmé, typy letadel musí být specializované, aby vyhovovaly nejen obecné strategii, ale i taktickým požadavkům konkrétní operace. Je třeba rovnoměrně rozložit typy letadel v celé vzdušné sekci daného státu. Na každý úkol se hodí jiný typ letounu (de Seversky 1942, 142–143). Za deváté, zničení nepřátelské morálky ze vzduchu lze dosáhnout pouze přesným bombardováním. Všeobecně se předpokládalo, že letecké bombardování rychle rozbije lidskou morálku a způsobí silné negativní reakce poškozeného obyvatelstva. Naopak během druhé světové války vyšlo najevo, že i přes velké ztráty a velkou citovou újmu se civilisté „nevzdávají“. Pokud obyvatelstvo daného státu disponuje vlastenectvím a vůlí pokračovat v boji, může se přizpůsobit hrozbám a obětem mnohem snadněji, než by se předpokládalo. Neplánované bombardování a nahodilé ničení měst jsou nákladné a neefektivní ve vztahu k dosaženým strategickým výsledkům. Letecké útoky tak v budoucnu budou zaměřeny nikoliv na civilní obyvatelstvo a města, ale na klíčové agregáty elektrické energie, leteckého průmyslu, přístavů a podobně (de Seversky 1942, 145). Za desáté, dlouho uznávaný princip jednoty velení na zemi i na moři platí stejně tak i pro vzdušnou sílu. Není rozdíl ve vzdušném prostoru nad mořem nebo nad pevninou. Když letectvo bojuje o kontrolu nad vzduchem, funguje na celé zeměkouli bez ohledu na to, jaký je terén pod ním (de Seversky 1942, 147). Proto je potřeba rozdělit všechny tři hlavní složky armády – pozemní vojsko, námořnictvo a letectvo. Skutečná koordinace mezi jednotlivými složkami armády je možná pouze mezi autonomními prvky. Když bude probíhat letecký útok na New York, je potřeba mít jasně dáno, kdo vyletí jako první bojovat do vzduchu. Musí být jednoznačné, kde má působit námořní letectvo a kde má operovat armádní letectvo (de Seversky 1942, 148–149). Po druhé světové válce navíc došlo ještě k většímu roztržštění amerických vzdušných sil. Celé letectvo Spojených států amerických bylo tvořeno pěti složkami. Samostatné letectvo Spojených států,

námořní letectvo, armádní letectvo, letectvo námořní pěchoty a letectvo pobřežní stráže (de Seversky 1956b, 42). A konečně za jedenácté, vzdušná síla musí mít svoji vlastní dopravu. Letectvo nemůže být závislé na podmínkách povrchu, pokud jde o dodávky zásob a posil. To potom znamená narušení přirozených předností letectva. Příkladem může být opět Německo během druhé světové války. Během bitvy na Krétě byl celý problém dopravy zásob a přesunu vojsk vyřešen pomocí letadel. I do severní Afriky Německo přepravovalo zásoby, vybavení, palivo a v některých případech i lehké tanky přes nebe. Právě nedostatek rychlé a jisté dopravy znevýhodnil jednotky, které bránily Havajské a Filipínské ostrovy. Za předpokladu dostatečné letecké dopravy mohly být jednotky na Havajských ostrovech posíleny během sedmi nebo osmi hodin po zahájení útoku (de Seversky 1942, 149–150).

4 de Seversky a období studené války

Velká změna nastala po druhé světové válce. Ve své druhé knize *Air Power: Key to Survival* navázal de Seversky na svoji geostrategickou teorii, kterou zformulovat ve své první knize *Victory Through Air Power*. Po druhé světové válce již bylo jasné, že letecká síla s nejdelším dostupným dosahem, disponující nejúčinnějšími dostupnými zbraněmi bude pro převzetí vlády nad vzduchem zásadní. Ve světě vyvstala pro Spojené státy americké nová hrozba v podobě Sovětského svazu. De Seversky apeloval na to, že USA již nemohou nadále pokračovat ve své „izolaci“ vůči okolnímu světu. Spojené státy musí být připravené vést boj proti SSSR. Zásadní ale je, jakým způsobem vést případnou válku proti SSSR. Vojenská připravenost na válku v Sovětském svazu vůči USA byla nezbytně založena na kvantitě. Sovětské Rusko nemělo jinou možnost jak vyhrát válku. Spojené státy měly oproti tomu alternativu. USA si mohly vybrat mezi dvěma zásadně odlišnými a neslučitelnými metodami vedení války. Jedna metoda je zaměřena na masu a druhá metoda je zaměřena na dovednost. Po druhé světové válce bylo i nadále mnoho amerických předních vojenských velitelů příliš zaměřeno na masu a čísla. Snažili se navyšovat každou

složku armády čili pěchotu, námořnictvo a letectvo. Jinými slovy se snažili být utopicky nejlepší v každé možné dimenzi válčení (de Seversky 1950, 17–18). Nebylo však potřeba, aby Spojené státy měly všechny dimenze armády nejsilnější. Pokud by chtěly mít všechny dimenze nejsilnější, znamenalo by to zvýšení rozpočtu na armádu. To by automaticky vedlo k navýšení počtu vojáků, námořníků a pilotů. To by mělo za následek odchod velkého množství pracovní síly z civilního pracovního sektoru. To by samozřejmě logicky vedlo k narušení americké ekonomiky (de Seversky 1950, 19–20). Pokud by skutečně nastal přímý konflikt mezi Sovětským Ruskem a Spojenými státy, je potřeba vědět, jak vést boj. Vzhledem k tomu, že oba aktéři mají schopnost vzájemně se útočně zničit, bude záležet právě na útočné síle. Pouze neporazitelná útočná síla a nepřekonatelný obranný prostředek by mohly USA zachránit před porážkou. Je potřeba budovat vzdušnou sílu. To neznamená pouze navyšovat počet letadel, která se budou neustále technicky vylepšovat. Znamená to ale také neustále vylepšovat protivzdušnou obranu. Není ale možné podřídit protivzdušnou obranu útočné síle letadel a naopak. Pokud chtějí Spojené státy americké zvítězit, musí mít obojí v drtivém počtu, i kdyby to znamenalo snížit všechny své ostatní dimenze armády na úplné minimum. Ačkoliv mají tyto dimenze své uplatnění, postrádají smysl, pokud daný stát kompletně neovládá vzdušný prostor. Ačkoliv nastalo po druhé světové válce velké rozšíření jaderných zbraní, ani ty nemění povahu letectva. Vzhledem k tomu, že jaderné zbraně tvoří samostatnou dimenzi v armádním složení, nadvláda letectva jako válečného nástroje nespočívá v oné povaze jaderné zbraně jakožto výbušniny. Nadvláda letectva spočívá v lepší a globální bojové mobilitě prostřednictvím vzdušného prostoru na rozdíl od geograficky omezené bojové mobility pozemních a námořních sil (de Seversky 1956b, 42).

Příkladem toho, že země nepotřebuje nejsilnější všechny dimenze armády, je Velká Británie. V 19. století nastolila Velká Británie Pax Britannica. Dokázala nastolit hegemonii. Velmi důležité ale je, že Anglie to dokázala, ačkoliv její populace byla malá a její zdroje byly omezené. Nemusela povolát do armády

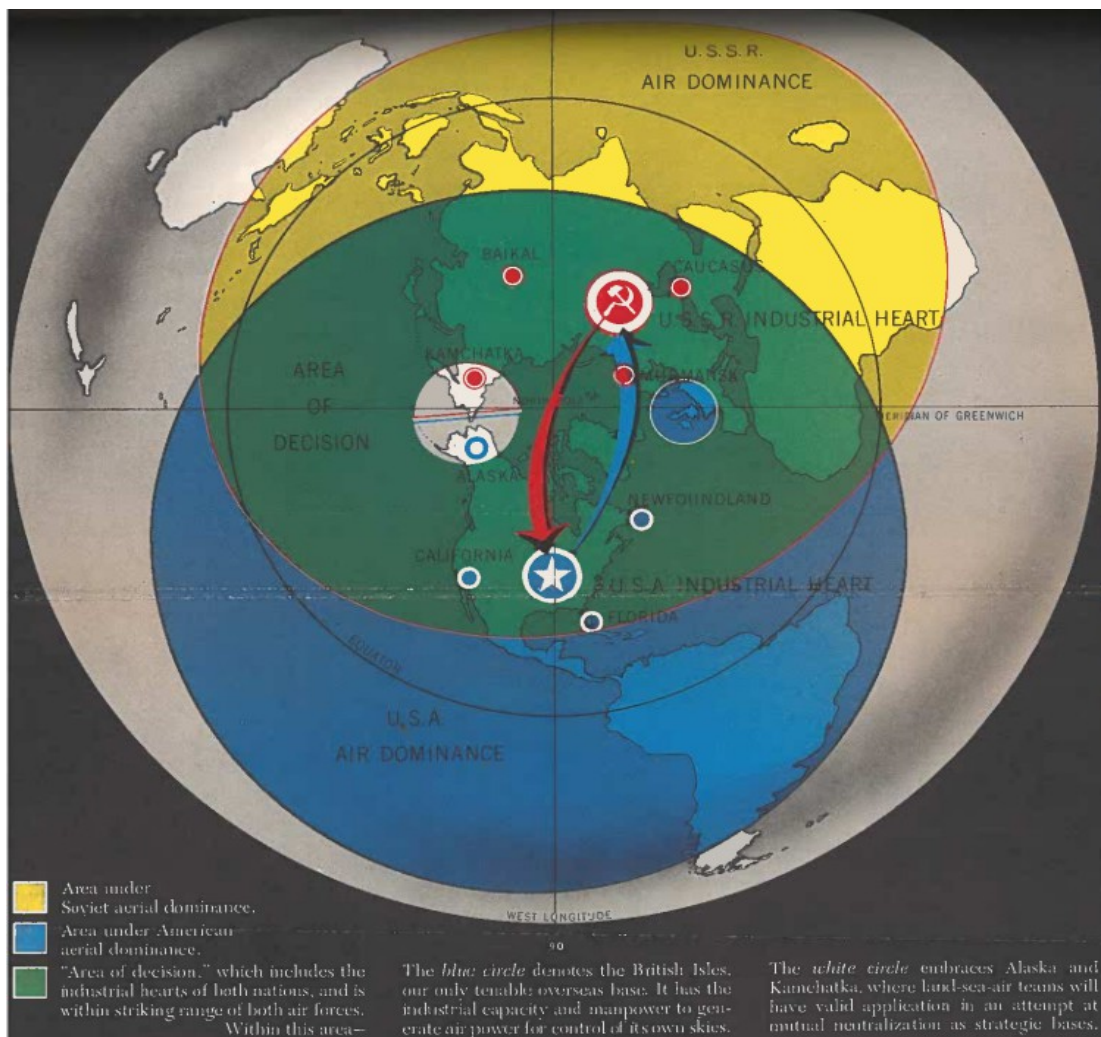
všechny své obyvatele. Anglie to dokázala díky tomu, že neplýtvala svými zdroji a lidskou silou. Nepokoušela se o to, aby měla nejsilnější armádu jak na souši, tak na moři. Naopak, stavěla na první místo tu nejdůležitější dimenzi armády, kterou bylo v 19. století námořnictvo. To bylo životně důležitým prostředkem dopravy jak v obchodu, tak ve válce (de Seversky 1950, 19–20). Důležité také bylo, že Velká Británie nijak neskrývala ani neutajovala své námořní kapacity. Konkrétní taktika a jednotlivé zbraně jsou doménou specialistů a měly by zůstat utajené. Ale strategie a základní plán, který se opírá o některou z dimenzí armády, nesmí zůstat utajený. Přesně tak postupovala i Anglie v 19. století. Mohla skrývat svůj záměr být ohromně silná v námořní síle. Ale Velká Británie tuto podstatu své námořní síly maskovat nechtěla. Má-li strategie vedení války sloužit jako odstrašující prostředek pro případné nepřátele, měla by být veřejně ukazována (de Seversky 1961, 108). Bohužel čas námořní síly vypršel a nahradil ho čas vzdušné síly. Vzduch začal hrát stejnou roli garantu síly, jakou v minulosti hrála námořní síla. De Seversky nechápal, jak je možné, že vrchní představitelé přehlíželi tuto skutečnost po druhé světové válce, která jasně ukázala, že boj se bude ze země a moře přesouvat hlavně do vzduchu (de Seversky 1950, 21). Spojené státy udělaly stejnou chybu, která potkala všechny vítězné země. Jakákoliv země, která úspěšně vyhrála jednu válku, se vždy instinktivně snažila připravit na další konflikt stejným způsobem, se stejnými zbraněmi a stejnými taktikami. Jenže zbraně a technika se samozřejmě neustále vylepšují. Zbraně mají větší palebnou sílu, technika je rychlejší. Dobrým příkladem je Maginotova linie, která již v práci byla zmíněna. Francie zvítězila v zákopové válce, a proto vložila všechno své úsilí a prostředky do stavby Maginotovy linie. Ve své podstatě pouze vylepšila původní zákopy a vytvořili obrovské pozemní opevnění. První světová válka byla po celou dobu stejná, a to statická. Druhá světová válka byla dynamická. A stejná situace se objevila před USA po konci druhé světové války. V té Spojené státy zvítězily s vyváženou armádou pozemních, námořních a leteckých sil (de Seversky 1951, 173).

Námořní síla, ačkoliv byla stále důležitá, byla velmi náročná na „provoz“.

Aby flotila Velké Británie byla všude účinná, musela mít celosvětovou síť námořních základen. Její lodě musely být rozmístěny a provozovány na mnoho celosvětových vodách. Logika námořní moci proto nutila Anglii získat geografické základny buď dobytím nebo diplomacií. Jinými slovy potřebovala cizí území, na kterém pak mohla pracovat ve smyslu budování základen. Z těchto míst následně vysílala lodě na moře. Tímto postupem narážela Velká Británie samozřejmě na územní zájmy ostatních evropských národů a vzbuzovala nevráživost mezi koloniálními národy. Oproti tomu vzdušná síla nepožaduje zámořské základny, protože už má mezikontinentální dosah. Námořní základny musely být bráněny lokálními silami. Získávání těchto základen a míst muselo být formou „imperialismu“ nebo by se Anglie musela vzdát své vedoucí námořní role. Jiná varianta neexistovala. Nezávislé letectvo by ale mohlo operovat ze svých domovských základen na americkém kontinentu. Moderní letectvo se tak může obejít bez „imperialismu“, který byl pro dřívější námořní moc nepostradatelný (de Seversky 1950, 21–22).

Geografické představy byly dříve Spojenými státy chápány pouze na východ a na západ. Bylo zvyklostí myslet na Asii jako na západ od USA a na Evropu jako na východ. Ale v okamžiku, kdy bude zásadní vzdušná síla, která bude zaručovat nadvládu, bude potřeba se na zeměkouli dívat z jiné perspektivy. Bude totiž nutné na světové dění nahlížet z pohledu ze severního pólu. „Polární projekce“ zcela nahradí starou Mercatorialovu mapu. Stejně tak veškeré obranné a bezpečnostní plány USA byly ovlivněné touto geografickou představou. Při pohledu ze severního pólu pak vyplývá, že kontinenty, které se zdály být na východ nebo západ od USA, leží přímo na severu. De Severského mapa graficky znázorňuje mocenskou rovnici mezi americkým a euroasijským kontinentem. „Dosah“ Severní Ameriky je stanoven čtyřmi končinami: Aljaškou, Newfoundlandem, Kalifornií a Floridou. Americké letectvo tedy může zničit jakýkoliv cíl v oblasti, která je znázorněna modrou barvou. Oproti tomu „dosah“ Sovětského svazu se vymezuje od Murmansků přes Kavkaz, Kamčatku a Bajkal. V této oblasti, která je zbarvena žlutou barvou, bude dominovat sovětské

letectvo. Tam, kde se oba „dosahy“ překrývají, znázorněnou zelenou barvou, bude probíhat boj o ovládnutí celé vzdušného oblasti. Zelená barva tak znázorňuje zemi nikoho. Pokud by skutečně nastala válka mezi USA a SSSR, je nezbytně nutné mít zajištěné zásoby a nerostné suroviny od jiných států, než jsou ty, které se nacházejí ve vyznačené oblasti „dosahu“ nepřítele. Jinými slovy by se Spojené státy nemohly spoléhat na dodávky surovin například s Indií, Blízkým východem nebo severní polovinou Afriky. Stejně tak by Sovětský svaz přišel o možnost styku se Střední či Jižní Amerikou. Pokud by USA chtěly i nadále s těmito oblastmi obchodovat, musely by zajistit protivzdušnou obranu v těchto regionech. Tato protivzdušná obrana by navíc musela být tak dostatečná, aby překonala schopnosti a vlastnosti sovětského letectva (de Seversky 1950, 307–308).



5 Bezpečnostní politika a vzdušné síly USA během studené války

Bezpečnostní plán na ochranu území Spojených států amerických v rámci bezpečnostní politiky prošel po konci druhé světové války proměnou. Po konci druhé světové války Sbor náčelníků štábů (JCS) označil Sovětský svaz za jedinou hrozbu pro Spojené státy americké. Poválečná situace se zdála být jednodušší než během druhé světové války, protože existoval pro USA pouze jeden pravděpodobný nepřítel, namísto nepřátel Osy v případě druhé světové války. Armádní velitelský štáb USA měl velké obavy z možného druhého „Pearl Harboru“ – možnosti překvapivého leteckého útoku, který by zahájil válku. Dva roky po válce přiznávali důstojníci leteckého zpravodajství, že sovětské dálkové letectvo má malý potenciál jako strategická bombardovací síla zejména proto, že mu chyběly doprovodné stíhačky dlouhého doletu. USA tedy neočekávaly, že by Sovětský svaz zahájil mohutný letecký útok na území Spojených států. Nicméně Zpravodajský štáb ministerstva války věřil, že Sovětský svaz dokáže zmobilizovat deset milionů mužů během třiceti dnů. Ačkoliv armádní velitelský štáb považoval sovětské letectvo za technicky horší než americké, očekával, že Sověti budou své letectvo nadále modernizovat. Bezpečnostní plán ale počítal i s variantou amerického útoku na území Sovětského svazu. Útok na SSSR ze vzduchu by byl obtížný a očekávalo se, že bude stále obtížnější, jak budou Sověti zdokonalovat svou leteckou výzbroj. V té době se vojenská rozvědka domnívala, že Rusové mají málo letadel, která mohou efektivně útočit v noci, tedy potenciální útok na Sovětský svaz by mohl být veden právě v noci. Nicméně letadla určená na létání ve dne nebyla výkonem výrazně pokulhávající. Bylo to také díky tomu, že němečtí radaroví vědci, technici a další odborníci, kteří se ocitli za ruskými liniemi, pracovali jak na sovětské protivzdušné obraně, tak i na modernizaci sovětského letectva (Moody 1996, 135–136).

Námořní plánovači tvrdili, že loďstvo bude i nadále plnit svou obvyklou roli první obranné linie, ale ministerstvo války předpokládalo, že ofenziva může

být od počátku vedena pomocí strategických bombardérů. Na druhém konci spektra byli důstojníci Army Air Forces (AAF) přesvědčeni, že disponují jedinými hlavními strategickými silami USA schopnými vést trvalé a účinné operace proti nepříteli. Spojené státy americké se tak v rámci své obranné strategie měly spoléhat primárně právě na leteckou sílu. Armádní plánovače všech armádních složek nejvíce trápilo vnímání ohromující sovětské síly na zemi. Jak poznamenal generál Reuben E. Jenkins z Ředitelství plánů a operací ministerstva války: „Spojené státy a Velká Británie nemohou porazit Rusko v poli bez předběžného leteckého úsilí s maximální razancí.“ Již v sérii plánů obranné strategie vypracovaných Spojeným armádním štábem v průběhu roku 1946, známých jako PINCHERT, byla jedinou hlavní ofenzivní operací předpokládanou pro první měsíce války se SSSR strategická letecká ofenzíva. V ostatních případech by se americké pozemní a námořní síly musely soustředit na ústup z Německa, zajištění klíčových základen pro protiofenzívu a udržení otevřených námořních cest. Strategická letecká ofenzíva by se na začátku pokusila zastavit prvotní silný útok nepřítel v rámci přípravy na další fázi boje a protiútok (Moody 1996, 137–138).

Letectvo tak nabízelo jedinou rozumnou možnost. Americké námořnictvo nemělo mezi poválečnými námořními silami konkurenci a americká letecká kontrola nad námořními přístupy k Severní Americe zaručovala, že útok na Spojené státy po moři by byl sebevražedný. JCS vycházel ze zkušeností z druhé světové války, kdy probíhaly často letecké bombardovací útoky, proti nimž se dalo jen velmi obtížně bránit. V podstatě v žádném případě se nepodařilo tento útok odrazit, aniž by nebyla způsobena nějaká škoda či ztráta na životech. To přimělo většinu vysoce postavených důstojníků a členů štábu, že námořnictvo již nemůže bránit Spojené státy proti náhlému a vážnému útoku ze zahraničí. JCS tedy podalo zprávu, že je nutné poskytnout více finančních prostředků na letectvo. Navzdory tomu prezident Truman a ministr obrany James V. Forrestal chtěli, aby rozpočet mezi jednotlivými složkami armády byl vyrovnaný, a ke změnám tedy nedošlo (McFarland 1996, 7–8). Forrestal doufal, že se mu podaří

postavit jednotný rozpočet na principu „vyvážených sil.“ Tím měl na mysli, že výdaje každé služby budou určeny na síly, které zapadají do širší strategické koncepce. Forrestal také trval na dosažení rovnováhy mezi výdaji na obranu a silnou ekonomikou. Základy obranného postoje USA definoval jako prostředky k vyrovnání „převahy ruské pozemní síly v Evropě a Asii“. Ve svém proslovu pronesl: „Dokud můžeme předstihnout svět, kontrolovat moře a zasáhnout vnitrozemí atomovou bombou, můžeme na sebe vzít určitá rizika a rozpočet rovnoměrně rozdělit.“ Schopnost zasáhnout vnitrozemí atomovou bombou byla tedy pro strategickou koncepci ministra obrany klíčová (Moody 1996, 159). Až později, konkrétně v roce 1949, když nastoupil nový ministr obrany Louis A. Johnson, došlo ke změně. Po nástupu Johnson přerozdělil omezené prostředky tak, aby americké vojenské letectvo bylo lépe připraveno na možnou sovětskou hrozbu (McFarland 1996, 7–8). Po konci demobilizace se tak pozemní armáda, námořnictvo a námořní pěchota postupně ztenčovaly, zatímco letectvo se rozrůstalo. Louis A. Johnson plně podporoval, aby hlavní silou amerických ozbrojených sil bylo právě strategické letectvo. Sám tento postup komentoval slovy, že zbavil americké ministerstvo obrany „nákladných válečných zvyků za které se zbytečně utrácelo.“ V polovině 50. let mělo americké letectvo celkem 411 000 příslušníků a 48 leteckých perutí. Oproti tomu námořnictvo tvořilo pouze 377 000 mužů (Matloff 1999, 553–554). To, že se od této chvíle začaly Spojené státy americké více zaměřovat spíše na silné letectvo než námořnictvo, dokládá i fakt, že byla zrušena velká loď USS United States. Místo toho bylo vyčleněno více peněz pro letectvo zejména na bombardéry B-36 (McFarland 1996, 7–8). Další důkazem je, že v roce 1953 letectvo vynakládalo přibližně šestinu celkového státního rozpočtu. Tento údaj zdůrazňoval podporu Kongresu USA letectvu a jeho přesvědčení, že ekonomika snese náklady na významné rozšíření strategických sil. Bývalý ministr války Patterson před Finletterovou komisí vypověděl: „Nebudeme potřebovat nejsilnější armádu na světě ani nejsilnější stálé námořnictvo na světě, ale budeme potřebovat nejsilnější letectvo na světě.“ (Moody 1996, 166).

Stejně tak se postupně změnila strategie USA vůči obraně svého kontinentu. Bezpečnostní politika Spojených států byla pozměněna a zaměřena na účinnou bezpečnostní pozici s důrazem na strategické záložní síly a integrovaný systém kontinentální obrany. Již v tomto období bylo naplánováno zintenzivnění a urychlení programů, aby byly připraveny na sovětskou hrozbu, která se očekávala v roce 1957 (Leonard 2011, 1–2). Tyto programy se zaměřovaly zejména na vylepšení technického stavu letectva a jeho posádek. Velitelství strategického letectva se potýkalo se zastaralým vybavením a stejně tak pocíťovalo nedostatek vycvičených pracovních sil, zejména pilotů. Velitelský štáb letectva se obával, aby si udržel náskok před ostatními národy v kvalitě a modernosti svých letadel. Američané nemohli očekávat, že se Sovětům vyrovnají v samotné velikosti svých sil. Pouze nejlepší a nejmodernější zbraně mohly zajistit schopnost USA porazit potenciálního nepřítele. Pro obrannou strategii letectva a bezpečnostní politiku Spojených států byl důležitým krokem na začátku studené války projekt letadla B-36. Tento projekt začaly USA realizovat již na konci druhé světové války. Američané si od něj slibovali udržení si technologického náskoku a dalšího pokroku v oblasti proudových motorů, elektroniky a samotné atomové zbraně (Moody 1996, 68). Dále byl vypracován plán na postupnou reorganizaci vzdušných sil USA. Velitelský štáb letectva dospěl k závěru, že je potřeba nakoupit 3000 letadel ročně. Celkem pak dle výpočtů bylo potřeba pro sedmdesát leteckých operačních skupin na 6 000 letadel plus další pro záložní síly a rezervu ve skladech. Aby se tyto síly udržely v aktuálním stavu, navrhovali plánovači systematickou obměnu letadel za nové modely. V ideálním případě by například stíhačka měla být nahrazena po třech letech, velmi těžký bombardér po šesti (Moody 1996 70).

Nicméně americké námořnictvo i nadále usilovalo o strategickou úlohu. Admirál Chester Nimitz navrhl, aby námořnictvo převzalo úlohu bombardování v případě války se Sovětským svazem. Tento úkol ale vyžadoval moderní letadlové lodě. Letectvo bylo vybráno na úlohu bombardování a jeho obhájci na to odpovídajícím způsobem reagovali. Generál Jimmy Doolittle řekl v roce 1945

výboru Kongresu USA, že letadlové lodě jsou zastaralé a nemají další smysl (McFarland 1996, 9). Postoj generála Doolittlea byl tedy v souladu s de Severským a jeho geopolitickou teorií. Oba muži se navíc velmi často setkávali a diskutovali na téma vzdušné síly (Meilinger 2003, 74). Jak již bylo zmíněno, jedním z důležitých bodů při budování vzdušné síly, které definoval de Seversky, bylo celkové sloučení letectva. Stejný postoj zastával i generál Spaatz. Tvrdil, že by mělo být letectvo sjednoceno do jedné složky. To znamená, že námořní letectvo by mělo spadat pod americké letectvo jako takové, a ne pod americké námořnictvo. Udržování dvou dimenzí vzdušné síly nezávisle na sobě je pouze plýtvání peněz a zdrojů. Po začátku studené války se ale objevila otázka ohledně jaderných zbraní, zejména tedy nosičů těchto zbraní, a jak s nimi následně pracovat. Začal tedy „závod“ mezi námořnictvem a letectvem o to, kdo bude s těmito zbraněmi operovat. Generál Vandenberg věřil, že nosiče budou užitečné pouze v rámci ponorek, tedy námořnictva. Nicméně Louis Johnson stále trval na tom, aby více peněz šlo do letectva. Proti tomuto rozhodnutí se vzpíralo mnoho admirálů námořnictva, což následně vedlo k novelizaci zákona o národní bezpečnosti. Došlo k posílení postu ministra obrany a snížení pravomocí jednotlivých služebních tajemníků. Díky tomu, že šlo více finančních prostředků letectvu, zejména na nákup letounů B-36, dostalo letectvo strategickou úlohu. Letectvo Spojených států amerických tak bylo postaveno do role účastníka strategicky důležitých misí a konfliktů, zatímco námořnictvo a pozemní armáda měly operovat na menších misích a místních malých konfliktech (McFarland 1996, 10–11).

Bezpečnostní politika USA tak byla na začátku studené války definována tak, že letectvo bylo silnější na úkor ostatních dimenzí armády. Bezpečnostní politika USA na konci 40. let tak byla v souladu s de Severského teorií. To, že Spojené státy americké upřednostňovaly letectvo před ostatními složkami armády, lze doložit i na plánované strategii v případě konfliktu. Válečné plány JCS v počátku studené války počítaly s následující taktikou. V případě, že by došlo k válce se Sovětským svazem, se mělo námořnictvo i pozemní armáda

stáhnout před sovětskou ofenzívou. Během toho by armádní letectvo svrhlo atomové bomby na 20 sovětských průmyslových, vládních a vojenských center ze základen v Anglii a Turecku. Poté, co by strategické bombardování zasadilo Sovětskému svazu těžký úder, námořnictvo by zahájilo námořní blokádu, zatímco armáda by mobilizovala k protiofenzívě. Tato strategie nebyla schválena pouze z důvodu, že USA neměly dostatek jaderných zbraní k provedení této mise. Během berlínské krize byl přijat tzv. Fleetwoodův plán. Ten v případě otevřeného konfliktu se SSSR spoléhal především na údery letectva 133 atomovými bombami proti 70 sovětským městům, a to i s ohledem na stále nízké počty jaderných zbraní USA (McFarland 1996, 11–12). Obecné stanovisko znělo, že letectvo má v případě války dva hlavní úkoly. Generál Spaatz prohlásil, že „okamžitá a paralyzující odvetná ofenziva proti hlavním zdrojům jakéhokoli útoku vedeného proti nám, je naší nejrozumnější obranou.“ Protože by však válka mohla pokračovat i po skončení atomové ofenzívy, letectvo by bylo zodpovědné také za mobilizaci bojových sil pro další fázi. Pro odvetné síly potřebovalo letectvo dostatečný počet vycvičených mužů, moderní a řádně udržované letouny a základny v dosahu cílů (Moody 1996, 161). Fleetwoodův plán zároveň přidal námořní blokádu sovětského pobřeží a útok letadlových lodí proti sovětským pobřežním městům. Letectvo tedy i nadále hrálo nejdůležitější roli. V roce 1956 Rada národní bezpečnosti USA předem schválila, aby Strategické vzdušné velitelství (SAC) mohlo v případě nutnosti použít nukleární a jaderné zbraně a zajistit tak rychlou reakci (McFarland 1996, 11–12). SAC bylo vytvořeno v březnu roku 1946 a v září o rok později se stalo hlavním velitelstvím amerického letectva. Jako zvláštní velitelské velitelství bylo také pověřeno prováděním úderných operací na velké vzdálenosti pod vedením sboru náčelníků štábů (U.S. Strategic Command 2018). Použití atomových bomb bylo při strategické bombardovací ofenzívě na začátku studené války do značné míry otázkou. Bylo to z důvodu, že počet pověřených členů armádního štábu USA měl informace o vlastnostech jaderné bomby. Navíc počet atomových zbraní USA byl taktéž malý. Armádní plánovači viděli v atomové bombě prostředek, jak

zintenzivnit strategickou leteckou ofenzívu a jak ji vyřešit dříve. George Lincoln navrhoval, že by zbraň mohla být použita proti hůře dostupným cílům. Na druhé straně se důstojníci AAF domnívali, že atomový útok v podání rychlého úderu na klíčové cíle, by mohl ochromit agresora a způsobit jeho porážku. S atomovými zbraněmi vyžadovala strategická letecká ofenziva seznamy cílů a základny se zabezpečeným přístupem. Důstojníci letecké rozvědky shromažďovali údaje o sovětském průmyslu a geografii již od roku 1945. V divizi leteckého zpravodajství bylo pod přímým vedením náčelníků štábů zřízeno oddělení strategické zranitelnosti, které se zabývalo vypracováním celosvětové „bombardovací encyklopedie“ potenciálních strategických cílů, na které by byl veden případný útok (Moody 1996, 139–140).

Celkový rozpočet na armádu po druhé světové válce začal pomalu klesat. V roce 1946 činil rozpočet na armádu 45 miliard dolarů. V roce 1947 to již bylo pouze 14,5 miliardy dolarů. V roce 1948 – 11,25 miliardy dolarů. V roce 1949 už dokonce 11 miliard dolarů. Mezníkem byl rok 1950 a začátek korejské války. Pozemní armáda dostala 41 procent z celkové částky, námořnictvo 26 procent a letectvo 33 procent. V roce 1952 dostalo letectvo 44 procent a armáda a námořnictvo po 28 procentech z celkového rozpočtu 59,9 miliardy dolarů. Je tedy zřejmé, že po konci druhé světové války a začátku studené války začaly Spojené státy americké postupně měnit svoji bezpečnostní politiku a obranné paradigma (McFarland 1996, 11–12). V roce 1968, tedy na vrcholu vietnamské války, byly celkové výdaje na armádu USA ve výši 77,3 miliardy dolarů. Během příštích 10 let výdaje na obranu pomalu rostly na 103 miliard dolarů. Po roce 1978 se v následujících šesti letech celkové výdaje na obranu v USA více než zdvojnásobily na 238 miliard dolarů (Ostrom – Marra 1986, 820). Mezi lety 1962 až 1986 činil celkový rozpočet amerického letectva v průměru 74,3 miliard dolarů. Rozpočet na americké letectvo po druhé světové válce se zvětšil a postupně rostl až do roku 1962, kdy dosáhl hodnoty 90 miliard dolarů, a po roce 1962 začal postupně klesat. Začal se totiž klást důraz zejména na mezikontinentální balistické střely v rámci bezpečnostní strategie. Rozpočet

postupně klesal až do roku 1980, kdy americké letectvo čerpalo přibližně 60 miliard dolarů. Po roce 1980 se však rozpočet letectva začal opět neustále zvyšovat v důsledku velkého důrazu na pořízení nových systémů v rámci letadel. V roce 1985 tak rozpočet amerického letectva činil 103,4 miliardy dolarů (Lewis 1990, 16).

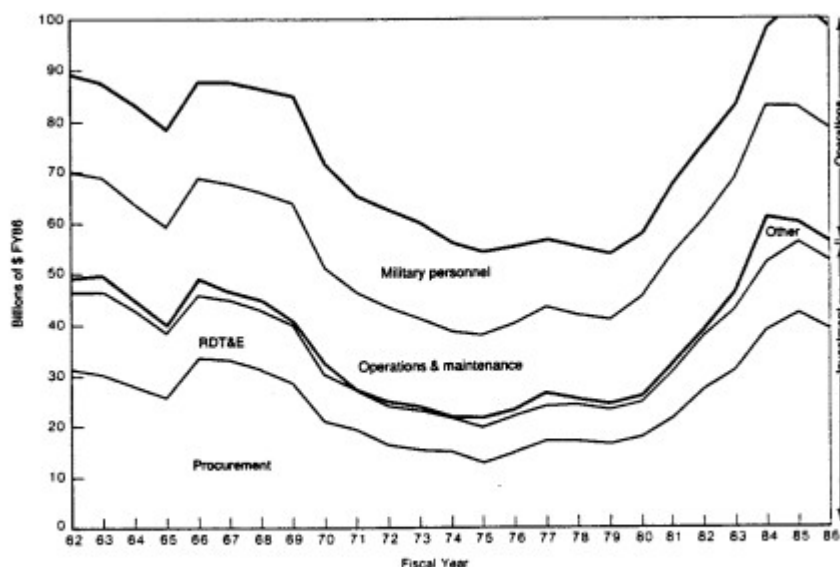


Fig. 5—USAF budget by appropriation title

<Obrázek 4: USAF budget by appropriation title>

zdroj: Lewis 1990, 17

Na základě diskusí mezi jednotlivými tajemníky a příslušníky armády z řad letectva, námořnictva nebo pozemních sil a vývoji technologií došlo tedy k upřednostnění letectva (McFarland 1996, 11–12). Na veřejných zasedáních se svědci před Finletterovou komisí shodli na rozhodujícím významu letecké síly, který se projevil ve druhé světové válce. Na uzavřených zasedáních však došlo k ostré debatě mezi mluvčími letectva a námořnictva. Admirál Nimitz argumentoval ve prospěch větších letadlových lodí jako nepostradatelné součásti námořní síly. Trval na tom, že velení na moři je nezbytné a že spoléhat se pouze na armádní bombardéry by bylo nebezpečné. Letadlové lodě hrály hlavní roli při leteckých útocích na Japonsko a námořní síla prokázala svou univerzálnost.

Spaatz jako hlavní zastávce AAF označil použití letadlových lodí k hlubokému průniku na nepřátelské území za „beznadějnou záležitost.“ Ujistil komisi, že armádní bombardéry prokázaly svou schopnost plnit úkoly (Moody 1996, 162). Admirálům námořnictva se z počátku nelíbilo, že by námořnictvo přišlo o své privilegium v rámci armády, které si drželo po desetiletí. Rychlý vývoj technologií, ale hlavně hrozba konfliktu ze strany SSSR ukázaly, že je potřeba obrannou strategii reorganizovat. Letectvo se tak postupně dostalo do popředí, ať již v množství finančních prostředků, které dostávalo, tak již v důležitosti úkolů, které mělo vykonávat. Později se začalo i z řad námořnictva dostávat uznání letectvu. Dokonce i admirál Radford připustil, že strategické bombardování bylo v období začátku studené války „nejdůležitější“ (McFarland 1996, 11–12). V rámci bezpečnostní politiky USA došlo také k postupné reorganizaci. Velitelství protivzdušné obrany, které bylo v důsledku poválečných rozpočtových škrtek sloučeno s Velitelstvím taktického letectva, bylo v červnu 1951 obnoveno v plném rozsahu. USA se začaly na protivzdušnou obranu znovu více zaměřovat. Hlavním důvodem byla možná hrozba útoku SSSR a možného nasazení dálkových bombardérů a termonukleárních zbraní. Byl vybudován rozsáhlý systém pro detekci blížících se nepřátelských bombardérů. V roce 1955 byla dokončena linie radarů Pinetree Line napříč jižní Kanadou. V roce 1957 se Kanada připojila ke Spojeným státům a vytvořila Severoamerické velitelství protivzdušné obrany (NORAD). V roce 1958 byla zprovozněna Linie dálkového včasného varování v rámci bezpečnostních radarů napříč Arktidou od Aljašky po Grónsko. Obranné strategii USA na území Kanady, Aljašky a Grónska bude věnována větší pozornost v pozdější části práce. Spojené státy se také stále snažily udržovat schopnost projektovat sílu, zejména leteckou, po celém světě. Za tímto účelem byla v rámci amerického letectva vytvořena speciální jednotka. Tato jednotka pod názvem Composite Air Strike Force byla vytvořena Velitelstvím taktického letectva v roce 1955. Mohla být rychle nasazena na místech, která nebyla v dosahu pravidelných sil umístěných v zahraničí. Skládala se ze stíhaček, tankerů, podpurných letounů a velitelského prvku. Příkladem

projekce americké vzdušné síly touto metodou byl srpen roku 1958 a čínský tlak na nacionalistický čínský ostrov Quemoy. Vyplývá tedy z toho, že i tato část bezpečnostní politiky USA je v souladu s de Severského teorií. Jak již bylo v teoretické práci zmíněno, de Seversky popisoval, že je důležité projektovat svojí strategii válčení, tedy v tomto případě vzdušnou sílu (Correll 2005, 13).

Vzhledem ke zkušenostem z druhé světové války byli vrchní představitelé amerického letectva skeptičtí k obraně území USA, respektive protivzdušné obraně. Nevěřili tomu, že v případě masivního leteckého útoku s jadernými nebo nejadernými zbraněmi na území Spojených států, bude protivzdušná obrana dostačující. Strategie protivzdušné obrany byla založena na tom, že jakmile přijde útok ze strany Sovětského svazu, bude následovat okamžitá odvěta. Letectvo naopak chtělo praktikovat strategii odstrašení, aby k útoku vůbec nedošlo. Jedním z důvodů bylo to, že přesnost u jaderných a nukleárních hlavic byla zpočátku velmi omezená, zejména u prvních modelů. Oproti tomu přímý letecký útok vedený letadly byl zaměřen na velká a snadno zasažitelná města, aby způsobil co největší škody. Protivzdušná obrana USA se v rámci bezpečnostní politiky skládala z několika částí. Byla zřízena tzv. „vzdušná pohotovost“, která měla za cíl zmírnit hrozbu překvapivého prvního úderu proti Spojeným státům. Počínaje rokem 1957 zůstávala část bombardovacích sil USA vždy v pohotovosti, jejich posádky byly taktéž v pohotovosti a připraveny v okamžiku vzlétnout. Další složky této „pohotovosti“ byly rozptýleny na satelitních základnách po celém světě. Ty měly v případě útoku na USA ihned zahájit protiútok na SSSR. Tím, že byly rozmístěny na různých místech světa, komplikovalo to Sovětskému svazu možné zaměření a odhalení směru útoku. K protiútku na SSSR se mělo následně připojit i námořnictvo, konkrétně ponorky. Ty nesly balistické rakety, které poté měly být vystřeleny na území SSSR (Jeanne M. Holm Center 2022, 80–81).

Během studené války začal postupně růst potenciál kosmu a možnosti vedení války v tomto vesmírném prostoru. V prosinci 1959 byla zrekapitulována definice „kosmického prostoru“ jako „operačně nedělitelného prostředí, které se

skládá z celkového prostoru za zemským povrchem“. Zároveň bylo určeno letectvo jako „primární letecká a kosmická složka Spojených států“. Letectvo prosazovalo koncepci „vojenského člověka ve vesmíru“, ale nakonec byly vesmírné mise za studené války prováděny bezpilotními systémy. Nicméně piloti letectva létali na vesmírných misích a na raketoplánech pod záštitou NASA. V roce 1982 vzniklo Velitelství vzdušných sil pro vesmír. Za svůj hlavní úkol považovalo detekci a varování před odpálením raket, ačkoli poskytovalo i další služby, jako je komunikace, navigace a informace o počasí. Letectvo nezískalo jasný nárok na vesmír během studené války. Ve skutečnosti bylo jmenováno výkonným agentem pro vesmír až deset let po skončení studené války, přestože letectvo poskytovalo většinu lidí a většinu peněz pro vojenský vesmírný program (Correll 2005, 17–18).

5.1. Bezpečnostní politika USA a jaderné zbraně

Zásadním prvkem v budoucím vedení boje během studené války byly jaderné zbraně a jejich vývoj. Američtí političtí vůdci viděli jaderné zbraně jako odpověď na válku s početně lepším nepřítelem, který byl ochoten tolerovat obrovské množství obětí. Stejně tak nechtěli obětovat poválečné ekonomické oživení. Důraz na jaderné zbraně produkoval levnější armádu než armáda založená na konvenčních zbraních. Podporou strategického bombardování a získáním jurisdikce nad vývojem balistických raket letectvo rychle získávalo větší podíl na dostupných obranných zdrojích. Vzhledem k tomu, že mělo letectvo Spojených států daná privilegia, co se týče finančních prostředků nebo strategických úkolů, ostatní složky armády se snažily tento deficit vyrovnávat. Námořnictvo, které neochotně přijalo druhé místo v rámci armády USA za letectvem, pojalo balistickou střelu Polaris jako alternativu ke strategickým střelám a raketám letectva (Sapolsky 1999, 83–84). Studie na leteckých univerzitách údajně dospěly k závěru, že strategická ofenzíva s použitím pouze konvenčních bomb by nepřinesla významné výsledky. Na druhou stranu predikovaly, že atomová ofenzíva by mohla rozhodnout do tří týdnů, pokud by byla zahájena neprodleně po začátku války. Studie Kepnerovy skupiny pro

speciální zbraně tvrdila, že zničení pouhých dvaceti klíčových cílů v Sovětském svazu by buď vedlo ke kapitulaci, nebo by tuto zemi oslabilo natolik, že by Západ nevyhnutelně zvítězil konvenčními prostředky (Moody 1996, 160). Kritický rozměr debaty o amerických obranných prioritách se soustředil i na roli letectva v národním programu atomové energie. V průběhu roku 1947, kdy si stále více občanů uvědomovalo potenciál atomové bomby, se vytvářel konsenzus, že nová zbraň představuje zásadní součást dlouhodobé národní strategie. Americký monopol v atomové oblasti se stával rozhodujícím faktorem národní obranné politiky a předpovědi, kdy tento monopol skončí, byly velmi kontroverzní. Mnozí akceptovali Grovesův názor, že Sovětskému svazu bude trvat nejméně deset let, než bombu vyvine (Moody 1996, 166–167). Volání po letectvu schopném provést odvetný atomový úder logicky vyplynulo z rozšířeného přesvědčení, že atomová bomba představuje jednu z hlavních opor americké moci. S tím, jak stále více politických činitelů přijímalo názor, že strategická letecká ofenziva s použitím atomových zbraní by mohla být účinná, nebo dokonce rozhodující, proti Sovětskému svazu, rostl politický tlak na podporu cílů letectva (Moody 1996, 169).

6 Bezpečnostní politika USA vůči Arktidě v průběhu studené války

Zájem Spojených států amerických o oblast Arktidy a severního pólu byl patrný ještě před začátkem bipolární konfrontace. Obranné aktivity USA v Arktidě během druhé světové války byly pouze předzvěstí toho, co mělo přijít. Právě když se zdálo, že americká militarizace regionu na konci války upadá, v následujícím desetiletí se trend obrátil a vyústil v ještě větší přítomnost USA. Ačkoli hlavní příčinou nárůstu byla hrozba sovětského útoku během studené války, podílely se na něm i vedlejší faktory, jako například dlouhodobé plány stratégů pro arktickou oblast. S rozvojem letectví a dominantní rolí, kterou letectvo sehrálo ve druhé světové válce, byla zvýšená americká vojenská přítomnost v Arktidě prakticky nevyhnutelná (Grant 2010, 285–286). Vzhledem k rostoucímu doletu letadel předvídalí představitelé AAF, že nebude dlouho trvat,

kdy severní polární oblast přestane být překážkou útoku a letectvo bude v této oblasti převažovat. Plukovník Norstad navrhoval, aby celá arktická strana Severní Ameriky od Aleut až po Grónsko byla považována za jednu válečnou oblast. Tradičnější názor však byl, že Aljaška a ostrovy v severním Atlantiku představují dvě různé cesty, po nichž lze na kontinent útočit, nebo jej bránit. JCS proto nadále uvažoval o Aljašce a severním Atlantiku jako o dvou oddělených operačních oblastech. Bez ohledu na rozdělení začalo AAF plánovat výcvik pro operace v chladu, ledu a dlouhých dnech a nocích polárních oblastí. Aby mohlo plnit své arktické mise, muselo by se AAF zapojit do průzkumu a výzkumu chladného počasí. Všechny, nebo alespoň dvě třetiny jednotek SAC by musely cvičit v severních zeměpisných šířkách. Plány počítaly s rotací jednotek pro letní výcvik v Grónsku i pro celoroční operace v Newfoundlandu a na Aljašce (Moody 1996, 133). Již v roce 1946 varoval americký generál H.H. Arnold ve svém projevu, že pokud by došlo ke třetí světové válce, jejím strategickým centrem bude právě severní pól. Stejný geostrategický přístup zastával i americký plukovník a bývalý velitel amerických sil v Grónsku Bernt Balchen. Ten považoval Arktidu za oblast, která je pro Spojené státy tím, čím bylo středomoří pro Řeky a Římany – středem světa (Grant 2010, 285–286).

6.1. Bezpečnostní politika Spojených států v oblasti Grónska

Spojené státy tedy začaly vyvíjet větší zájem o oblast Arktidy. Zásadní v této oblasti bylo zcela jistě Grónsko nebo Island. Island hrál jak během druhé světové války, tak v poválečných letech a během studené války klíčovou roli při obraně Severní Ameriky. Přestože jeho severní pobřeží hraničí se severním polárním kruhem, má ostrov díky Golskému proudu, který ho obklopuje z východu a západu, mnohem teplejší klima než Grónsko nebo arktická Kanada (Grant 2010, 289). Poté, co Sovětský svaz provedl první experimentální jaderné výbuchy v září roku 1949, nabylo severní Grónsko nového geostrategického významu (Taagholt 2002, 49). Po vypuknutí korejské války podepsal Island v květnu 1951 dohodu, která obranu ostrova svěřila do rukou USA, stejně jako tomu bylo od roku 1941 až do roku 1946. Smlouvu se Spojenými státy uzavřelo

i Dánsko. Když se Dánsko postupně dozvíдалo více o sovětské hrozbě, uvědomilo si, že mu chybí finanční prostředky, lidské zdroje, lodě a letadla, aby mohlo Grónsko v případě útoku ochránit. Uzavřená smlouva přiznávala USA právo provozovat stávající obranná zařízení v Grónsku a zřizovat další základny podle potřeby (Grant 2010, 290). Americká vojenská přítomnost v Grónsku sahá až do druhé světové války, kdy vláda USA podepsala s exilovým dánským velvyslancem Henrikem Kauffmannem ve Washingtonu DC dohodu o obraně Grónska (Nielsen K. H. – Nielsen H. – Nielsen J. 2014, 444). Již v červnu 1946 bylo Grónsko na krátkém seznamu šesti „nezbytných“ základen, z nichž tři (Grónsko, Island a Azory) byly prohlášeny za mimořádně důležité (Petersen 2011, 92).

Významná a strategicky důležitá byla na území Grónska základna Thule. Byla strategicky důležitá z toho důvodu, že ležela přesně uprostřed trasy mezi Moskvou a New Yorkem. V prosinci roku 1950 bylo v USA učiněno zásadní rozhodnutí ve štábu společné obrany Spojených států o touze rozšířit a zřídit větší leteckou základnu v Thule (Taagholt 2002, 46). Plukovník Bernt Balchen, norsk-americký průkopník arktického a antarktického letectva a přední specialista letectva USA na Arktidu, v prosinci 1950 sepsal studii, v níž dospěl k závěru, že základna Thule je jediným možným místem pro arktickou základnu a že nabízí „nejvýhodnější“ místo pro přistávací dráhu pro těžké bombardéry (Petersen 2011, 93). V červenci 1951 začala operace Blue Jay, která si kladla za cíl tuto základnu rozšířit. Byly postupně vystavěny letecké hangáry, přístav, silnice, sklady, elektrárny, nemocnice a další budovy. V září roku 1952 sem byla umístěna první letadla a základna byla uvedena do provozu (Taagholt 2002, 48). Zároveň byla vyjednána mezi USA a Dánskem dohoda, která zajišťovala Spojeným státům v oblastech Thule, Sondrestrom a Narssarsuaq téměř úplnou svobodu jednání. Kromě toho měly Spojené státy neomezená práva na přelet a přistání na všech místech v Grónsku (Petersen 2011, 97). Základna Thule měla být využívána jako mezistupeň pro vzlety při misích proti Sovětskému svazu a jako návratová základna pro vracející se letadla. Dalším znakem zvýšeného

postavení Thule bylo zřízení velitelství operační skupiny SAC a „speciální skladovací oblasti“ pro jadernou municí, konkrétně jaderné pumy Mk-6 a Mk-18. Neexistují však žádné důkazy o tom, že by jaderné zbraně byly v Thule skutečně skladovány minimálně do roku 1958 (Petersen 2011, 100–101). To se změnilo až v únoru 1958, kdy sem byly umístěny čtyři jaderné bomby a patnáct nejaderných komponentů (Petersen 2011, 104). Mezi nejvíce významné klasifikované mise, které byly prováděny ze základny Thule v 50. letech, patřil strategický průzkum sovětské Arktidy. Strategické průzkumné jednotky SAC byly jediné, které během studené války prováděly „ostré“ operace proti SSSR, zejména při průniku nad sovětské území. Strategický průzkum byl úzce spojen s hlavním úkolem SAC, kterým bylo strategické odstrašování a bombardování, jež nástupem družicové éry jej prováděly letouny s dlouhým doletem. Letecké průzkumné mise prováděné z Thule plnily tři hlavní funkce: fotoprůzkum zaměřený na zjišťování a určování pozemních cílů v SSSR pro bombardovací letku (např. vojenských zařízení, měst a hospodářských cílů); elektronický průzkum zaměřený na identifikaci nepřátelských radarů a komunikačních systémů; průzkum počasí, jehož cílem bylo zajistit spolehlivé informace o počasí a meteorologické informace pro bombardovací letectvo (Petersen 2011, 106). Uzavřená povaha Sovětského svazu představovala v 50. letech pro SAC značný problém a způsobovala, že zaměřování cílů bylo velmi nejisté. Současně nedostatek informací o sovětských systémech včasné výstrahy a protivzdušné obrany komplikoval plánování letových tras a bodů průniku. Některé informace bylo možné získat elektronickým odposlechem z pozemních a námořních odposlouchávacích stanovišť na sovětské periferii – například na dánském ostrově Bornholm v Baltském moři. To však nemohlo nahradit vizuální průzkum nebo elektronické sledování ze vzduchu podél sovětské hranice a přes ni. Významnou průzkumnou misí byl přelet nad sovětským územím v roce 1952. Na jaře 1952 se objevily spekulace o možné výstavbě sovětské letecké základny na pustém souostroví Země Františka Josefa jako paralely a protiváhy základny Thule. V srpnu 1952 byl proveden přelet nad souostrovím spolu s podobnými

přelety nad Wrangelovým ostrovem a Čukotským poloostrovem na severovýchodě Sibíře. Přelet nad Zemí Františka Josefa si kladl za cíl zjistit existenci sovětského letectva a případných radarových zařízení na ostrovech. Nakonec nebyla zjištěna žádná letecká základna ani vojenská či jiná aktivita (Petersen 2011, 107). Na jaře 1956 byla ze základny Thule zahájena rozsáhlá průzkumná operace SAC s krycím názvem Operace Home Run. Tato operace, schválená prezidentem, byla největší a nejtrvalejší průnikovou operací SAC proti Sovětskému svazu během studené války. Po dobu sedmi týdnů, od 20. března 1956 do 10. května 1956 se uskutečnilo celkem 156 letů – za účelem fotografického a elektronického zmapování severní pobřeží SSSR od poloostrova Kola po Beringovu úžinu (Petersen 2011, 107). Od roku 1953 do roku 1959 byla letecká základna Thule důležitou součástí americké polární strategie v mnoha ohledech. Její primárním účelem bylo sloužit jako operační a záložní základna pro letadla B-47, které byly v té době jedněmi z nejdůležitějších strategických bombardérů amerického letectva. Tyto letouny však neměly dostatečný dosah, aby mohly v případě nutnosti zaútočit na cíle v Sovětském svazu a vrátit se zpět do Spojených států bez doplnění paliva. Proto bylo pro Američany klíčové, aby byli schopni používat letadla B-47 na základně Thule i mimo ni. V roce 1957 tak byl status základny změněn z původní podpůrné základny na skutečnou operační základnu pro strategické bombardéry. V souvislosti s tím byly rozšířeny přistávací dráhy, aby mohly pojmout větší letadla. Letecká základna Thule také hrála zásadní roli v dalších aspektech polární vojenské strategie. Bylo to zejména v otázce, jak nejlépe vést vojenské operace na ledovém povrchu Grónska v arktických podmínkách. Spojené státy americké ve stylu vedení boje v arktickém podnebí neměly příliš velké zkušenosti. Byl tedy zahájen další velký výzkumný projekt, který obsahoval výstavbu několika vojenských výzkumných zařízení nejen na ledovém povrchu, ale také na ledovém příkrovu. Byly tak vystavěny základny, které byly vbudovány přímo do země – permafrostu, aby mohlo být zkoumáno, jak by mohli vojáci a posádka základny žít v takovém prostředí, a v neposlední řadě také to, jak by trvale nízké teploty mohly ovlivnit

případně stavební materiály, konstrukce letadel, zbraně letadel, palivo a tak dále (Nielsen H. – Nielsen K. H. 2021, 12). Důležitý úkol, který základna Thule v Grónsku také plnila, byla protivzdušná obrana. Systém této protivzdušné obrany, nazýván jako BMEWS, byl zaměřen na detekci střel s trajektorií nad Severním ledovým oceánem. Systém ale dokázal detekovat i střely odpálené z východní Evropy, které by měly mířit na Anglii nebo USA. Protivzdušná obrana BMEWS by v případě útoku dokázala informovat Spojené státy o takovém raketovém útoku alespoň patnáct minut po odpálení, což by bylo dost času na to, aby USA mohly zahájit protiútok (Taagholt 2002, 77).

V souvislosti s bezpečnostní politikou USA v Grónsku je třeba zmínit projekt Iceworm. Tento projekt byl navržen koncem 50. let inženýrským sborem Armády USA. Cílem tohoto projektu bylo rozmístění v grónském ledovém příkrovu až na 600 balistických raket středního doletu. Plán počítal s odpálením raket prostřednictvím tunelů v grónském ledovém příkrovu o délce 3000 kilometrů, jimiž by rakety na místo přijížděly v malých vlacích. energii pro odpalovací rampy a velitelská stanoviště mely dodávat malé jaderné reaktory. Tato stanice se nacházela 350 kilometrů východně od základny Thule na pevninském ledu v nadmořské výšce 2000 metrů. Podle plánu měla tato základna fungovat po dobu 10 let až do roku 1970. V roce 1962 se ale zjistilo, že klimatické podmínky jsou nadále příliš nehostinné. V důsledku rostoucího tlaku sněhových vrstev, které se neustále hromadily, začalo docházet k deformacím staveb vybudovaných v ledovci. Každý měsíc bylo třeba ze stěn odstranit až 120 tun sněhu, aby tunely zůstaly v dobrém stavu. V roce 1964 tak začaly být tunely postupně likvidovány. V roce 1966 pak byla základna oficiálně uzavřena. (Mikhalenko 2020, 287–288).

Spojené státy ale měly také zájem o provádění různých vědeckých a technologických výzkumů, které se více či méně přímo týkaly vojenských aktivit. Společná dohoda z roku 1951 vymezila Dánsku odpovědnost za topografické, hydrografické a geodetické průzkumy a za zpřístupnění výsledků těchto průzkumů Američanům. Na další vojenské výzkumné a vývojové

činnosti se nevztahovala původní dohoda z roku 1951, ale obecně platné předpisy. Spojené státy musely vždy požádat příslušné dánské orgány o povolení k provádění takových činností (Nielsen H. – Nielsen K. H. 2021, 10).

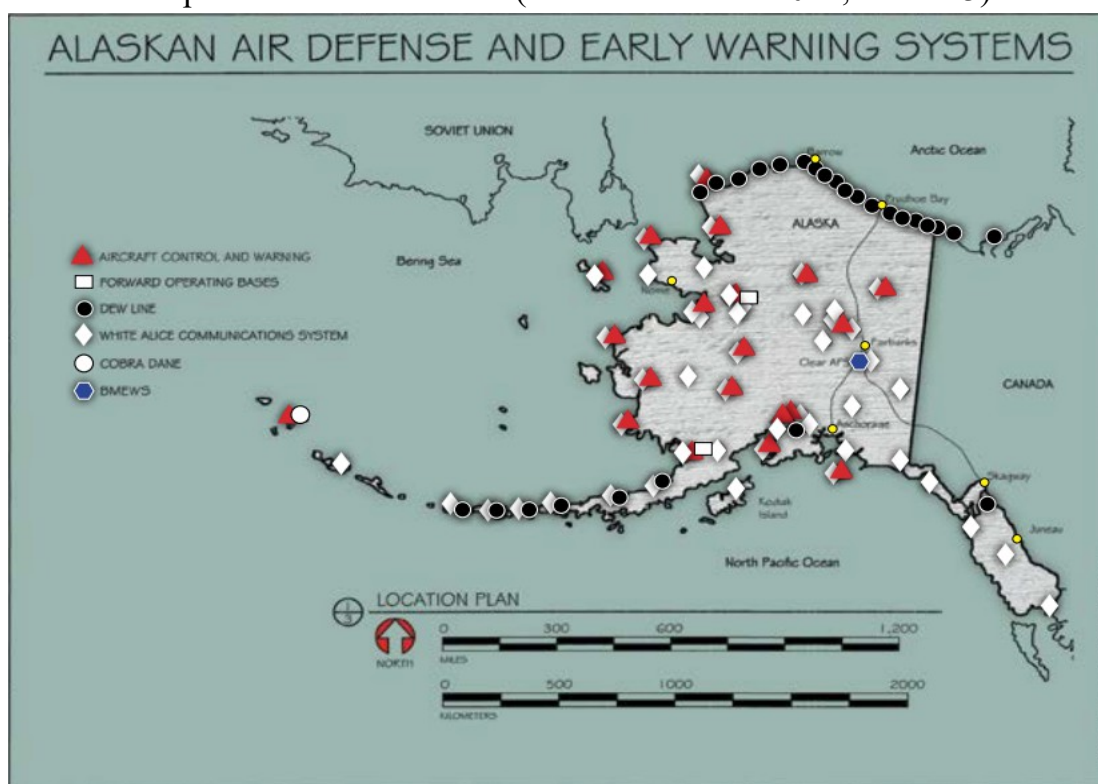
6.2. Bezpečnostní politika Spojených států v oblasti Aljašky

V roce 1946 činil počet aktivních vojáků na Aljašce 19 000. Infrastruktura Aljašky byla žalostně nedostatečná pro podporu misí a obranné strategie Spojených států v období studené války. Ačkoliv USA investovaly přibližně 2 miliardy dolarů na infrastrukturu Aljašky během druhé světové války, stále to nestačilo na projekty, které byly naplánovány v průběhu studené války. Stávající přístavy, silnice a železnice nestačily na dále novější vybavení a techniku. Další výzvou USA k řešení sovětské hrozby byla potřeba vytvořit nové strategicky umístěné základny. Na konci druhé světové války se obrana Aljašky soustředila na boj s jižním nepřítelem, nikoli s nepřítelem pocházejícím ze severního pólu. Hlavní základny byly vybudovány podél Aleutského řetězce a v Kodiaku pro boj s Japonci a na Ladd Field poblíž Fairbanks. V průběhu 50. let 20. století došlo rychlým tempem k rozšiřování stávajících základen a výstavbě nových základen a rozsáhlé infrastruktury k jejich propojení (U.S. National Park Service 2014, 4–5). Práce na Aircraft Control and Warning System (AC&W) začaly v březnu 1950, aby nahradily dočasný systém radarů zbylých z druhé světové války. Letectvo doporučilo vybudovat systém včasného varování radarových stanic napříč severní Aljaškou a Kanadou zhruba podél 69. rovnoběžky, přibližně 320 kilometrů nad polárním kruhem (Cloe nedatováno, 2). V letech 1951 až 1958 bylo na Aljašce postaveno 18 stanic AC&W, které sloužily k včasnému odhalování sovětských bombardérů. Již v roce 1952 se zjistilo, že systém AC&W byl neefektivní a neposkytoval dostatečně včasné varování před útokem. Odpovědí byla linka vzdáleného včasného varování (DEW), postavená v letech 1954 až 1959. Na severní Aljašce a podél Aleutského řetězce bylo postaveno 24 stanic linky DEW (U.S. National Park Service 2014, 4–5). Již v roce 1947 byla zahájena výstavba tehdejšího největšího letiště na světě. Letecká základna Eilson.

Toto zařízení měly využívat bombardéry dlouhého doletu. Přestavba či rozšiřování probíhalo i na dalších místech Aljašky. Za zmínku stojí základny jako Fort Richardson, Elmendorf Air Force Base či Fort Greely. Vystavovány byly i námořní základny jako například stanice Adak. V roce 1947 se američtí vojenští plánovači začali obávat sovětských aktivit na Sibiři a spekulovali, že sovětská letadla umístěná na Čukotce by mohla teoreticky zaútočit na továrnu na výrobu atomových bomb v Hanfordu ve Washingtonu a vrátit se na své domovské základny. Základní radarová síť již v té době Aljašku pokrývala, ale stále to v rámci obranné strategie nebylo dostačující. Již zmíněné obranné systémy následovala soustava radarů a komunikační sítě White Alice (Naske – Slotnick 2014, 203). Kromě vylepšených detekčních a komunikačních schopností byly základny aljašského letectva rozšířeny a vylepšeny, aby mohly pojmout nová a lepší letadla a provádět nové mise. V době největšího rozmachu v roce 1957 bylo na Aljašce umístěno 200 stíhacích letounů v osmi letkách. Letecká základna Ladd poblíž Fairbanks a Elmendorf AFB poblíž Anchorage byly rozděleny na severní a jižní uzly operací protivzdušné obrany Aljašky. Během studené války stíhací letouny na Aljašce zachytily více než 300 sovětských bombardérů u pobřeží Aljašky. Ze základen na Aljašce, konkrétně Ladd či Eielson, také startovaly letouny, které prováděly vzdušné průzkumné mise proti Sovětskému svazu. Přestavěné letouny B-29 létaly na fotografických, elektronických a signálních průzkumných misích, některé trvaly až 30 hodin (U.S. National Park Service 2014, 6). Na podporu protivzdušné obrany instalovala americká armáda koncem 50. let kolem základen ve Fairbanks a Anchorage rakety Nike Hercules, aby nahradily zastaralé baterie protiletadlového dělostřelectva. Tyto jaderné střely fungovaly jako poslední obranná linie proti sovětským bombardérům, pokud by se vyhnuly stíhačkám amerického letectva. Námořní přítomnost na Aljašce během studené války odrážela zaměření na protivzdušnou obranu v armádě. Na rozdíl od armády a letectva nedocházelo na Aljašce k výraznému nahromadění námořnictva. Základny Adak a Kodiak již byly zmíněny. Z Adaku se prováděly

protiponorkové, průzkumné, pátrací a záchranné a výcvikové aktivity v chladném počasí, zatímco z Kodiaku, velitelství aljašské námořní hranice, se prováděl letecký průzkum a námořní hlídky. Spojené státy udržovaly významné bombardovací síly a sovětské bombardéry testovaly obranu Aljašky po celou dobu studené války. Lepší stíhací letouny, které Spojené státy měly oproti SSSR, znamenaly, že k plnění mise protivzdušné obrany jich bylo potřeba méně (U.S. National Park Service 2014, 9–10). Počet vojáků v aktivní službě se na Aljašce v průběhu 60. a 70. let neustále snižoval. Vrcholem bylo 50 000 vojáků v polovině 50. let. V roce 1969 činil počet vojáků v aktivní službě kolem 32 000 a do roku 1979 se snížil na méně než 24 000. Během 50. a 60. let byla Aljaška opevněna, aby mohla lépe reagovat na hrozby sovětských bombardérů a raket. Představené operační základny byly postaveny na západní Aljašce v 50. letech 20. století, aby zkrátily dobu odezvy pro zachycování sovětských bombardérů. Řada radarových zařízení byla v 70. letech automatizována, čímž se snížila potřeba personálu. Během posledního desetiletí studené války došlo k největšímu napětí mezi Sovětským svazem a Spojenými státy na Aljašce. Více než polovina všech zachycení sovětských letadel, ke kterým došlo z vojenských základen na Aljašce, se uskutečnila v 80. letech 20. století (U.S. National Park Service 2014, 11–12). Důležitost Aljašky jako strategického území však vydržela po celou dobu studené války. Prezident Reagan zdůraznil klíčovou roli Aljašky v úvahách o národní bezpečnostní politice a dospěl k závěru, že toto území je první linií obrany Ameriky a podtrhuje poválečnou kontinuitu kontinentální obrany. Stejně tak americký senátor za Aljašku Theodore F. Stevens v té době důrazně podporoval obrannou a bezpečnostní politiku prezidenta Reagana, včetně upřednostňování vojenského rozvoje Aljašky. V dubnu roku 1984 americká armáda oznámila plány na vytvoření několika divizí lehké pěchoty jako jedné složky sil rychlého nasazení. Koncepce lehké pěchoty v rámci americké bezpečnostní politiky USA vyrostla z potřeby vyvinout flexibilnější schopnost konvenčních sil a schopnost rychle reagovat na situace popsané jako „konflikty nízké intenzity“ po celém světě. Výjimkou tak tedy nebyla ani Aljaška, konkrétně pak základna Fort

Wainwright. Nasazení pěchotní divize na Aljašce bylo první od druhé světové války. V roce 1989 Kongres USA schválil nový projekt v rámci protivzdušné obrany Aljašky. Šlo o moderní radarový systém, který fungoval na principu odražení signálů od ionosféry kolem zakřivení Země. Tento systém tak díky této funkci mohl detekovat nepřátelská letadla SSSR ve všech výškách na vzdálenosti až necelých 3000 kilometrů. Aplikace tohoto projektu do praxe ale trvala déle, než bylo plánováno, a na počátku 90. let se práce na systému zastavily, částečně také kvůli rozpadu Sovětského svazu (Naske – Slotnick 2014, 212–213).



<Obrázek 5: Alaskan Air Defense and Early Warning Systems>

zdroj: U.S. National Park Service 2014, 2

6.3. Bezpečnostní politika Spojených států na území Kanady

V rámci bezpečnostní strategie v oblasti Arktidy bylo pro Spojené státy důležité území Kanady. Dohoda mezi USA a Kanadou ale byla podstatně komplikovanější než v případě Grónska či Islandu. Byla sice uzavřena dohoda mezi oběma státy, Kanada ale požadovala, aby všechny základny na kanadském území byly vybudovány pod kanadským dohledem, přičemž práva k těmto

lokalitám případnou Kanadě a umožní případné převzetí jejich provozu Kanadou (Grant 2010, 318). Obranná strategie v rámci území Kanady tak na začátku studené války byla poměrně nesourodá. Jediné kroky, které Kanada a Spojené státy podnikly, bylo ponechání Stálého společného výboru pro obranu (PJBD) a zahájení vývoje některých nových plánů společné obrany. Výrazná změna nastala až po začátku korejské války v červnu roku 1950. Spojené státy zároveň s Kanadou zahájily obrannou strategii ve formě vývoje rozsáhlé kontinentální sítě protivzdušné obrany. To zahrnovalo nasazení stovek proudových stíhaček a výstavbu několika linií včasného varování: linie Pinetree, linie střední Kanady a linie vzdáleného včasného varování (DEW). Navíc se na počátku 50. let obě země dohodly na řadě iniciativ k usnadnění spolupráce protivzdušné obrany, včetně opatření, která umožnila stíhačkám amerického letectva provádět zachycení neidentifikovaných letadel v kanadském vzdušném prostoru (Trudgen 2012, 8–9). Linie Pinetree byla taktéž významným prvkem v obranné strategii USA na území Kanady. Byla postavena za účelem ochrany východní strany Spojených států. Linie byla umístěna přibližně podél 50. rovnoběžky. V rámci této sítě se Kanada soustředila na radarové pokrytí oblasti Quebecu a Ontaria, zatímco se Spojené státy soustředily na východní a západní pobřeží. Koncepce projektu Pinetree sestávala z třiceti tří hlavních radarových stanovišť a šesti menších stanovišť od Newfoundlandu po ostrov Vancouver. První část této linie sahala a pokrývala oblast od jižního Ontaria k pobřeží Atlantiku. Tato část byla dokončena v roce 1954. Druhá část linie Pinetree zahrnovala severní Ontario a Quebec. Toto rozšíření bylo dokončeno v roce 1962 (McCamley 2013, 24–25).

Významná byla základna CFB Goose Bay, jež byla od druhé světové války tranzitní stanicí pro americký transatlantický vojenský letecký provoz mezi Spojenými státy a Evropou. Na počátku 50. let se americká a kanadská vláda rozhodly aplikovat dohodu o pozici amerických sil umístěných v Kanadě. Podle dohody měla Kanada poskytnout „bezplatně“ přístup k letišti, stávající infrastruktuře a podpůrným službám (McKay 2005, 2). Je všeobecné přijímáno, že jaderné zbraně Spojených států nebyly na kanadském území až do Silvestra

1963. Přesto tento závěr nemusí být přesný. Velitel Peter Haydon ve své významné knize z roku 1993 píše, že „pokud existuje dobrý důvod se domnívat, že se koncem roku 1962 nacházely na území Kanady jaderné zbraně, není vyloučeno, že americké jednotky jaderné zbraně do Kanady přesunuly ještě před kubánskou raketovou krizí na základě tajné dohody.“ Na vojenské základně v North Bay byly pravděpodobně přítomny hlavice pro 446. letku raket země-vzduch (SAM), ale byly staženy, jakmile začala karibská konfrontace. Jediným důkazem je tak záhadná zmínka v zápisu z jednání Letecké rady v říjnu 1963, v němž se uvádí, že ze Severní zátoky do Spojených států odesílali zpět některé hlavice BOMARC (Clearwater 1998, 18). V případě BOMARC byly náklady rozděleny mezi obě země. Spojené státy zaplatily rakety, odpalovací zařízení a specializované vybavení: kanadská vláda zaplatila veškerou výstavbu zařízení a roční náklady na provoz a údržbu. USA si ale byly dobře vědomy toho, že jen jaderné zbraně na území Kanady v rámci bezpečnostní politiky nestačí. USA si nemohly dovolit, aby jejich severní hranice chránila země bez stíhacích letounů. V roce 1961 podepsaly vlády USA a Kanady dohodu, podle níž americké letectvo poskytlo 66 stíhacích letounů Kanadě. To bylo podmíněno tím, že letouny budou používány pouze pro potřeby Severoamerického velitelství protivzdušné obrany a budou podřízeny operační kontrole NORAD. Na oplátku Kanada převzala provoz 16 radarových stanic amerického letectva Pinetree Line v Kanadě. Hlavním zájmem NORAD bylo zachytit sovětské bombardéry, které se dostávaly do severoamerického vzdušného prostoru, a za tímto účelem nasadila stovky stíhaček (Clearwater 1998, 24–25). Ačkoli NORAD poskytoval ochranný prvek amerického strategického jaderného odstrašení v Severní Americe, Kanadu nejvíce znepokojovala nutnost použití jaderných zbraní pro tento účel. V pozdější fázi studené války již hrozbu pro Severní Ameriku nepředstavovaly pilotované bombardéry, ale balistické střely. Velení NORAD omezilo své zdroje pilotovaných letadel a rozhodlo se pro sledování vesmíru a varování proti balistickým střelám. Kanadě byla tato nová strategie nepříjemná, a to zejména ve smyslu amerického systému balistických raket a riziko zbrojení

vesmíru (Jockel 2007, 46). Vývoj mezikontinentálních balistických střel do 60. let 20. století jen urychlil úpadek obranného ospravedlnění strategické obrany. Role NORADu byla brzy překonfigurována z aktivní obrany na sledování, včasné varování a hodnocení útoků na základě radarů systému včasného varování balistických raket. V důsledku toho obě země snížily počet svých stíhačů, uzavřely středo-kanadskou linii a pobřežní radarové bariéry, včetně souvislých bariér a vzdálených rozšíření včasného varování, a dokonce ztenčily trvalé radarové systémy a radarové systémy CADIN-Pinetree. Spojené státy začaly přeorientoávat svou obrannou strategii na nukleární válku tak, aby zahrnovala větší selektivitu a flexibilitu, přičemž funkce vyhodnocení útoků systémem NORAD pomohla změřit rozsah jakéhokoli možného přicházejícího útoku. Kanadští představitelé, kteří se z velké části smířili s úlohou NORADu v oblasti protivzdušné obrany, si nedělali iluze o hrozbě představované sovětskými bombardéry ani o důležitosti, kterou Washington této otázce přikládal, i když politické úřady dělaly vše, co bylo v jejich silách, aby zajistily co možná nejmenší vliv Američanů (McDonough 2012, 801).

V rámci obranné strategie přidaly Spojené státy důležitý námořní prvek ke svému úsilí protivzdušné obrany, přičemž radarové bariéry na moři byly zřízeny pod odpovědností amerického námořnictva. Tichomořské a atlantické sousedící bariéry, jak se jim říkalo, sestávaly z pěti radarových hlídkových stanic na každém pobřeží a zůstaly funkční až do poloviny 60. let. Spojené státy se s kanadskou vládou taktéž rozhodly vylepšit síť včasného varování na linii Pinetree o další těžké radary, radary pro vyplňování mezer a řídicí systém SAGE v oblasti, která se stala známou jako kontinentální integrace protivzdušné obrany v severním sektoru země. Spojené státy zároveň dokončily prodloužení linií včasného varování v Tichomoří a Atlantiku, které vytvořilo třetí pobřežní radarovou bariéru doplňující souvislé bariéry podél pobřeží (McDonough 2012, 799–800).

ZÁVĚR

Alexander de Severskij je bezesporu důležitou osobností geopolitiky. Jeho geopolitická teorie, která byla založena na potenciálu vzdušné síly, přinesla novou možnost chápání geopolitického prostoru. De Severského geopolitická teorie pojednávala o vzdušné síle jako o rozhodujícím prvku v budoucím vedení války. Budoucí konflikty se totiž měly diametrálně odlišovat od konfliktů a válek, které doposud proběhly. Vedení boje v následujících letech mělo probíhat zásadně ve vzduchu. Díky inovacím a vývoji lepších letadel se postupně zvyšoval potenciál vzdušné síly. To si de Seversky začal uvědomovat již během první světové války, kterou prošel jako bojový pilot. Potenciál vzdušné síly se ještě během tohoto období plně neprojevoval z důvodu, že boj ve vzduchu a bojová letadla byla na počátku vývoje. Zásadní v tomto byla až druhá světová válka. Letadla již dokázala létat na delší vzdálenosti, byla lépe vyzbrojena a mohla nést více munice a bomb. De Seversky jako průkopníka v budování vzdušné síly označil nacistické Německo. V rámci své teorie se snažil ukázat, jak Německo dokázalo díky vzdušné síle na určitých místech postupovat, např. zejména v Polsku, Francii nebo Norsku. Obzvláště v případě Norska de Seversky ukazoval sílu a potenciál letectva. I přes to, že Německo nemělo dostatečnou námořní a pozemní sílu, dokázalo v této bitvě zvítězit právě díky svému letectvu (de Seversky 1942, 35–36).

Okolností, díky kterým de Seversky zformuloval svoji teorii, bylo několik. De Seversky díky svému otci létal již od mládí. Následně narukoval do armády a působil jako pilot u Baltské flotily (Libbey 2013, 7). Zájem o letadla, inovaci a potenciál vzdušné síly byl tak u de Severského přirozeně zakořeněn již od dětství. Tento zájem se pak samozřejmě postupně rozvíjel. Díky svým bojovým zkušenostem z první světové války znal možnosti a potenciál válečného letectva v bojové praxi. Důležitá byla i osoba Williama Mitchella. Ten rovněž po první světové válce prosazoval myšlenku, že budoucí konflikty bude rozhodovat letectvo, nikoliv pozemní armáda. Mitchell si společně s de Severským předávali svoje zkušenosti a poznatky. V neposlední řadě to byly události, které zasáhly

přímo USA. Jednou byl japonský útok na Pearl Harbor a druhou na základnu Clark Field na Filipínách. V obou případech americké letectvo nestačilo na vzdušné síly Japonska a utrpělo porážku (Libbey 2013, 193).

Již po konci druhé světové války bylo zřejmé, že případný další válečný konflikt nebude probíhat stejně. Spojené státy americké se postupně začaly zaměřovat na svou leteckou sílu v rámci své bezpečnostní politiky. Bylo zahájeno mnoho programů, které si kladly za cíl vylepšení technického stavu letectva a lepší výcvik pilotů. To, že bezpečnostní politika USA byla v souladu s de Severského teorií dokládá i fakt, že byla zrušena velká námořní loď USS United States. Následné finance byly posléze poskytnuty letectvu (McFarland 1996, 7–8). Spojené státy kladly větší důraz na technologie a modernost svých letadel než na jejich vysoké počty. Američané si uvědomovali, že v případě vypuknutí konfliktu by mohli Sovětský svaz porazit jen díky technologické výhodě svých letadel (Moody 1996, 68). Dalším důkazem toho, že Spojené státy upřednostňovaly letectvo před ostatními složkami armády, byla plánovaná strategie v případě vypuknutí konfliktu se Sovětským svazem. V případě, že by SSSR zahájilo útok, mělo letectvo USA ihned zaútočit a svrhnout dvacet bomb na nejdůležitější průmyslová, vládní a vojenská centra. Po tomto leteckém útoku mělo námořnictvo zahájit námořní blokádu a pozemní síly postupně přejít k protiofenzívě (McFarland 1996, 11–12). Zásadní tak tedy byl prvotní letecký útok. Vyplývá to i z dat vojenských rozpočtů v průběhu studené války. Od začátku korejské války v roce 1950 rozpočet na americké letectvo konstantně vzrůstal až do roku 1962, potom začal klesat. Bylo to z toho důvodu, že začal vzrůstat potenciál raket, zejména mezikontinentálních balistických střel. Spojené státy začaly po roce 1962 klást větší důraz na budování raketové kapacity v rámci své bezpečnostní politiky. Letectvo začalo nabývat na významu opět až po roce 1980. Bylo to v důsledku vývoje nových technologií, systémů a samozřejmě i modernějších letadel (Lewis 1990, 16). Stejně to bylo i v případě americké protivzdušné obrany. Spojené státy předpokládaly, že pokud by došlo k sovětskému útoku na území USA, bylo by to jednoznačně prostřednictvím

vzdušného prostoru. Protivzdušná obrana ve formě rozsáhlých systémů pro detekci blížících se nepřátelských letadel či raket pokrývala celé území USA (Correll 2005, 13).

Během mého výzkumu se nepodařilo najít dokument či prohlášení, které by konkrétně odkazovalo na de Severského a jeho teorii ve smyslu bezpečnostní politiky. Nelze tak potvrdit žádné konkrétní stanovisko USA, které by si zakládalo na přijetí vzdušné síly jako zásadního prvku ozbrojených sil přímo dle předlohy de Severského geopolitické teorie. Stejně tak se žádný politik ani diplomat neodvolával přímo konkrétně na de Severského a jeho teorii v rámci obranné strategie a vzdušných sil. Nicméně v průběhu studené války se objevovaly názory a myšlenky, které byly v souladu s de Severského geopolitickou strategií. Louis A. Johnson po svém nástupu na post ministra obrany Spojených států plně podporoval, aby hlavní silou amerických ozbrojených sil bylo právě strategické letectvo. Zasloužil se o větší přísun finančních prostředků právě letectvu. Tento postoj komentoval slovy, že zbavil americké ministerstvo obrany „nákladných válečných zvyků za které se zbytečně utrácelo.“ (Matloff 1999, 553–554). Podobné stanovisko, které považovalo letectvo za nedůležitější složky amerických ozbrojených sil, zastával i ministr války Robert P. Patterson. V jednom ze svých proslovů prohlásil: „Nebudeme potřebovat nejsilnější armádu na světě ani nejsilnější stálé námořnictvo na světě, ale budeme potřebovat nejsilnější letectvo na světě.“ (Moody 1996, 166). Generál Reuben E. Jenkins z Ředitelství plánů a operací ministerstva války zastával názor, že „Spojené státy a Velká Británie nemohou porazit Rusko v poli bez předběžného leteckého úsilí s maximální razancí.“ (Moody 1996, 137–138). Generál Jimmy Doolittle již v roce 1945 predikoval výboru Kongresu USA, že letadlové lodě jsou zastaralé a nemají další smysl (McFarland 1996, 9). Generál Spaatz jako hlavní zastupce AAF označil použití námořnictva a letadlových lodí k hlubokému průniku na nepřátelské území za „beznadějnou záležitost.“ Zastával postoj, že letectvo a pozemní bombardéry prokázaly svou schopnost plnit úkoly (Moody 1996, 162). Stanoviska, která byla v souladu s de Severského teorií se

začala později objevovat i v řadách námořnictva. Admirál Radford připustil, že strategické bombardování bylo v období začátku studené války „nejdůležitější“ (McFarland 1996, 11–12).

Oblast Arktidy považoval Alexander de Seversky jako tzv. *Area of Decision*. Tato oblast se měla stát v případě konfliktu mezi USA a SSSR klíčovou, a mělo se zde rozhodnout o vítězi tohoto konfliktu. Zájem Spojených států o oblast Arktidy a severního pólu bylo možné sledovat již v průběhu druhé světové války. Po jejím konci a začátku studené války se Spojené státy na tuto oblast zaměřily ještě více. Předpokládaly totiž, že pokud by byl sovětský útok veden ze vzduchu, byl by veden právě přes oblast Arktidy. Výkony letadel a technologie nebyly ještě dostatečné na to, aby letadla mohla urazit dlouhé vzdálenosti a nést u toho větší množství bomb. Americký generál H.H. Arnold v roce 1946 také označoval severní pól jako strategické centrum, pokud by došlo ke třetí světové válce (Grant 2010, 285–286). Já jsem se ve své práci zaměřil na tři hlavní oblasti, kterým americké velení dávalo největší důležitost. Těmito oblastmi bylo Grónsko, Aljaška a Kanada. Angažovanost Spojených států byla na těchto místech značná. Klíčové bylo budování a rozšiřování základen, které sloužily jako domovské základny letectva či jako možnost mezipřistání na delších trasách. Z těchto základen byly také prováděny nejrůznější tajné operace za účelem průzkumu sovětských pozic v oblasti Arktidy, či dokonce přímo na území Sovětského svazu (Petersen 2011, 106). Tyto základny ale hrály také zásadní roli v rámci protivzdušné obrany. Systém protivzdušné obrany BMEWS umístěný v Grónsku byl zaměřen na detekci střel s trajektorií nad Severním ledovým oceánem. Systém ale dokázal detekovat i střely odpálené z východní Evropy, které měly mířit na Velkou Británii nebo USA (Taagholt 2002, 77). Stejným způsobem byla protivzdušná obrana protkána i na území Aljašky a Kanady. Protivzdušná obrana s označením AC&W fungovala také jako systém včasného varování a vedla napříč severní Aljaškou a Kanadou zhruba podél 69. rovnoběžky, přibližně 320 kilometrů nad polárním kruhem (Cloe nedatováno, 2). Je tedy zřejmé, že Spojené státy americké v průběhu bipolární konfrontace

přidávaly oblasti Arktidy velkou důležitost. Bezpečnostní politika v rámci Arktidy byla tedy v souladu s de Severského teorií.

Pokud bychom se podívali na platnost de Severského teorie v současnosti, i dnes má své uplatnění. V dnešním vedení boje má vzdušná síla stále vysokou důležitost. Je zřejmé, že v současných konfliktech, které probíhají, má silné a vyspělé letectvo klíčovou roli. Jak se ukazuje například v konfliktech na Ukrajině či v Náhorním Karabachu, tak vzdušná síla má stále svůj potenciál. Protivzdušná obrana, řízené rakety, drony a další bezpilotní prostředky jsou na bojovém poli čím dál více používané. Zejména využívání dronů a bezpilotních prostředků může mít mnoho podob. Průzkumné drony na mapování a fotografování strategických oblastí. Drony jsou dále využívány i ke shazování bomb. Taktika boje využívání bezpilotních prostředků, které jsou poměrně nízkonákladové a šetří životy pilotů, jejichž výcvik je nákladný, je efektivní. V případě druhé války o Náhorní Karabach je zřejmé, že zejména Ázerbájdžán značně využíval drony k mnoha úkonům. V první fázi války využíval drony ke zničení arménské protivzdušné obrany. Po narušení této obrany přicházely útoky vedené i pilotovanými letadly. Útoky dronů ale probíhaly i nadále v průběhu konfliktu. Během celého konfliktu byly pouze 4 dny, kdy nedošlo k žádnému útoku či operaci vedené dronem. Faktem je, že v prvních dnech války se opakovaným ázerbájdžánským pozemním útokům nepodařilo proniknout arménskou obranou. To se začalo měnit až postupně díky eliminování arménské protivzdušné obrany. Samozřejmě nelze tvrdit, že drony byly pro ázerbájdžánské vítězství zásadní. Samotná vzdušná síla, drony a bezpilotní prostředky konflikt nevyhrály a byly nutné i tvrdé pozemní boje. Nicméně přinesly Ázerbájdžánu značnou bojovou výhodu (Hecht 2022).

Stejné využití těchto bojových prostředků můžeme v současnosti sledovat na Ukrajině. Ukrajinská letecká průzkumná jednotka hned na začátku války dokázala zastavit ruský konvoj, který mířil na Kyjev, právě díky využití dronů. Letecká síla v podobě pilotovaných stíhaček je samozřejmě klíčová. To se projevuje i na Ukrajině. Používání stíhaček MiG-29, řízených střel a dalšího

technologického vybavení poskytuje značnou palebnou sílu. Je ale potřeba si uvědomit, že ztráta stíhacího letadla včetně pilota je mnohonásobně citelnější než ztráta bezpilotního prostředku či dronu. Drony se mohou lišit svými vlastnostmi a velikostí. Výrobní cena malého dronu se může pohybovat okolo pár stovek dolarů. Další skupina dronů zahrnuje ty, které jsou schopné létat na delší vzdálenosti a ve vyšších nadmořských výškách. Mohou být také vyzbrojené laserem naváděnými střelami, které zvyšují jejich účinnost. V ukrajinské válce mezi tyto bezpilotní letouny patří turecký Bayraktar TB2. Ukrajinská armáda jich získala několik desítek, každý za cenu asi pěti milionů dolarů. Na Ukrajině obě strany používají drony jako taktickou technologii pro řadu misí, sledování bojiště, pozorování dělostřelectva či odrážení útoků obrněných vozidel (Gonzáles 2023).

To že letecká síla má v současnosti stále svůj potenciál dokládá fakt neustálého technologického vývoje. Příkladem je letoun amerického letectva F-35. Jedná se o nejnovější stíhací letoun páté generace amerického letectva. Tento stroj by měl přinést vylepšenou schopnost přežít v prostředí pokročilých hrozeb současného válečného pole. F-35 obsahuje nejmodernější taktické datové přístroje, které zajišťují bezpečné sdílení dat mezi členy jeho letu a dalšími vzdušnými a pozemními platformami potřebnými k plnění přidělených misí (Air Force 2014). Americké stíhačky F-35 létaly v utajeném režimu poblíž ukrajinských hranic. Stíhací letoun F-35 by tak v možných budoucích konfliktech mohl přinést zásadní výhodu. Tyto letouny dokáží reagovat na možné hrozby raket vzduch-vzduch nebo země-vzduch. Po neutralizování těchto hrozeb může stíhač F-35 zajistit vzdušnou převahu a může také provádět mise na podporu pozemních jednotek. V současné době není mnoho variant, které by mohly letounu F-35 konkurovat (Atlamazoglou 2022). Dalším příkladem může být americký proudový stíhač, který je kompletně řízený umělou inteligencí. Letoun X-62 byl testován letectvem Spojených států amerických od roku 2021. Umělá inteligence by měla sama řídit letoun a ovládat ho při plnění nejrůznějších úkolů a misí. Během testů se zkoušela funkčnost algoritmů za různých výchozích

podmínek, proti různým simulovaným protivníkům a se simulovanými zbraňovými schopnostmi (Gitlin 2023).

Z konfliktů, které probíhají v současné době je tedy zřejmé, že vzdušná síla má stále svoji nezpochybnitelnou důležitost. Od doby, kdy de Seversky zformoval svoji teorii, se způsob vedení boje diametrálně změnil. Ačkoli de Seversky předpokládal, že budoucí konflikty se budou odehrávat výhradně ve vzduchu, v současnosti můžeme pozorovat, že tomu tak úplně není. V současných konfliktech má stále své zastoupení námořnictvo i pozemní síly. Nicméně vzdušná síla je stále zcela zásadní. Pokud i dnes stát A získá vzdušnou převahu nad státem B, dostává se mu velké strategické výhody. Z toho vyplývá, že de Severského geopolitická teorie o důležitosti vzdušné síly stále platí i na současném bojišti.

Zdroje:

AIR FORCE (2014). *F-35A Lightning II*. 2014 (<https://www.af.mil/About-Us/Fact-Sheets/Display/Article/478441/f-35a-lightning-ii/>, 15.4.2023).

ATLAMAZOGLU, C. (2022). The F-35 was 'designed precisely' to fight and win in the kind of war happening in Ukraine, former test pilot says. Insider 18.4.2022 (<https://www.businessinsider.com/f35-designed-for-war-like-russia-ukraine-test-pilot-says-2022-4>, 15.4.2023).

CLEARWATER, J. (1998). *Canadian nuclear weapons: The untold story of Canada's Cold War Arsenal*. Dundurn.

CORRELL, J. T. (2005). *The Air Force and the Cold War*. AIR FORCE ASSOCIATION ARLINGTON VA.

CLOE, J. H. (Nedatováno). *The Cold War Years 1946-1991* (<https://jukebox.uaf.edu/sites/default/files/AK%20Cold%20War%20Hist%2C%201946-1991.pdf>).

DE SEVERSKY, A. (1941). Aviation vs. Isolationism. *Vital Speeches of the Day* 20.5.1941, s. 557–558.

DE SEVERSKY, A. (1942). *Victory Through Air Power* (Simon & Schuster: New York).

DE SEVERSKY, A. (1950). *Air Power: Key to Survival* (Simon & Schuster: New York).

DE SEVERSKY, A. (1951). Build An Invincible Air Force Now. *Vital Speeches of the Day*, 17(6), 173.

DE SEVERSKY, A. (1956a). REMEMBER BILLY MITCHELL! *The Air Power Historian*, 3(4), s. 179–185 (<https://www.jstor.org/stable/44512630>).

DE SEVERSKY, A. (1956b). Importance of Global Command of the Air. *Vital Speeches of the Day*, 23(2), s. 42.

DE SEVERSKY, A. (1961). OUR MILITARY ESTABLISHMENT. *The Air Power Historian*, 8(2), s. 107–120 (<http://www.jstor.org/stable/44514058>).

EBERHARDT, P. (2015). Koncepcja „potęgi powietrznej” Aleksandra de Seversky’ego= Alexander de Seversky’s concept of „air power”. *Przegląd Geograficzny*, 87(4), s. 705–722.

GITLIN, J. M. (2023). The US Air Force successfully tested this AI-controlled jet fighter. *ARS Technica* 14.2.2023 (<https://arstechnica.com/cars/2023/02/the-us-air-force-successfully-tested-this-ai-controlled-jet-fighter/>, 15.4.2023).

GONZÁLES, R. J. (2023). Drones over Ukraine: What the war means for the future of remotely piloted aircraft in combat. *The Conversation* 23.2.2023 (<https://theconversation.com/drones-over-ukraine-what-the-war-means-for-the-future-of-remotely-piloted-aircraft-in-combat-197612>, 15.4.2023).

GRANT, S. D. (2010). *Polar imperative : a history of arctic sovereignty in north america*. Douglas & McIntyre.

HECHT, E. (2022). Drones in the Nagorno-Karabakh War: Analyzing the Data. *Military Strategy Magazine*, Vol. 7, Issue 4, Winter 2022, s. 31–37.

JEANNE M. HOLM CENTER (2022). *Airpower through the Cold War, Part I*.

(http://www.det040.com/uploads/5/7/5/8/57584293/airpower_thru_cold_war_part_i_v2.pdf).

JOCKEL, J. T. (2007). *Canada in NORAD*. Montreal and Kingston: McGill-Queen's University Press.

LEONARD, B. (2011). *History of Strategic and Ballistic Missile Defense Volume II 1956-1972*. DIANE Publishing 2011.

LEWIS, K. N. (1990). *The US Air Force Budget and Posture Over Time*. RAND CORP SANTA MONICA CA.

LIBBEY, J. K. (2013). *Alexander P. de Seversky and the quest for air power* (Potomac Books: Washington, D.C.).

MATLOFF, M. (1999). *Dějiny americké armády* (Praha: Baronet a. s.).

MCCAMLEY, N. (2013). *Cold War secret nuclear bunkers: the passive defence of the Western world during the Cold War*. Vol. 80. Pen and Sword.

MCDONOUGH, D. S. (2012). *Canada, NORAD, and the evolution of strategic defence*. *International Journal*, 67(3), s. 797–811.

MCFADYEN, A. D. (1937). Major Alexander P. de Seversky. *J. Pat. Off. Soc'y*, 19, s. 273.

MCFARLAND, S. L. (1996). *The Air Force in the Cold War, 1945-60. Birth of a New Defense Paradigm*. AIR UNIV MAXWELL AFB AL AIRPOWER JOURNAL.

MCKAY, J. R. (2005). CFB Goose Bay and Operation “Desert Shield”. *Canadian Military History*, 14(3), s. 6.

MEILINGER, P. S. (1995). Proselytiser and prophet: Alexander P. de Seversky and American airpower. *The Journal of Strategic Studies*, 18(1), s. 7–35.

MEILINGER, P. S. (2000). The Historiography of Airpower: Theory and Doctrine. *The Journal of Military History*, 64(2), s. 467–501. (<https://doi.org/10.2307/120248>).

MEILINGER, P. S. (2003). Sasha the Salesman. *Air Force Magazine*, 86 (8), s. 74–79.

MIKHALENKO, V. N. (2020). *Exploring Arctic glaciers during the Cold War: continuation of the story*. *Ice and Snow*, 60(2), s. 285–294.

MOODY, W. S. (1996). *Building a Strategic Air Force*. Vol. 3. Air Force History and Museums Program.

NASKE, C. M., – SLOTNICK, H. E. (2014). *Alaska: A history*.

NIELSEN, K. H., – NIELSEN, H., – NIELSEN, J. (2014). City under the ice: the closed world of Camp Century in Cold War culture. *Science as Culture*, 23(4), s. 443–464.

NIELSEN, H., – NIELSEN, K. H. (2021). *Camp Century: The Untold Story of America's Secret Arctic Military Base Under the Greenland Ice*. Columbia University Press.

OSTROM, C. W., – MARRA, R. F. (1986). U.S. Defense Spending and the

Soviet Estimate. *The American Political Science Review*, 80(3), s. 819–842.
<https://doi.org/10.2307/1960540>.

PETERSEN, N. (2011). SAC at Thule: Greenland in the U.S. Polar Strategy. *Journal of Cold War Studies*, 13(2), s. 90–115.
(<https://www.jstor.org/stable/26923533>).

SAPOLSKY, H. M., GHOLZ, E., & KAUFMAN, A. (1999). Security lessons from the cold war. *Foreign Aff.*, 78, s. 77.

TAAGHOLT, J. (2002). *Thule Air Base*. Tidsskriftet Grønland, 50(2), s. 42–112.

TRUDGEN, M. (2012). A Canadian Approach: Canada's Cold War Grand Strategy, 1945 to 1989. *Journal of Military and Strategic Studies*, 14 (3 & 4).

U.S. NATIONAL PARK SERVICE (2014). Cold War In Alaska. *Alaska Regional Office National Historic Landmarks Program*
(https://www.nps.gov/common/uploads/teachers/lessonplans/Cold%20War%20In%20Alaska%20Resource%20Guide_ADA508%20compliant.pdf).

U.S. STRATEGIC COMMAND (2018). *History*. January 2018
(<https://www.stratcom.mil/About/History/>, 25.3.2023).

WHITELEY, J. F. (1977). Alexander deSeversky: a personal portrait
Aerospace Historian, 24(3), s. 155–157 (<http://www.jstor.org/stable/44523111>).

RESUMÉ

Alexander de Seversky was an important geopolitician and innovator, but also a fighter pilot who personally participated in the First World War. Based on his combat experience and lifelong interest in aviation, he formed his geopolitical theory during the Second World War. He based his geostrategic theory on air power. De Seversky defined air power as an element that is absolutely fundamental in the future conduct of the fight and a guarantee of the overall survival of the state. The theory placed air power in the first position of the importance of the army before the navy or land forces. The basic concept of his geopolitical theory is that air power provides a state with a strategic advantage. By having the dominance of the skies, the Air Force can provide cover for the Navy and ground forces. At the same time, it can carry out attacks on the enemy state from the air and gradually hit important places of infrastructure and production.

The first part of the thesis focuses on the life of Alexander de Seversky. This section describes de Seversky's life from his youth, through his involvement in the First World War, to his emigration to the United States, and the formation of his geopolitical theory.

In the second part of the diploma thesis, I already focus on the influence de Seversky's geopolitical theory had on the US security policy. I describe how the United States focused on its air force during the Cold War. At the same time, in this part, I also focus on the US security policy towards the Arctic region. This area was designated by de Seversky as the Area of Decision, and in it, the winner of a possible third world war was to be decided. I mainly focused on the area of Greenland, Canada, and Alaska. In particular, I paid attention to how the United States operated in these areas, building bases for its aircraft and, last but not least, storage facilities for nuclear weapons.