

Nová mise amerického letectva: Porazte Čínu ve válce za každou cenu

 nationalinterest.org/blog/buzz/us-air-forces-new-mission-beat-china-war-all-costs-209907

Shrnutí: Ministr vzdušných sil Frank Kendall signalizoval naléhavou potřebu reorganizace ministerstva vzdušných sil v reakci na rostoucí vojenské schopnosti Číny. Plán, který pověřuje společnost McKinsey & Company, aby vedl transformační studii, zahrnuje 24 iniciativ, jejichž cílem je optimalizovat letectvo pro velmocenské soutěže. Navzdory ambicióznímu plánu se rýsují velké obavy ze současného stavu připravenosti letectva. Pokles standardů školení, propagačních procesů a operačních schopností naznačuje významný deficit připravenosti. Reorganizace se snaží řešit připravenost, projekci výkonu, rozvoj schopností a personální řízení. Dosažení vysoké úrovně připravenosti uprostřed organizačních změn a rozpočtových omezení však představuje obrovskou výzvu.

Watch Video At: <https://youtu.be/HHdO4Cx7uM8>

Jak letectvo plánuje vymanévrovat Čínu

V polovině února vydal ministr letectva Frank Kendall jednoznačné varování před 20letým úsilím Číny vybudovat armádu, která může odradit a porazit Spojené státy: „Uplynul čas.“ Dodal, že "jsme zapojeni do trvalé soutěže, která se může kdykoli změnit v konflikt."

To zjevně činí jeho plán na reorganizaci ministerstva letectva, aby se s touto výzvou vyrovnal, o to důležitější. Je to neuvěřitelně složité, a přestože je mnoho prvků dobře promyšlených, celé schéma bude narušeno bez základu připravenosti.

Začněme plánem samotným.

Loni na podzim Kendall pověřila společnost McKinsey & Company, dodavatele obrany, který se specializuje na organizační změny, aby vedla studii o tom, jaké transformační kroky by mělo ministerstvo letectva podniknout, aby se optimalizovalo pro velmocenskou konkurenci.

Společnost McKinsey údajně zapojila více než 1 500 letců a strážců a použila obchodní nástroje a osvědčené postupy k uspořádání reorganizace služby na základě toho, co se naučila. Prováděla hodnocení pokroku, cvičení a zapojení zainteresovaných stran, aby zdokonalila úsilí do 24 iniciativ v rámci reorganizace, kterou ministr Kendall během svých poznámek nastínil.

Implementace změny v malé obchodní jednotce může trvat několik let, ale reorganizace podniku o velikosti ministerstva letectva je mnohem, mnohem složitější. Odborníci v této oblasti odhadují, že implementace změn v tak velké organizaci může trvat až šest let a zahrnovat, podle vlastních slov společnosti McKinsey, narušení procesů a rozpočtu, které během implementace způsobí organizační napětí a třenice.

Vyrostl jsem v letectvu, které bylo organizováno, drženo a vycvičeno na nejvyšší úroveň připravenosti na střet se Sovětským svazem. Jako major jsem byl součástí počátečního kádru pro první Air Land Composite Wing v Severní Karolině a na konci své kariéry jsem byl na přijímacím konci asi 48 letek a prvků Air Expeditionary Force (AEF) jako jednotka. Velitel expediční skupiny během operací Iraqi a Enduring Freedom.

Přechody a tření spojené s kompozitním křídlem a reorganizacemi AEF byly mírně řečeno rušivé, ale letectvo je zvládlo dobře, protože jeho základní procesy a funkce byly neuvěřitelně zdravé.

Proces přistoupení a postupu byl konkurenceschopný a prověřován na vysokou úroveň talentů. Tréninkové kanály měly vysoké standardy a plnily operační jednotky neuvěřitelně schopnými a konkurenceschopnými letci. A rozpočet na provoz a údržbu (O&M) služby zajišťoval, aby každá letka a každý operační letec v ní dostávali „opakování a sestavy“ ve vzduchu i na zemi, které daleko převyšovaly minimální počet potřebný k tomu, aby byly považovány za připravené.

Bohužel dnes není letectvo na stejném místě. Snaha o zvýšení efektivity v 90. letech spolu s nedávnými kroky k zavedení rozmanitosti, rovnosti a začlenění do letectva odstranila prvky prověřování zásluh a charakteru, které byly kdysi součástí procesu výběru důstojníků.

Každý kapitán letectva bez právních nebo etických problémů byl od roku 2017 povýšen na majora. V roce 2021 bylo pouze 0,27 (bod dva-sedm) procent kandidátů na leteckou školu vyřazeno z důvodu výkonu a prověřování způsobilosti nad rámec letecké školy je fakticky vyloučeno. existující. Ve válce s Čínou mohlo letectvo vygenerovat pouhých 32 procent kapacity stíhaček a bombardérů, jaké dokázalo v roce 1987. Ke všemu dostávají dnešní posádky zhruba poloviční počet bojových letů, které piloti připravení na misi absolvovali ve výšce. studené války.

Statistiky výcviku posádek letadel, údržbářů a profesionálů za letovou linií ukazují na letectvo, které se přestalo soustředit na plnění mise. Nyní je ve skutečnosti na nejnižším stavu připravenosti ve své historii. Počty stíhacích, bombardovacích a tankovacích letadel schopné mise se po celou dobu funkčního období ministryně Kendall pohybovaly na historických minimech a počet bojových letů, letových hodin a simulátorů misí, které posádka letectva obdržela, by v žádném případě nedovolila, aby byla považována za připravenou misi proti rovnocennému protivníkovi.

Je těžké si představit nejistější pozici pro zahájení velké reorganizace, ale jsme tady.

Sekretář Kendall zařadil svých 24 iniciativ do čtyř oblastí, na které se ministerstvo zaměřuje: připravenost, projekce výkonu, rozvoj schopností a lidé. Zatímco připravenost je hlavní náplní této čtyřky, pochopení toho, kde skutečně stojí v seznamu priorit, vyžaduje určitou analýzu.

Generál Dave Allvin, náčelník štábu vzdušných sil (CSAF), zdůraznil připravenost v nejméně dvou z 15 priorit, které Kendall pro letectvo stanovila. Prvním z nich je zřízení „Mission Ready Command“, které bude sídlit pod Airman Development Command (dříve Velitelství letecké výchovy a výcviku). Na rozdíl od svého názvu nemá Mission Ready Command na starosti připravenost operačních jednotek. Místo toho poskytne jednotlivým letcům výcvik a sady dovedností potřebné k přechodu z jedné části služby do druhé, aniž by se museli znovu učit nové systémy, a zajistí, že budou mít nástroje potřebné k úspěchu v nové roli.

Hodnocení operační připravenosti bylo druhou prioritou připravenosti, která se soustředila na to, co Allvin nazval konceptem reoperace služby : boj o to, aby se dostal z města, boj o vstup do divadla a poté boj o vzletnutí. Náčelník dále řekl, že vyhodnotil, že úroveň připravenosti bude muset zapojit více částí letectva, že by to mělo být součástí inspekčního cyklu jednotky a že výsledky a zjištění těchto hodnocení budou klíčové pro přerozdělení aktiv. v rámci omezeného rozpočtu služby.

I když by to znamenalo, že hodnocení operační připravenosti bylo nejdůležitější z 15 priorit letectva, připustil, že služba ve skutečnosti nemá plán, natož stálou strukturu, s níž by takové schéma hodnocení provedla.

Proces inspekce operační připravenosti (ORI) zavedený během studené války byl neuvěřitelně účinný při udržení vysoké úrovně připravenosti. Organizační zdroje, pravomoci, fáze hodnocení, doprovodná schémata a plány a struktura podávání zpráv se vyvíjely roky, což ovlivnilo prakticky všechny operační a podpůrné organizace v rámci Pacific Air Forces (PACAF), US Air Forces Europe (USAFE) a co je nyní Air Combat Command.

Jak ale sdělili Kendall i Allvin, dnešní operační prostředí je mnohem složitější než to, které se hrálo během studené války. Vybudování hodnotícího schématu, které bude zahrnovat tyto složitosti, bude trvat roky, než se vyvine a zavede. Jakmile bude na svém místě, není pochyb o tom, že jeho iterace prodlouží dobu trvání i provozní dysfunkci spojenou s touto reorganizací.

Ale dopad, který bude mít zpoždění na připravenost služby, nelze přeceňovat.

Použijeme-li slova generála Alvina o alokaci majetku, musíme předpokládat, že rozpočet letectva zůstane relativně konstantní, dokud nebude zaveden tento inspekční program. Ve fiskálním roce 2024 ministerstvo letectva financovalo nejmenší počet letových hodin v historii služby, čímž podpořilo sucho v opakováních a sestavách, které je nyní zdánlivě zakořeněné v korporátním letectvu. Přestože jsou kumulativní účinky tohoto sucha maskovány současnou metodou přístupu k pohotovosti, nepochybně zhoršily schopnost letectva „bojovat dnes v noci“.

Jak moc se v průběhu let zhoršila připravenost letectva? Těžko říct, zvláště když vysocí vůdci jako generál Allvin nedělají nic víc, než že se chlubí tím, že letectvo je nejlepší na světě. Potřebu této reorganizace však podpořil analogií mistrovského fotbalového týmu – týmu, který byl optimalizován tak, aby provozoval zastaralou formaci, která by ztížila vyhrávání budoucích šampionátů.



Watch Video At: <https://youtu.be/4JuCx5FCVyQ>

Lepší fotbalová analogie by zahrnovala Detroit Lions. V roce 2020 mohli Lvi ponížít jakýkoli seznam, který by národ třetího světa dokázal sestavit. Bohužel to nemělo základy, blokovací a bojové dovednosti nezbytné pro soupeření se svými vrstevníky v NFL. Po sérii proher Lionovo vedení dosadilo nového trenéra, který začal přestavovat tento základ, ale Danu Campbellovi trvalo dva roky, než povýšil připravenost tohoto týmu do bodu, kdy Lions mohli účinně konkurovat svým vrstevníkům.

Sázky s Čínou jsou mnohem, mnohem vyšší. Výjimečně řízenému a talentovanému vůdci bude trvat nejméně dva roky, ne-li déle, než připraví letectvo na ovládnutí tohoto hrozícího boje. Doufejme, že vedení služby nebude čekat na sérii ztrát, než tento proces zahájí.



Americké letectvo potřebuje 300 tajných bombardérů B-21 Raider
